



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

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2019 – 2021

Revisione annuale 2020

“Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche” (Art. 9, comma 5, lett. b), L.84/94)

INTRODUZIONE

Il Piano operativo dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, che comprende i porti di Augusta e Catania, è improntato ad una logica che individua e focalizza innanzitutto lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento del piano stesso, per portare a compimento risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

Accelerare sulle infrastrutture necessarie allo sviluppo degli scali è il principale pilastro del Piano operativo triennale 2020-2022 – strumento programmatico con cui l’Autorità di Sistema Portuale vuole dare visibilità e concretezza alle proprie strategie, continuando a coniugare la concretezza con la visione sul lungo periodo – in cui vengono mostrati gli interventi prioritari per potenziare logistica e infrastrutture del sistema portuale della Sicilia Orientale.

Tali azioni sono contenute entro una cornice di carattere strategico, che riguarda un orizzonte temporale più lungo, indispensabile per creare quel respiro necessario ad inquadrare le iniziative di attuazione previste entro il periodo di piano all’interno di una visione coerente con una evoluzione concorrenziale del sistema portuale della Sicilia Orientale nello scenario della logistica nazionale, europea ed internazionale.

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 2020-2022, 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.

Un sistema oggi multipurpose e non più porti isolati come ante riforma Legge 84/94, dove l'obiettivo primario per attrarre traffico è quello di portare a compimento, nel segno della qualità, il piano delle opere avviato in tutti gli scali che rientrano nella sfera di responsabilità dell'AdSP, con rapidità e certezza delle risorse disponibili. Il POT, infatti, è improntato a una logica che individua e focalizza innanzitutto lo scenario delle azioni realizzabili entro il periodo di riferimento, per portare a compimento risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

Un Piano di investimenti di 400 milioni di euro capaci di cambiare radicalmente la geografia infrastrutturale degli scali di Augusta e Catania che, in uno alle Zone Economiche speciali, recentemente approvate, potranno fungere da vero volano all'economia regionale e nazionale.

Il Piano contiene le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi necessari al raggiungimento degli obiettivi, sintetizzando i dati riassuntivi del traffico marittimo commerciale, industriale e i volumi di passeggeri transitati per i porti del network.

Nonostante l'evento funesto della pandemia da COVID 19, recentemente attraversata operatori ed imprese dei Porti di Augusta e Catania hanno continuato a prestare il loro lavoro al servizio dell'economia locale, nazionale ed internazionale, soprattutto per quel che riguarda l'approvvigionamento dei generi di prima necessità.

Le attività negli scali di Augusta e Catania hanno infatti continuato a svolgersi nel pieno rispetto delle regole di sicurezza disposte nei DPCM, dando dimostrazione di una efficiente ed organizzata comunità portuale che con impegno e solerzia ha continuato a dare il proprio contributo.

Per quanto riguarda i numeri è importante sottolineare che, nonostante l'emergenza COVID-19 abbia in generale influito sui traffici dei porti, ad Augusta la movimentazione di rinfuse liquide nel primo trimestre 2020 è aumentata rispetto allo stesso periodo del 2019, passando da 4.576.179 a 6.037.360 tonnellate movimentate. Aumenta la movimentazione totale fra rinfuse liquide e solide, passando da 4.834.773 tonnellate del primo trimestre 2019 a 6.261.521 tonnellate del primo trimestre 2020. In crescita anche il numero di navi durante il primo trimestre 2020 rispetto allo stesso periodo del 2019, che passa da 518 a 557.

Pertanto il Piano Operativo Triennale, vuole illustrare 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, che si prefigge di raggiungere con il presente documento 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.

CAPITOLO 1

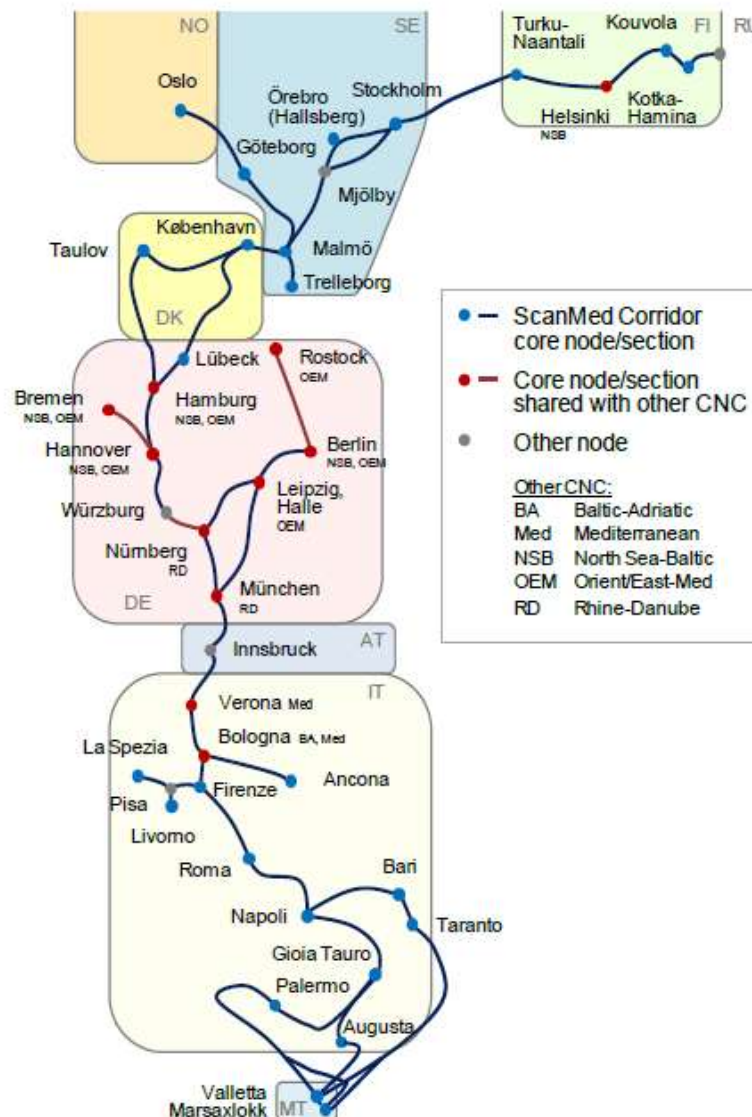
IL CONTESTO EUROPEO DI RIFERIMENTO: LOGICHE A CONFRONTO

1.1 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” (1) (vedi fig. 2.9).

¹) Third Work Plan of the European Coordinator Pat Cox “Scandinavian Mediterranean Corridor” , April 2018

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

- La ragione sta tutta nel fatto che il CNC Scan Med prende atto della decisione italiana di mantenimento della discontinuità territoriale tra la Calabria e la Sicilia (2) , mentre, al

²) 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.

contrario, si propone di superare quella tra la Germania, la Danimarca e la Svezia/Norvegia pur divisi da ben più ampi spazi di mare (3)(4).

- 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 Scan Med sottolinea solo e direttamente i collegamenti tra Bari_Taranto e i porti maltesi).

Fig. 2.10 Il tracciato del CNC (core network corridor) nell'Italia Centro-Meridionale (Fonte: Third Work Plan of European coordinator Pat Cox "Scandinavian Mediterranean Corridor" 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.

³) All'Öresund Fixed 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 Fehmarn Belt

⁴) Third Work Plan of the European Coordinator Pat Cox "Scandinavian Mediterranean Corridor", April 2018

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.]) (5), 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”(6)).

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(7) 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 (≥ 740 m.) e del carico assiale sopportato (≥ 22.5 ton).

Nel caso del trasporto stradale 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

⁵) Third Work Plan of the European Coordinator Citato, pag 18

⁶) Third Work Plan of the European Coordinator Citato, pag 18

⁷) 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

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 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 ancora difficile 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 Scan Med si è trovato prima di ogni altro di fronte a queste tematiche “impreviste” (8). 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 Scan med, 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 plan dello Scan Med va letto assieme al Detailed Implementation Plan delle Autostrade del Mare (9), 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.

1.2. 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 Nord Africa con l'Asia sia da “area di mercato” (il

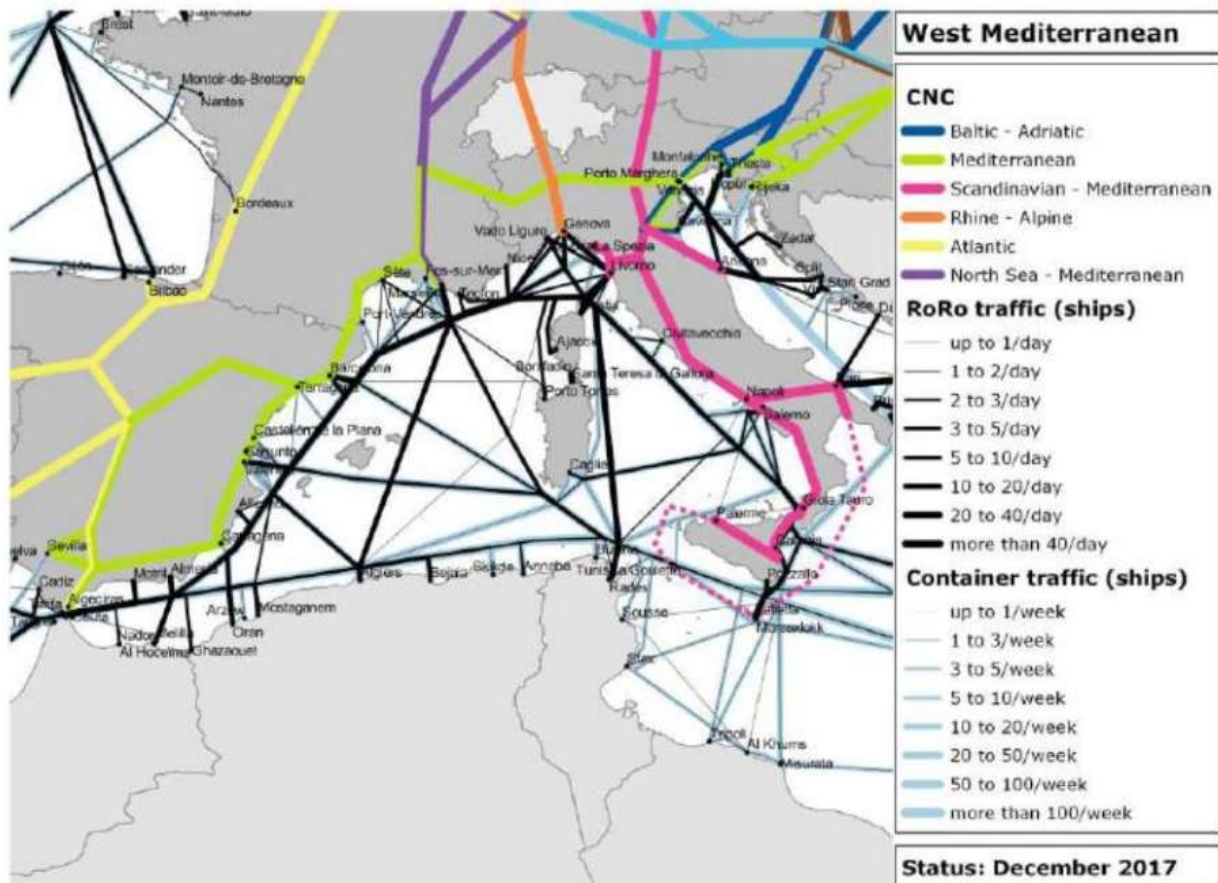
⁸) il tema della estensione della rete Ten-T al di fuori dell'Unione Europea era stata affrontata nell'ambito di un gruppo di lavoro preparatorio dei regolamenti Ten-T e CEF del 2013 (vedi Costa, P. e Campagnolo S. *Ten-t policy review. Expert group 4. Ten-t extension outside the EU*, Rapporto Finale, 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

⁹) 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)

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.

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 Scan Med né il Detailed Implementation Plan 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 comprehensive 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 roro 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 accentrato 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.

1.3 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.

1.4 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 (10), 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(11).

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

¹⁰⁾ 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

¹¹ TEN-T POLICY REVIEW EXPERT GROUP 4 METHODOLOGY FOR TEN-T PLANNING Ten-T Extension outside the EU

(12) 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”-

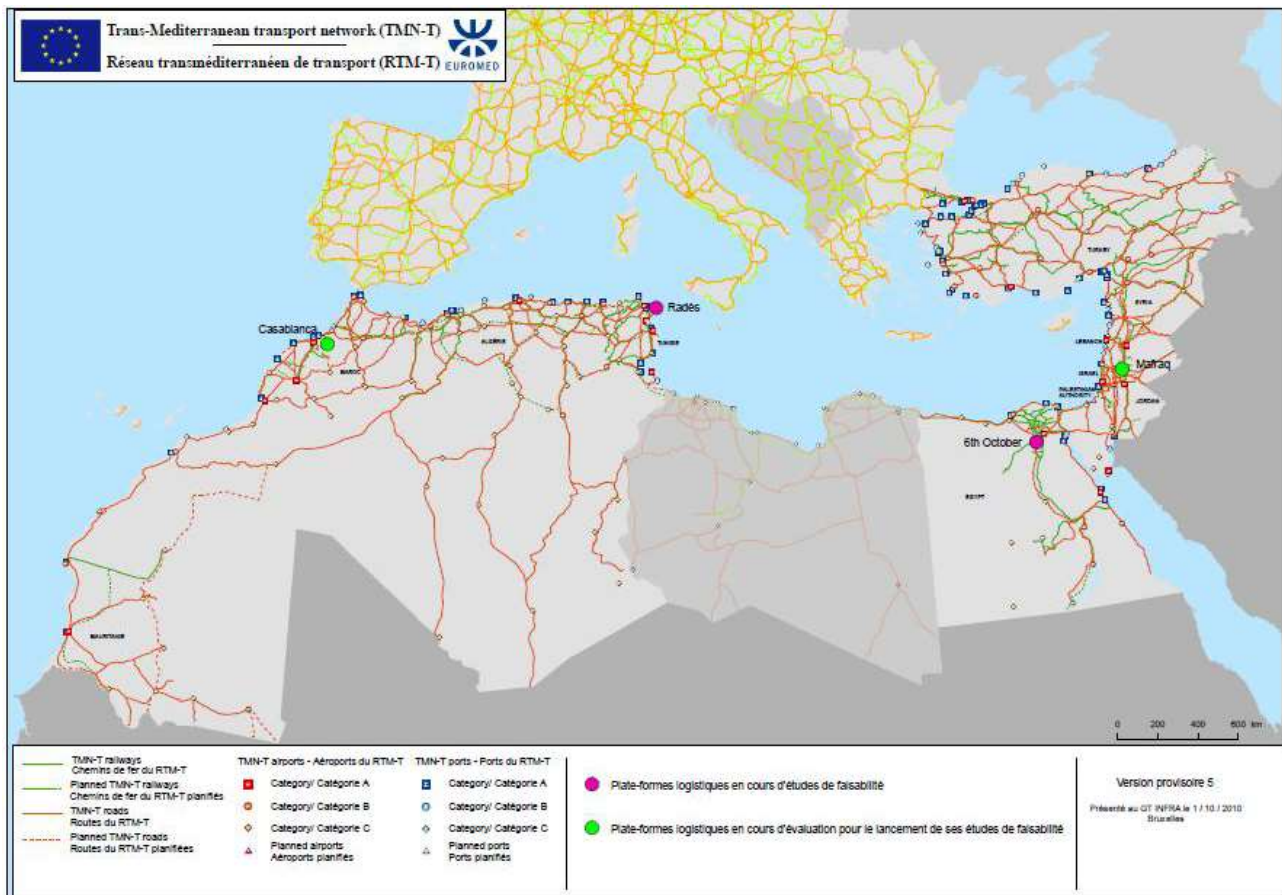
¹² Management Plan 2017 Directorate-General for Mobility and Transport

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

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 Axes



Fig 2.14- 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) ¹³ anche per intensificare il trasporto marittimo con la sponda sud del Mediterraneo nell'ambito del nuovo programma ENI CBC "Bacino del Mediterraneo".

1.5 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 Region (Piano d'azione regionale mediterranea

¹³) I 16 Paesi partner ENI sono:

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

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

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

per i trasporti (RTAP 2014-2020)) (14) del 2015 che riafferma i due pilastri della cooperazione euromediterranea nei 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" (15). 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 e 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.

1.6 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.

¹⁴) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf

¹⁵) 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

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.

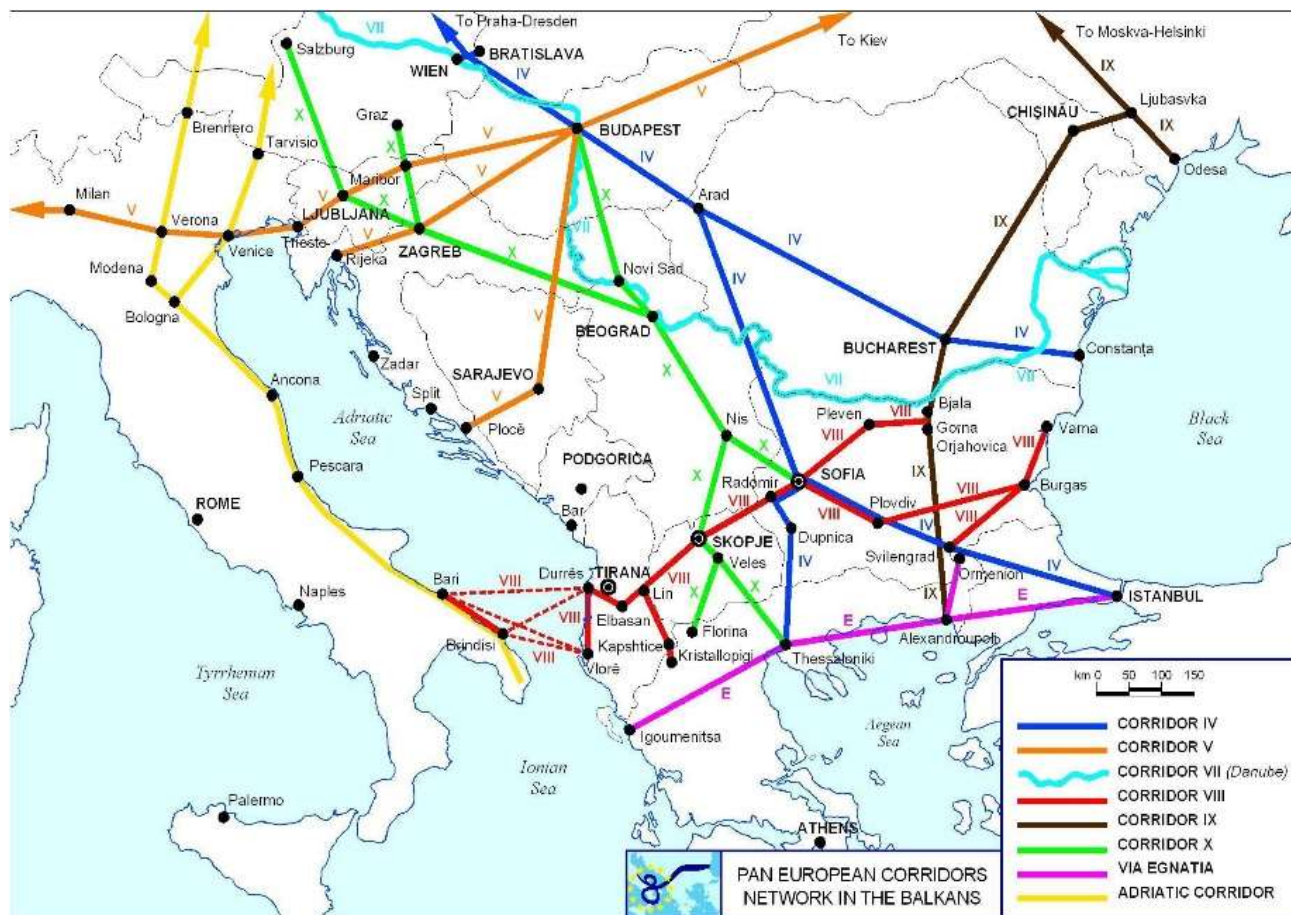


Figura 2.16 - Il Corridoio paneuropeo VIII

1.7 Il Mediterraneo area di “scambio” e di “transito” in forte sviluppo

Il Mediterraneo è ritornato a mostrare una importanza crescente per i traffici che lo attraversano. Dopo secoli di periferizzazione rispetto all’Atlantico e grazie al nuovo ruolo che gioca verso gli oceani Indiano e Pacifico. Una importanza che lo caratterizza con alterne vicende da millenni. La rete delle connessioni marittime intra-mediterranee ai tempi dell'impero romano non era di molto meno densa di quella attuale. Per convincersene si confronti la fig. 3.1 (¹⁶) con le fig. 2.11 e 2.12 del capitolo precedente.

¹⁶) ripresa da Arvis, J.F., Vesin, V., Carruthers, R., Ducruet, C., e deLangen, P., *Maritime Networks, Port Efficiency, and Hinterland Connectivity in the Mediterranean*, World Bank Group, Washington, 2019

Fig. 3.1 La rete del commercio marittimo mediterraneo ai tempi dell'impero romano (Fonte: Arvis et al., 2018)

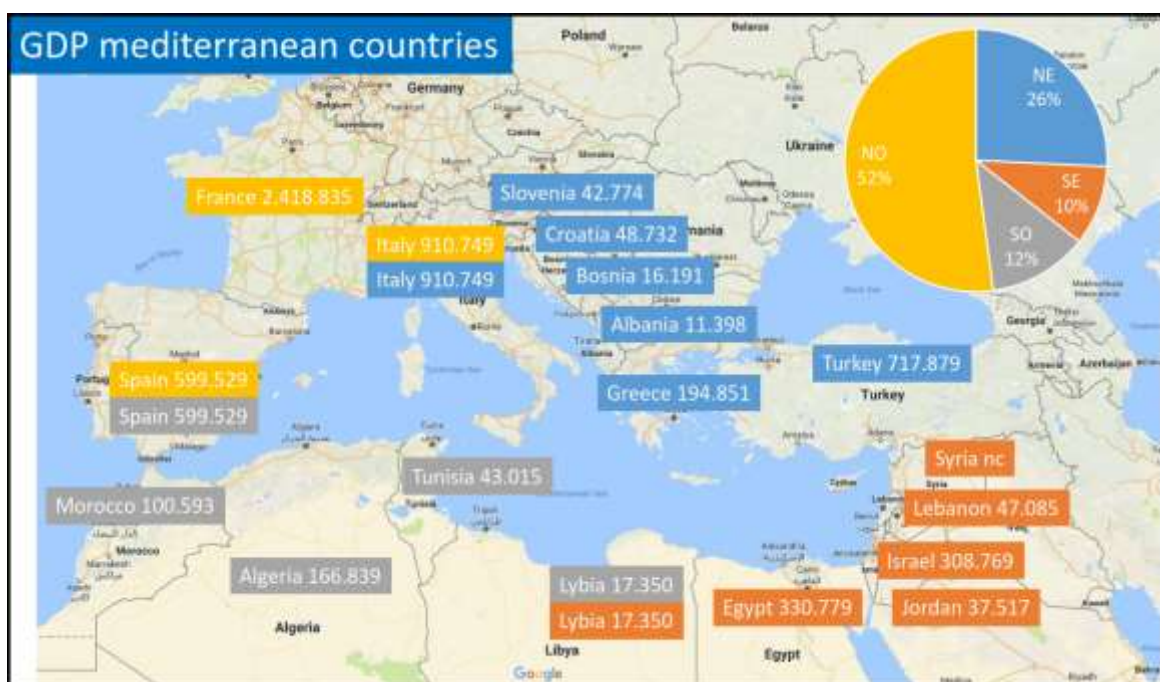


La caratteristica odierna è che il Mediterraneo non è più “una economia mondiale isolata: è, invece, sia un’ area di scambio sia un’ area di transito che collega l’Europa e il Nord Africa con il resto del mondo” (17). Un’area oggi interessata da oltre il 20% del traffico marittimo mondiale.

In generale, per la dimensione significativa raggiunta dal prodotto nazionale lordo generato dai paesi rivieraschi: della sponda Nord ma, di recente, anche da quella Sud e Sud Est (vedi fig. 3.2).

¹⁷)Arvis, J.F. ed altri...(2019) citato

Fig. 3.2 PIL dei paesi rivieraschi del Mediterraneo (Fonte: elaborazione C+3C su dati IMF, 2016)



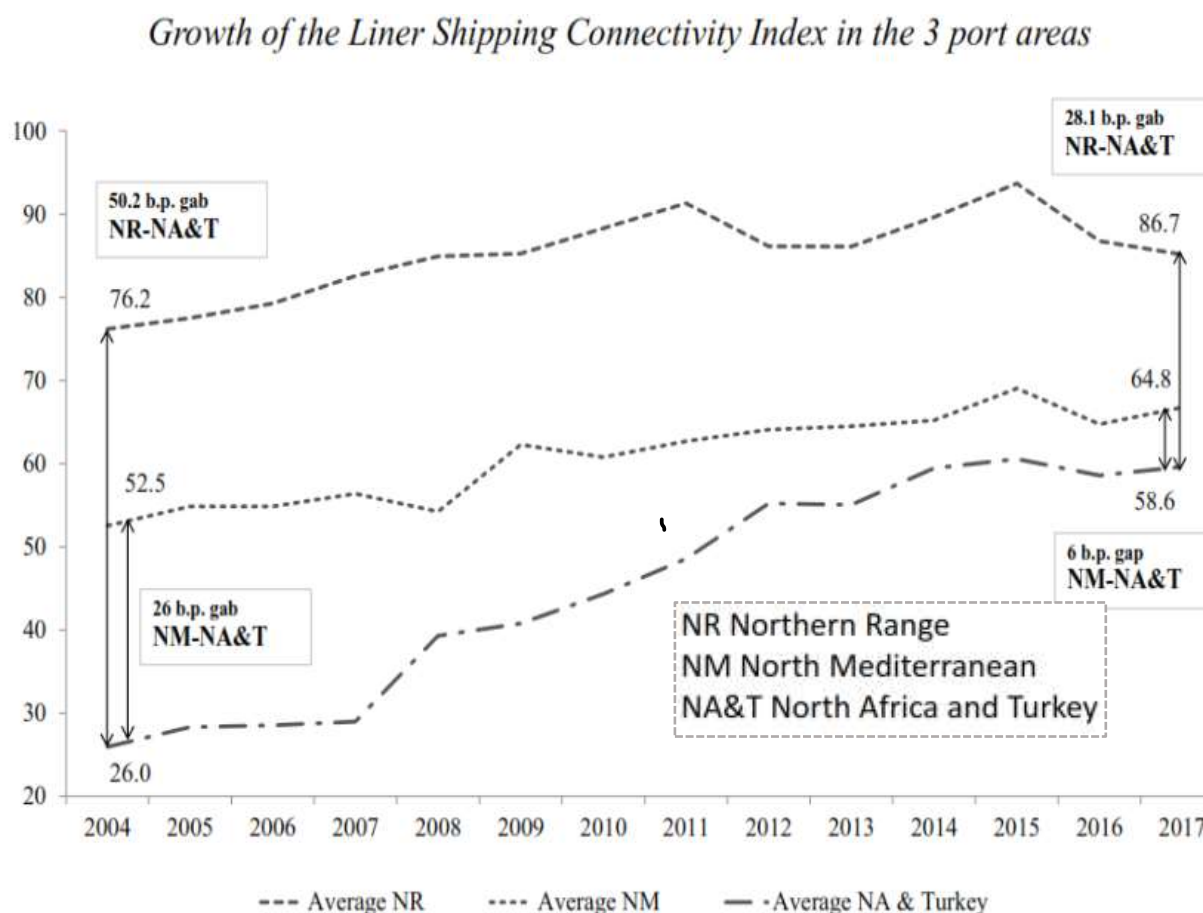
E dal punto di vista che qui ci interessa, in termini di aumento del trasporto marittimo e della connessa attività portuale. Per sintetizzare quest'ultimo fenomeno basti dire che le linee di navigazione che toccano i suoi porti sono andate aumentando sia sulla sponda nord sia su quella sud.

Il LSCI (Liner Shipping Competitive Index), calcolato dall'UNCTAD per misurare la connettività dei singoli porti ⁽¹⁸⁾, mostra che dal 2004 al 2017 si è andata fortemente riducendo nel Mediterraneo la differenza tra sponda sud e sponda nord (da un indice 26 della sponda sud e un indice 52,5 per la sponda nord nel 2004 a una differenza di soli 7,2 punti nel 2017: 59,6 per i porti della sponda sud contro 66,8 dei porti della sponda nord).

Nello stesso tempo si è andata riducendo la distanza in termini dello stesso indice tra portualità mediterranea e portualità del mar del Nord (vedi Fig. 3.3).

¹⁸⁾ l'indice tiene conto di cinque misure: il numero di navi che toccano il porto; la capacità di carico di container di queste navi; la stazza della nave più grande; il numero di servizi di linea che toccano il porto; e il numero di compagnie di navigazione che sbarcano/imbarcano container in quel porto e si esprime come percentuale del porto più connesso

Fig. 3.3. LSCI del Northern Range del Med Nord e del Med Sud e Turchia (Fonte: elaborazioni SRM dati UNCTAD 2017)



La

situazione è naturalmente differenziata da paese a paese, per dimensione, potenziale economico e situazione politica. Così che, come ci ricorda lo studio della Banca Mondiale già citato (Arvis, J.F. et al, 2019) (vedi tab.3.1) i porti di Marocco ed Egitto svolgono oggi ruoli portuali da hub che contendono a Malta e agli hub italiani e spagnoli. I porti turchi, israeliani o libanesi, invece, operano da importanti porti regionali di destinazione finale (*gateways*).

Algeria, Tunisia e Libia da un lato e Siria e Cipro dall'altro, infine, sono i paesi rivieraschi del Mediterraneo meno connessi dal punto di vista portuale (¹⁹).

¹⁹) Un fatto da tener presente in vista del ruolo che potrebbe svolgere un hub al loro servizio da ubicare ad Augusta, vedi cap.4

Tab. 3.1 Le portualità mediterranee classificate secondo il LSCI (Arvis et al, 2019)

TABLE 1.3 Liner shipping connectivity index values in the Mediterranean

COUNTRY	2004	2008	2012	2016
<i>Global hubs or gateways</i>				
Spain	54	68	74	86
France	67	66	70	84
Italy	58	56	66	67
Morocco	9	30	55	65
Egypt, Arab Rep.	43	53	57	63
Malta	28	30	45	58
<i>Regional gateways</i>				
Turkey	26	36	53	50
Portugal	18	35	46	48
Greece	30	27	46	47
Israel	20	20	31	37
Lebanon	11	29	43	35
Slovenia	14	16	22	33
Croatia	9	15	21	33
<i>Least-connected Mediterranean countries</i>				
Cyprus	14	12	16	19
Syrian Arab Republic	9	13	16	13
Algeria	10	8	8	6
Tunisia	9	7	6	5
Libya	5	5	8	5
Albania	0	2	1	3
Montenegro	3	3	1	3

L'Italia sta beneficiando di questo sviluppo intra-mediterraneo anche con riferimento ai traffici con i porti della sponda sud e sud orientale che qui ci interessano. La tab. 3.2 ci dice che sono circa 80 milioni le tonnellate di traffico marittimo scambiato ogni anno con i porti di quei paesi, che diventano 123 milioni se si considerano anche i traffici da e per i porti del Mar Nero.

Tab. 3.2 Traffici marittimi tra Italia, Mediterraneo Sud, Sud-Est e Mar Nero in migliaia di tonnellate
(Fonte: Giannotti, O. e Oliviero, A, 2018)

Paese	2016
Cipro	
Turchia	30081
Siria	
Libano	2215
Israele	3263
Egitto	21593
Libia	6352
Tunisia	4677
Algeria	7548
Marocco	1497
TOT MEDITERRANEO	79242
Bulgaria	1321
Romania	1027
Ucraina	8120
Russia	29690
Georgia	4266
TOT M. NERO	44424
MED E M. NERO	123486

Ma quali sono i fenomeni strutturali che spiegano l'aumento della importanza marittima del Mediterraneo? Sono più d'uno. Ma quelli da sottolineare sono quelli che spiegano:

- a) Il traffico marittimo intra-mediterraneo dovuto alla crescita delle economie della sponda sud e sud est del *Mare Nostrum*;
- b) Il traffico connesso alle tendenze portocentriche dell'attività manifatturiera spesso aiutata dallo sviluppo nei porti, o vicino ai porti, di ZES (Zone Economiche Speciali);

che caratterizzano il Mediterraneo come **area di mercato e**

- c) Il traffico, di attraversamento e non, generato dall'affermarsi della centralità asiatica nella economia globale
- d) Il traffico connesso all'inizio dell'affacciarsi al Mediterraneo di merci di origine/destinazione africana

che caratterizzano il Mediterraneo come **area di transito.**

1.8 La crescita economica delle sponde meridionale ed orientale del Mediterraneo

Nonostante l'andamento del prezzo del petrolio e le instabilità politiche, che dopo le “primavere arabe” sono andate aggiungendosi dal 2011 a quelle storiche legate al nodo israelo-palestinese, le economie dei paesi rivieraschi mediterranei della sponda sud, quella africana, e sud-est, quella che va dalla Turchia ad Israele, sono andati crescendo a tassi sempre più significativi.

Il fenomeno è in corso sin dall'inizio del terzo millennio, ma le instabilità politiche, soprattutto quelle distruttive esplose in Libia e Siria, e quelle più recenti politico-economiche che turbano la Turchia, stanno ora provocando una crescita a singhiozzo di economie che stavano raggiungendo ritmi di sviluppo non molto diversi da quelle delle economie asiatiche emergenti.

Lo stesso può dirsi dei paesi appartenenti alla regione MENA (Middle East and North Africa) nel suo complesso (²⁰). Un andamento che è destinato a continuare, se non a crescere, nei prossimi dieci-venti anni a cominciare dai prossimi 2030 secondo le previsioni della Banca Mondiale.

Fig. 3.4 Paesi dell'area MENA in senso stretto (area bleu – definizione della Banca Mondiale)



Minor importanza assumono, invece, per il momento -- in uno studio che guarda al Mediterraneo dai porti di Catania e di Augusta -- le economie diverse dalla Turchia e dalla Russia che si affacciano sul mar Nero (Bulgaria, Romania, Ucraina e Georgia) (²¹), anche se in prospettiva potranno alimentare

²⁰) definizione World Bank comprensiva di Algeria, Libia, Marocco, Tunisia, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Siria più i paesi della penisola Araba, gli stati del Golfo e l'Iran

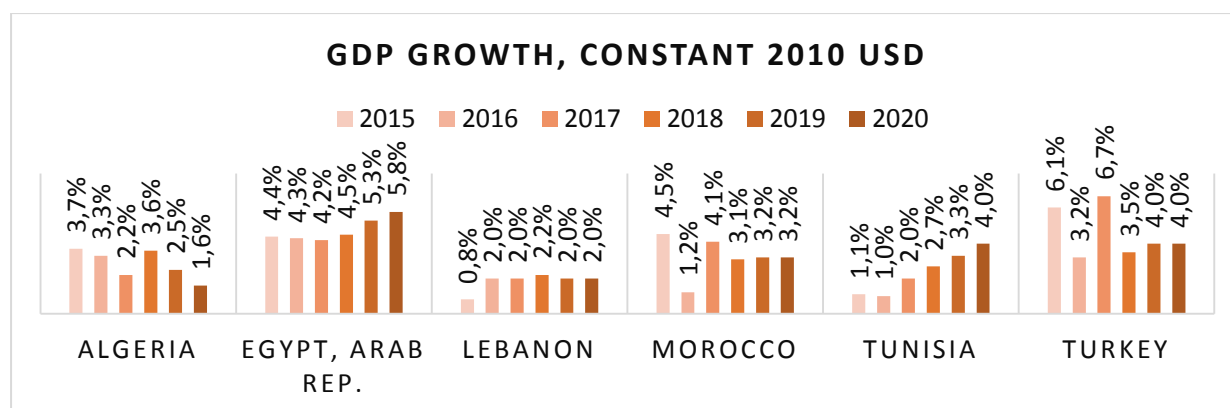
²¹) volendo comunque immaginare il contributo ai traffici intra mediterranei del potenziale espresso da queste economie val la pena di notare che per il triennio 2018-20 il Fondo Monetario Internazionale stima una crescita del Pil inferiore al 2% per la Federazione Russa, poco superiore al 2% per Bulgaria, Ucraina e Romania e superiore al 4% per la Georgia.

quei flussi di traffico orizzontali (dal Mediterraneo orientale a quello occidentale e viceversa) che potrebbero fare la fortuna dei porti siciliani di nostro interesse.

Restando dunque ai paesi del MENA che sono cresciuti nel 2017 del 2%, in calo rispetto al 4,3% del 2016, e che dovrebbero tornare ad un tasso di crescita del PIL del 3.1% nel 2018.

La Turchia per suo conto ha sperimentato un tasso di crescita del PIL ciclicamente elevato del 7.4% nel 2017, ma dovrebbe ritornare a tassi vicini al suo potenziale del 4.5-5% dal 2018.

Fig. 3.5 Tassi di crescita del PIL in alcuni paesi MENA (Fonte: IMF, 2017)



Pur tenendo presente che il traffico marittimo intra-mediterraneo è ancora prevalentemente orizzontale, tra le sponde ancora prevalentemente europee, è comunque ragionevole attendersi che, compatibilmente con il ridursi delle instabilità politiche, si sviluppino in quest'area processi di crescita che rendano questi mercati sempre di maggior interesse per lo sviluppo europeo ed italiano e quindi per i traffici mediterranei che li servono. L'esempio più evidente è la Turchia che, prima della recente crisi economico-finanziaria cresceva a ritmi cinesi e costituiva per le esportazioni italiane ed europee un mercato di dimensioni pari a quello della Cina.

Di dimensioni di poco inferiori a quello turco sono poi il mercato egiziano che con i suoi 82 milioni di abitanti in condizioni normali costituirebbe un mercato preminente per l'Italia, così come quello israeliano che vale un terzo di quello egiziano in virtù dell'elevato reddito pro-capite (nel 2017 36.200 dollari pro-capite contro i 13.000 pro-capite nello stesso anno in Egitto).

Nel 2016 comunque l'interscambio commerciale (import + export) tra l'Italia e i paesi dell'Area MENA è risultato pari a 70,1 miliardi di euro, in lieve flessione rispetto al 2015 (-3,4%).

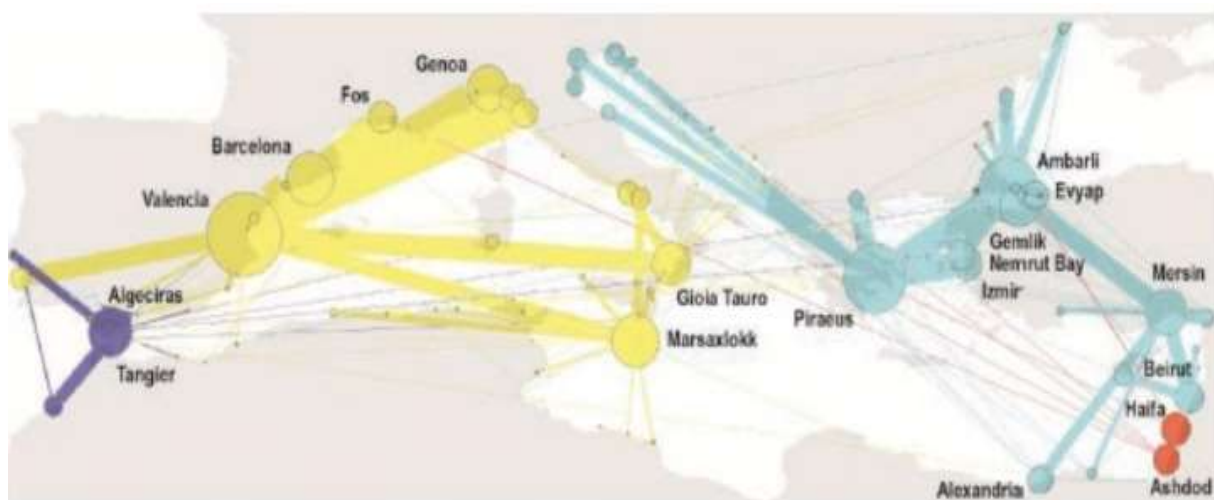
Tra questi, la Turchia si conferma il primo partner dell'Italia, con scambi commerciali pari a 17,1 miliardi di euro, valore in crescita rispetto al 2015 (+2,7%).⁽²²⁾ La crescita di queste economie, di quella turca e di quella egiziana, soprattutto in ragione della loro dimensione, come di quella

²²) SRM (2017) Le relazioni economiche tra l'Italia e il Mediterraneo , Napoli, Giannini Editore

israeliana, in ragione del suo grado di sviluppo, sono così diventate origine o destinazione sempre più significative di flussi di traffico marittimo che solca il *Mare Nostrum*.

Un mare che, al momento si mostra però ancora costituito da due sottosistemi che, dal punto di vista marittimo, ruotano attorno a Valencia (Spagna) e Marsaxlokk (Malta) nel Mediterraneo Occidentale e attorno al Pireo (Grecia) e Ambarli (Turchia) nel Mediterraneo Orientale (e Mar Nero).

Fig. 3.6 Sottosistemi portuali mediterranei 2015. (Fonte: Arvis, J.F., 2019)



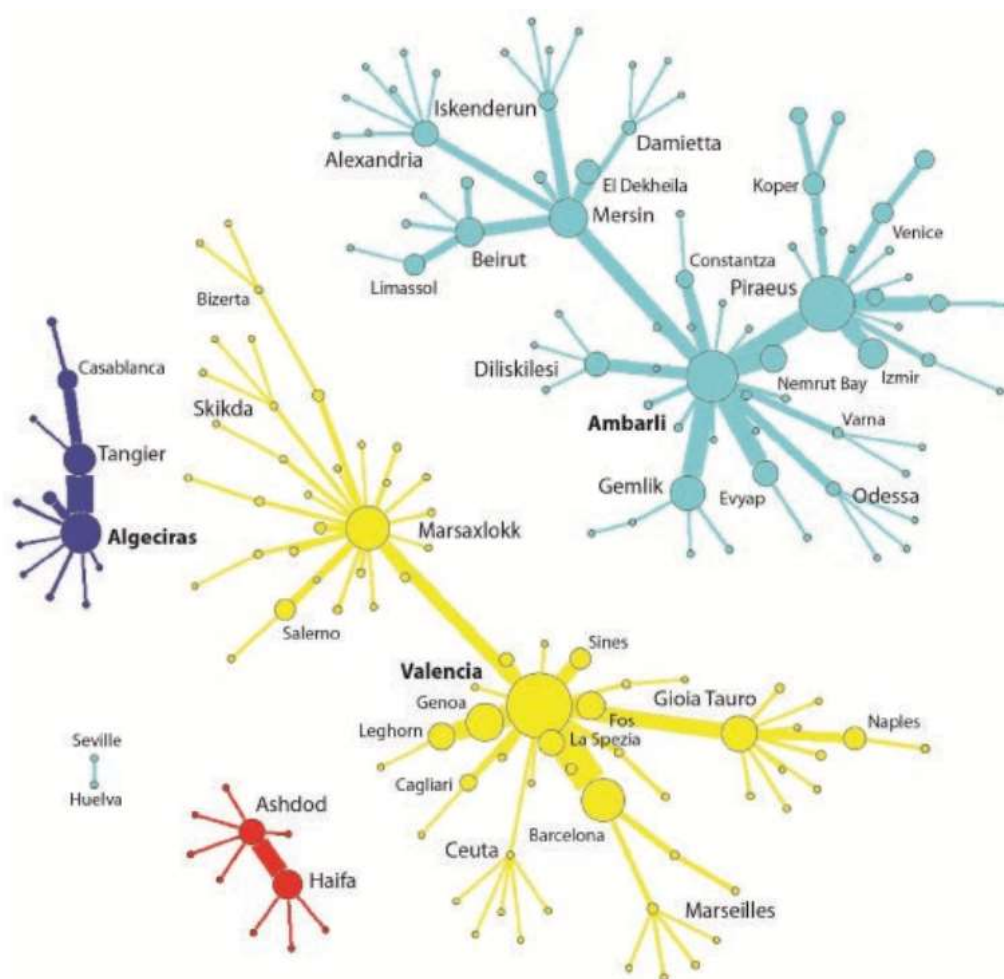
II

grafico di fig. 3.7 mostra chiaramente come sia il porto di Marsaxlokk (Malta) quello che si prende oggi cura delle relazioni con i porti algerini, tunisini e libici, oggi i meno connessi del Mediterraneo.

La situazione di questi traffici e delle sottoreti portuali che ne derivano è peraltro estremamente fluida e quella maggiormente esposta a decisioni di politica portuale industriale come quelle di accompagnamento dei processi di localizzazione e rilocalizzazione industriale “porto centrica” con la istituzione nei porti o vicino ai porti di Zone Economiche Speciali (ZES) o di Zone Logistiche Speciali (ZLS).

Il fenomeno è, in particolare, alla base dello sviluppo anche marittimo portuale di Marocco, Egitto e Turchia.

Fig.3.7 Le sottoreti portuali mediterranee 2015 . (Fonte : : Arvis, J.F., 2019)



1.9 Tendenze portocentriche dell'attività manifatturiera e le ZES (Zone Economiche Speciali)

La situazione marittimo-portuale del Mediterraneo e le sue probabili trasformazioni va dunque oggi valutata anche nel contesto dei processi di reindustrializzazione costiera, di *near-reshoring* e *back-reshoring* della manifattura all'opera su scala mondiale. Oggi molte delle imprese europee che avevano scelto la delocalizzazione in Asia pur mantenendo i propri mercati europei si sta domandando se non convenga avvicinarsi ai mercati finali (*near-reshoring*), magari rilocalizzandosi nei paesi della sponda sud del Mediterraneo , o addirittura ritornare sul suolo europeo (*back-reshoring*).

In ogni caso le localizzazioni privilegiate diventano quelle costiere, quelle nelle aree portuali o in aree vicine ai porti che, comunque, sono le più vicine ai mercati mondiali.

Si va dunque affermando una tendenza localizzativa «portocentrica» che vale anche per ogni impresa europea che veda aumentare sempre più la quota delle sue esportazioni al di fuori dell'Unione Europea. Una occasione per tutte le aree portuali costiere dove si era sviluppata l'industria di base

come quella italiana -- dalla raffinazione del petrolio, alle diverse metallurgie compresa la siderurgia-- perché i porti industriali rappresentavano le bocche di miniera del nostro Paese. Oggi, la progressiva contrazione delle attività di trasformazione di base sta lasciando inutilizzate molte aree portuali, anche se spesso profondamente contaminate. Sono però aree che si dimostrano adatte a una nuova stagione di industrializzazione costiera; non più di base, ma che produce o usa semilavorati manifatturieri: manifattura leggera, *quasi-manifattura* (come l'industria degli assemblaggi vari), o anche solo quella dedicata al condizionamento e ricondizionamento logistico per la distribuzione e il trasporto di semilavorati e prodotti da collocare soprattutto sui mercati mondiali.

Tutte attività caratterizzate da flussi di input e di output sempre più provenienti o destinati a mercati di Paesi emergenti a scala mediterranea e globale, che stanno mostrando, e promettono di mostrare ancora di più, tassi di crescita superiore a quelli dei Paesi sviluppati, sicuramente di quelli europei.

Ampie zone industriali costiere, incontaminate o da riconvertire, si stano trasformando, o si possono trasformare in occasione di sfruttamento delle nuove tendenze localizzative «portocentriche».

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. E' quanto potrebbe accadere in molti dei porti del Mezzogiorno rispondendo all'obiettivo di riproiettare il potenziale manifatturiero italiano sui mercati globali, sia dei Paesi sviluppati come di quelli emergenti.

Nei porti del Mezzogiorno l'industria di base si era storicamente sviluppata per la concomitante presenza di tre fattori localizzativi: il lavoro a basso prezzo, l'energia a basso costo (da petrolio importato e raffinato in loco) e la vicinanza al mare, che costituiva la vicinanza alla bocca di miniera, origine delle materie prime da trasformare. Oggi nessuna ubicazione costiera italiana, può pensare a vantaggi localizzativi provenienti da basso costo del lavoro o da basso costo dell'energia. Resta la vicinanza al mare --da intendersi, di volta in volta, come vicinanza alle materie prime o vicinanza ai semilavorati, ma soprattutto come vicinanza ai mercati di sbocco-- da sfruttare al meglio con un paziente lavoro di attrazione selettiva delle industrie maggiormente proiettate all'esportazione globale e capaci di interpretare il nuovo ruolo di porto e industria *export oriented* all'interno delle nuove e complesse catene produttive e logistiche.

C'è dunque una tendenza di fondo da sfruttare, una politica, quelle delle ZES da organizzare in modo efficiente ed esempi, mediterranei (Turchia, Marocco ed Egitto), da inseguire anche per recuperare condizioni di competitività. La tendenza mondiale di fondo, lo si è già accennato, è quella al

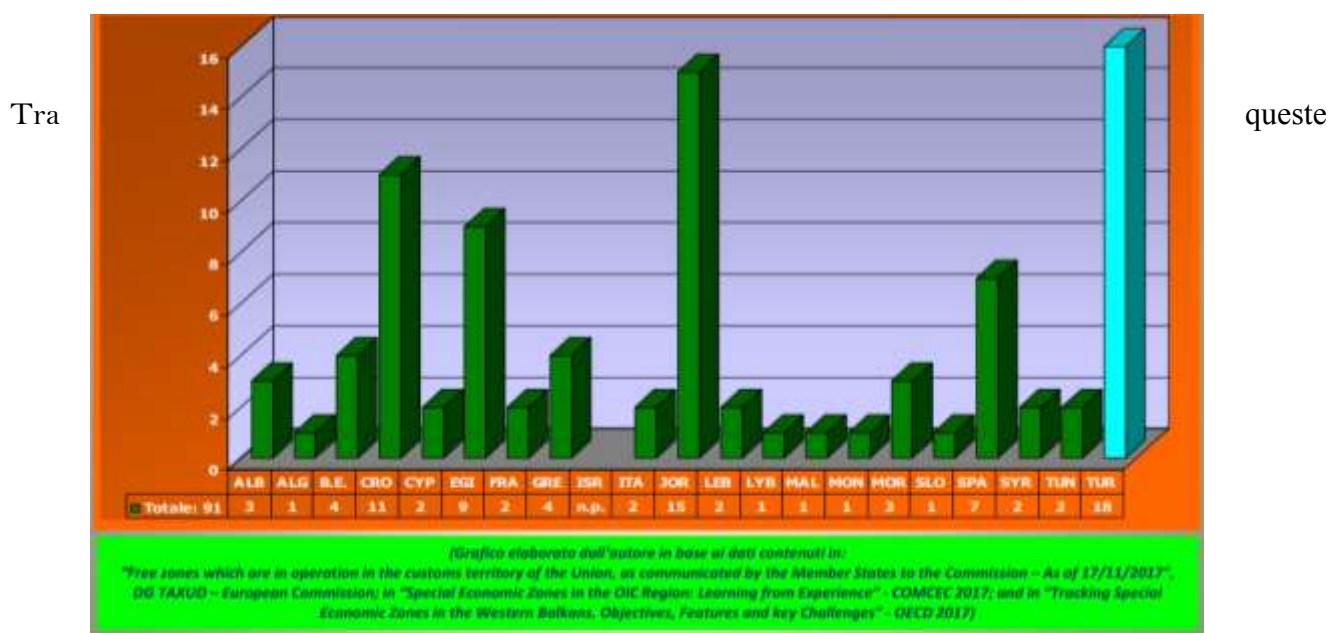
trasferimento della localizzazione industriale, a un progressivo muoversi e spostarsi verso le aree portuali.

Negli USA, ad esempio, assume la forma dello spostamento progressivo della localizzazione industriale dagli stati centrali verso la costa Orientale o quella Occidentale.

Una tendenza da accompagnare avendo la pazienza di “riservare” ad essa spazi che si vanno liberando nelle vecchie zone portuali dedicate all’industria di base. Una tendenza portocentrica da favorire con le politiche di *free trade zone*, poche e da far crescere nei o attorno ai porti.

Le *free trade zone* (le nostre ZES Zone Economiche Speciali) – se ne contano 4500 al mondo e vi si tratta più del 25% del commercio mondiale (²³-- sono aree agli utilizzatori delle quali sono riservate particolari agevolazioni fiscali, doganali e burocratiche. Nei soli paesi rivieraschi del Mediterraneo se ne contano oggi 91 (vedi fig.3.8)

Fig. 3.8 ZES nel Mediterraneo (Fonte: D’Amico M., 2018 su dati aggiornati a novembre 2017)



spiccano in numero le 18 ZES turche, le 15 giordane e le 11 croate. Dal punto di vista individuale quelle di maggior successo, e che hanno cambiato la fisionomia Mediterraneo, sono ovviamente quelle ubicate ai due ingressi del Mare Nostrum, Tanger Med vicino allo stretto di Gibilterra e la Suez Canal Economic Zone vicino all'omonimo canale.

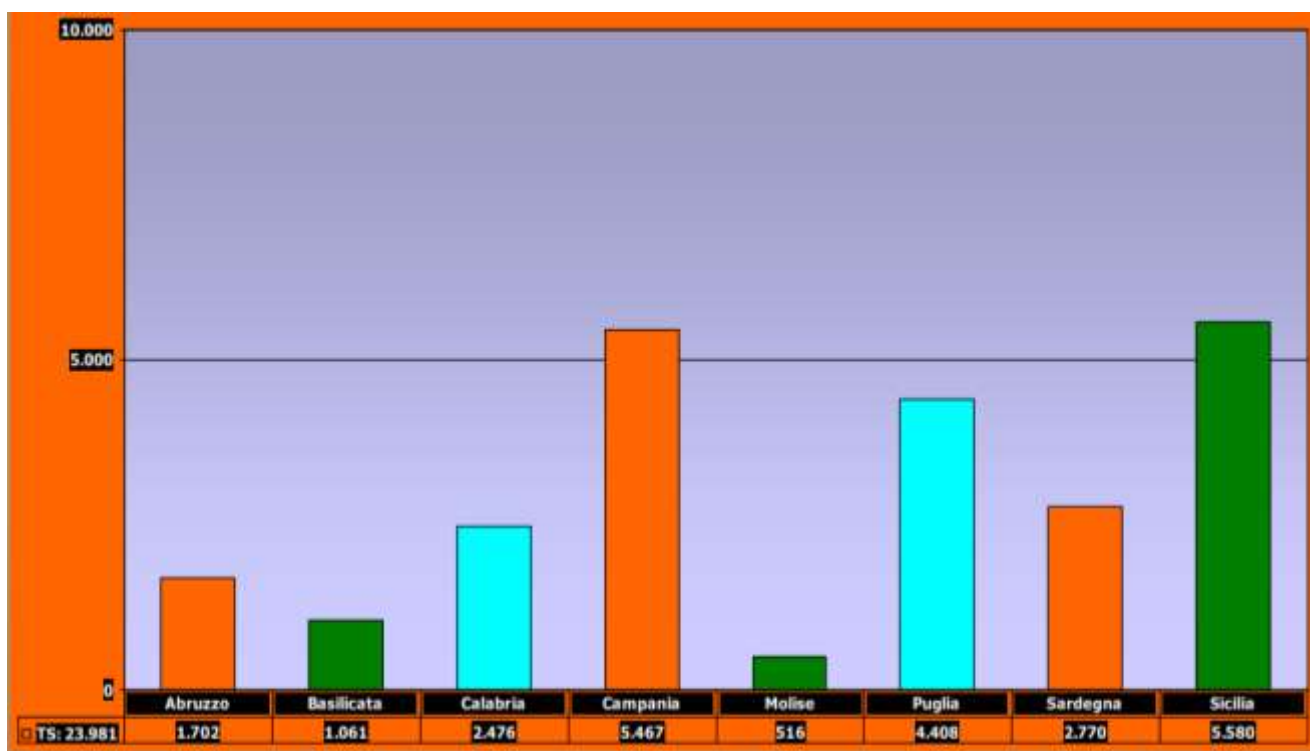
²³) ubicate in più di 135 Paesi offrono circa 70 milioni di posti di lavoro in zone estese tipicamente da 50 ha fino a 10.000 ha

Tanger Med in Marocco è una ZES che ha attirato oltre 600 imprese (tessili, agroalimentari, automobilistiche, etc.) messe in contatto con il mondo da un porto nato dal nulla che oggi tratta oltre tre milioni di TEU e punta a gestirne fino a 8,5 con le estensioni portuali in corso.

La Suez Canal Economic Zone) estesa per 46.100 ha di superficie è la ZES più grande al mondo che coinvolge attorno a Porto Said quattro porti e quattro aree di sviluppo industriale e logistico.

In Italia il processo di costituzione di zone economiche speciali è stato avviato con il Decreto Legge 91/2017 ed attuato con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri numero 12/2018. Esso ipotizza che le ZES italiane comprendano aree portuali, retro portuali, anche di carattere produttivo, ed aeroportuali, piattaforme logistiche e interporti. Il DPCM 25.01.2018 di attuazione prevede che queste aree si estendano nel Mezzogiorno su un massimo di 24.000 ha dei quali 5580 in Sicilia (vedi fig.3.9).

Fig. 3.9 Italia. Valori massimi di superficie ZES per regione. (Fonte: D'Amico, M.,2018)



Sta alla Regione Sicilia ubicare le ZES siciliane (un massimo di 2) in modo utile allo sviluppo della economia dell'isola. Le ZES del Mezzogiorno potranno aiutare a sfruttare le tendenze portocentriche delle attività manifatturiere e così contribuire ad aumentarne la centralità mediterranea.

1.10 Il Mediterraneo e il consolidarsi della centralità asiatica nell'economia globale

Buona parte della rinnovata centralità marittima del Mediterraneo è dovuta al sommarsi di traffici locali intra mediterranei con quelli globali, sia di destinazione od origine portuale mediterranea sia di puro attraversamento: navi e merci che entrano nel Mediterraneo da Suez ed escono da Gibilterra o che si muovono nell'altro verso entrando da Gibilterra e uscendo da Suez.

Il fenomeno ha origini geoeconomiche chiare, ma esaltate da innovazioni tecnologiche meno sottolineate o evidenziate solo parzialmente. Le cause geoeconomiche dell'aumento dei flussi di traffico marittimo che attraversano il Mediterraneo stanno, come registrano puntualmente i dati sull'attraversamento del Canale di Suez (vedi sotto), essenzialmente nell'emergere e nell'affermarsi della centralità asiatica nell'economia globale. Le economie emergenti asiatiche sono diventate, e sempre più diventano, centrali nell'economia globale perché non sono più solo il luogo di origine di importazioni europee, americane e giapponesi, ma sempre più anche luoghi di destinazione cruciali per le esportazioni dai paesi OECD.

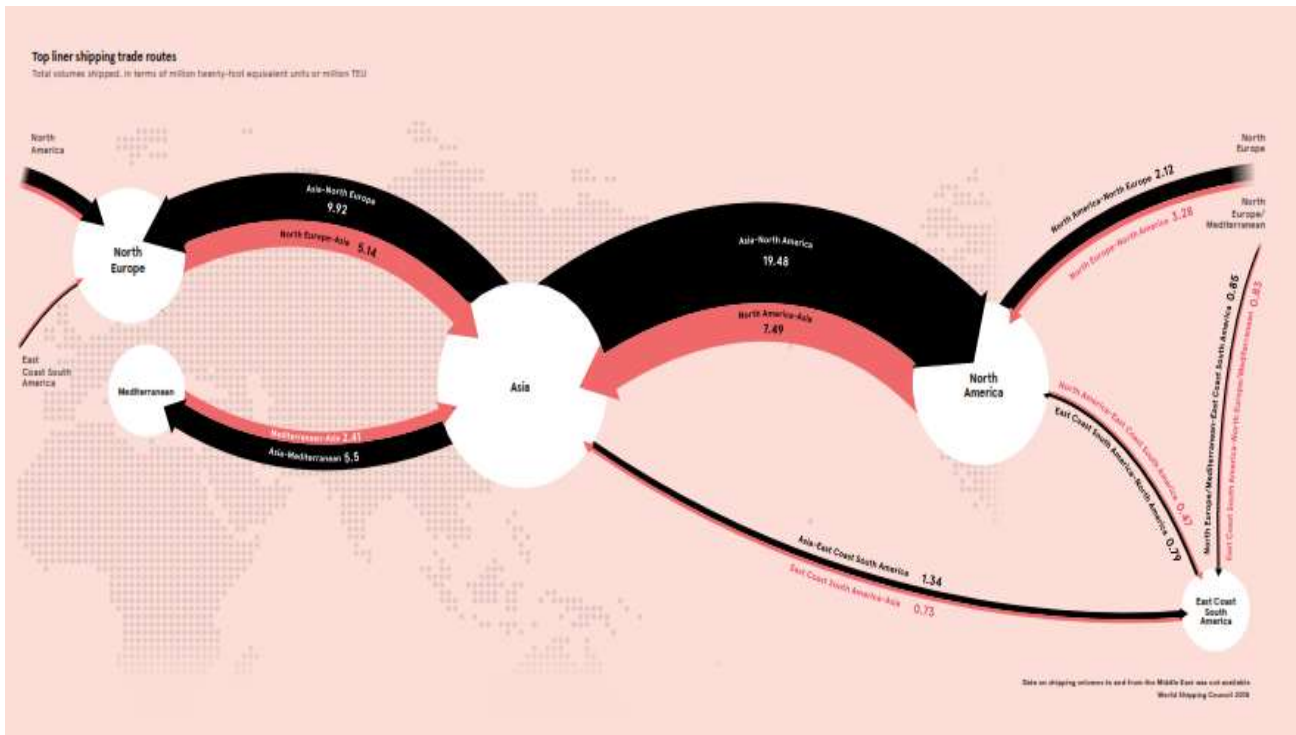
Una centralità asiatica che cambia la geografia dei flussi del commercio internazionale a scala globale. Fenomeno ben rappresentato in termini di traffici marittimi ⁽²⁴⁾, nettamente prevalenti nei rapporti euroasiatici e, più in generale, a scala globale. .

Secondo le rilevazioni UNCTAD dei flussi di traffico merci containerizzato tra le macroregioni mondiali dal 1996 ad oggi questo mostra una sproporzione crescente nei flussi di traffico lungo le tre rotte globali principali ⁽²⁵⁾. (vedi fig. 3.10)

²⁴) più precisamente quelli di traffici containerizzati assunti a numerario che consente i confronti

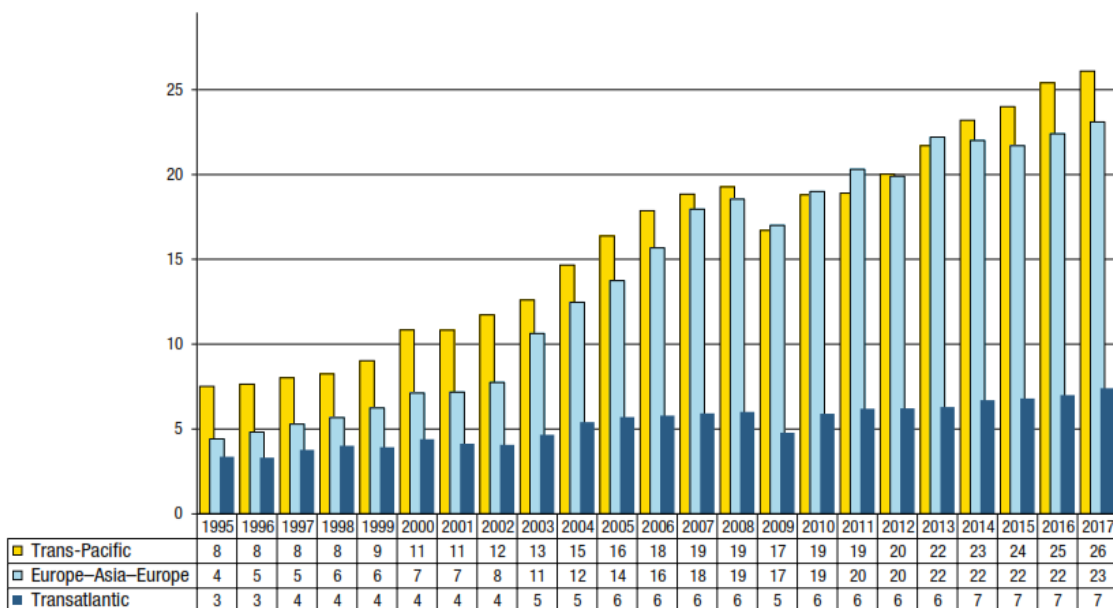
²⁵) la cui somma peraltro è dello stesso ordine di grandezza del solo traffico intra-asiatico

Fig. 3.10 Flussi di traffico container mondiali 1996 - 2017 (Fonte: UNCTAD, 2018)



La relazione di gran lunga più importante per l'Europa è oggi quella Europa-Asia-Europa (23 milioni di TEU scambiati nel 2017) di poco inferiore alla relazione transpacificca, tra l'Asia e l'America (26 milioni di TEU), ma ormai tre volte tanto la rotta transatlantica (7 milioni di TEU) che ha perso l'importanza che aveva per l'Europa negli anni '90 dello scorso secolo (vedi fig. 3.11).

Fig. 3.11 Flussi di traffico container mondiali 1995 – 2017 in Milioni di unità equivalenti 20ft (Fonte : UNCTAD, 2018)



Una centralità, quella asiatica che impatta in modo sostanziale sui trasporti mediterranei perché per il Mediterraneo, entrando od uscendo da Suez, passa la “golden route” oggi ribattezzata come “Road”, o Via della Seta marittima del XXI° secolo, nella narrazione della “Belt and Road Initiative” lanciata dalla Cina nel 2013.

Insomma, l'andamento della crescita relativa macro-regionale del prodotto lordo e del commercio mondiale fanno vedere che, per quanto riguarda l'Europa, anche se il mercato del Nord America continuerà per lungo tempo a rimanere il mercato extra-europeo più importante, l'affermarsi dell'Asia come mercato finale, oltre che come centro della produzione manifatturiera mondiale, fa e farà sempre più della relazione Europa-Estremo oriente, e della rotta marittima Europa-Asia-Europa che la serve, quella più ricca di traffici marittimi che, nel Mediterraneo, si andrà ad aggiungere ai traffici interni al Mare Nostrum.

La ricchezza attuale e prospettica della “Golden Route/Via della Seta marittima del XXI° secolo” ha scatenato la fantasia progettuale di tutti coloro che vedono oggi possibile, nel senso di economicamente conveniente, alimentare la relazione tra Europa e l'Estremo oriente lungo anche altre rotte sino a ieri trascurate.

Che si tratti della rotta polare dalla Cina al Mar del Nord via stretto di Bering e Oceano artico (una rotta che si pensa possa essere presto aperta tutto l'anno per gli effetti del riscaldamento globale sui ghiacci polari) che ridurrebbe il tempo di transito tra l'Asia settentrionale e l'Europa di circa 2500 miglia nautiche anche rispetto alla “Golden Route” via Suez. O che si tratti della rotta ferroviaria terrestre dalla Cina alla Germania, ma anche ad altre destinazioni europee Italia compresa, via Russia o via repubbliche euroasiatiche ex-sovietiche (oggetto di interesse cinese entro la strategia *Belt and Road* e dei diversi stati attraversati nonostante i trasbordi per il cambio di scartamento, come quelli al confine tra Polonia e Bielorussia), siamo però di fronte a rotte che potranno acquistare un loro qualche significato, ma senza contendere il primato alla “Golden Route”, la cui superiorità sta tutta, oltre che nel miglior tempo di viaggio (*transit time*) oggi garantito, nella sua capacità di intercettare, partendo dalla Cina, quando non dalla Corea o dal Giappone, i traffici malesi, indonesiani, filippini e thailandesi, e poi quelli indiani, e quelli iraniani ed arabi del Golfo Persico nonché quelli dell'Africa orientale lungo il suo percorso verso il Mediterraneo e il Nord Europa.

L'importanza di origini e destinazioni diverse dalla Cina e l'Estremo Oriente è testimoniata dalle due figure elaborate da SRM sui dati della Suez Canal Authority (vedi fig. 3.12 e 3.13)

Fig. 3.12 Il traffico cargo attraverso Suez in direzione Sud 2001-2017 (Fonte : SRM 2018 su dati Suez Canal Authority)



Fig. 3.13 Il traffico cargo attraverso Suez in direzione Nord 2001-2017 (Fonte : SRM 2018 su dati Suez Canal Authority)



1.11 Le nuove dimensioni del Canale di Suez e lo standard dimensionale massimo delle mega navi oceaniche

Ma la superiorità della “Golden Route”, attuale e per un lungo tempo a venire, e quindi del prevalere dei traffici lungo la rotta che dopo Suez attraversa il Mediterraneo ha anche radici nella innovazione infrastrutturale che interagisce, rendendole convenienti, con le decisioni delle compagnie di navigazione che si contendono i traffici globali (di container, ma anche di prodotti petroliferi e di rinfuse secche) di competere attraverso l’aumento sempre più spinto della dimensione delle navi dedicate ai traffici oceanici.

L’innovazione infrastrutturale sta nelle dimensioni fatte assumere al canale di Suez dopo il suo retrofitting del 2105. Molti hanno sottolineato i 205/225 metri di larghezza, che hanno fatto parlare di “raddoppio”. Pochi hanno invece fatto notare i 24 metri di profondità che oggi garantiscono il passaggio di navi con pescaggio massimo di m. 20,12. Sono queste, 24/20,12 le misure di profondità/pescaggio che stanno dettando lo standard “Suezmax” destinato a condizionare tutte le industrie marittime, portuali e logistiche operanti lungo le catene logistiche globali.

Se l’aumentata larghezza è importante perché riduce i pericoli di congestione del traffico lungo il canale ⁽²⁶⁾ è la nuova profondità, e il pescaggio massimo che essa consente, ad aver interferito e continuare ad interferire con il fenomeno del gigantismo navale, del progressivo imporsi di meganavi, di navi sempre più grandi introdotte dalle compagnie globali di navigazione.

Fenomeno che riguarda anche le super petroliere, e le maxi porta rinfuse, ma che ha prodotto una vera **disruption** delle global supply chain in termini prima di navi portacontainer sempre più grandi e poi di infrastrutture portuali e di organizzazione portuali e logistiche in grado di accogliere le meganavi e di gestirne i megacarichi ⁽²⁷⁾.

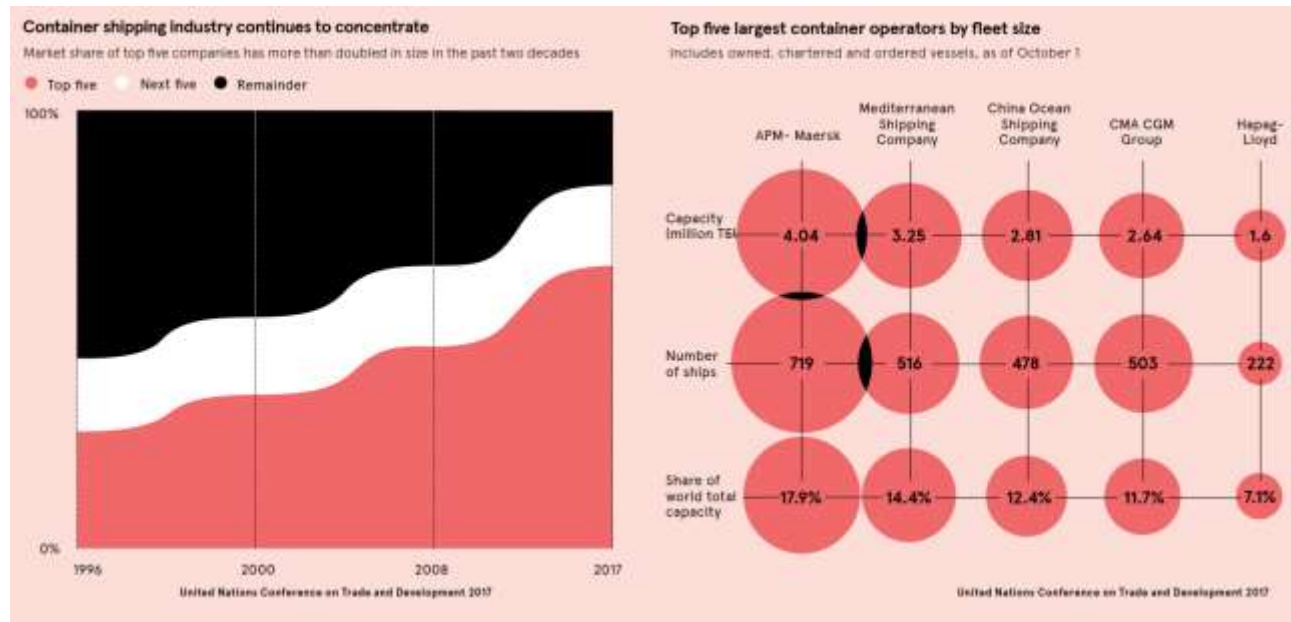
Se fino a qualche anno fa lo standard navale era correlato alle dimensioni del canale di Panama (che consentiva il passaggio di navi pescanti 12 m. fino al 2016 e, dopo quella data, di navi di 15 m. di pescaggio) oggi la dimensione delle navi oceaniche va correlato alle dimensioni del canale di Suez, al pescaggio massimo da esso consentito non imponendo lo stesso oggi vincoli operativi in termini di lunghezza e larghezza delle navi. I 20,12 m. del pescaggio massimo consentito dal canale di Suez (che supera di un paio di metri quello della più grande portacontainer oggi in esercizio, la OOCL Hong Kong) può essere considerato come il limite superiore di dimensione della nave verso il quale tenderanno per i prossimi 10-20 anni le compagnie globali di navigazione nel tentativo di vincere

²⁶) il canale più largo consente traffico più agevole, ma non genera maggior traffico come a volte erroneamente si sostiene

²⁷) vedi Costa, P. ed altri , OECD(2018)

tramite questa forma di “progresso tecnico” la competizione oligopolistica che caratterizza il mercato globale del trasporto marittimo dei container (il traffico unitizzato e, quindi, maggiormente contendibile) ⁽²⁸⁾)

Fig. 3.14 Concentrazione del mercato e 5 maggiori operatori container per flotta (fonte UNCTAD, 2017)



La tendenza al gigantismo navale delle portacontainer ha provocato, dopo la concentrazione delle flotte in poche compagnie di navigazione, a loro volta collegate in poche “alleanze” in concorrenza oligopolistica tra loro, una selezione dei porti in grado di accogliere queste meganavi: fondali adeguati, grandi spazi a terra per il deposito dei container scaricati o da caricare sulle meganavi, grande capacità di inoltro/ricevimento da/per l’hinterland lungo tratte servite via terra per strada, ferrovia o navigazione interna.

1.12 I traffici mediterranei da e per l’oltre Suez

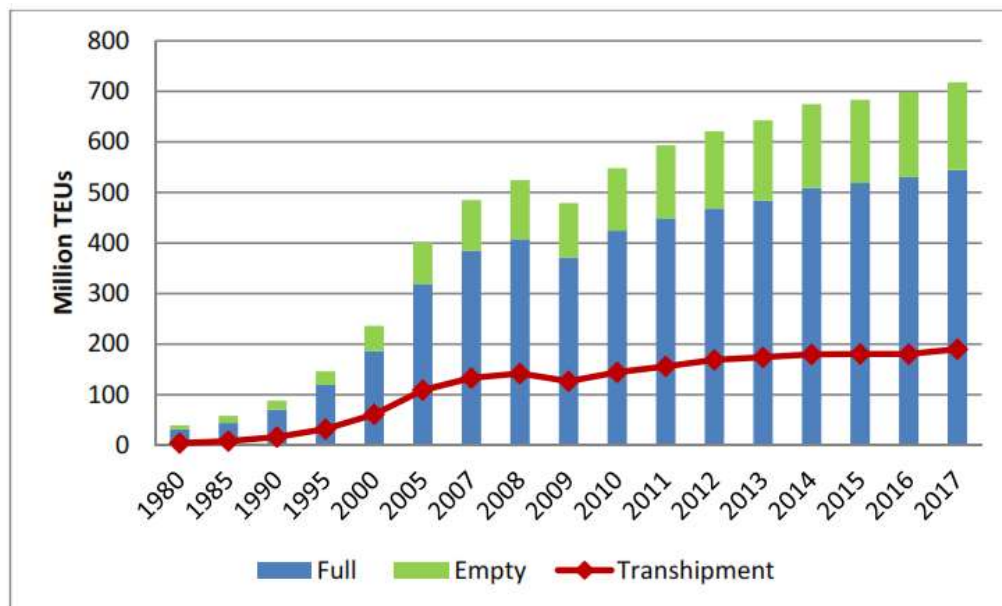
Il primo adattamento a questa rivoluzione marittimo-portuale e logistica ha portato all’adozione di due sistemi organizzativi diversi:

--quello del **transshipment** , incentrato su servizi di hub and spoke (pochi porti hub dedicati al transshipment del carico trasportato dalle meganavi e diretto **via mare** tramite più piccole navi feeder nei molti piccoli porti di destinazione finale

²⁸) si stima che, a tecnologie esistenti, le dimensioni del canale di Suez siano compatibili con portacontainer capaci al massimo di 30.000 TEU; questo farebbe prevedere un prossimo round di concorrenza oligopolistica affidata a navi di tali dimensioni e quindi capaci di maggior efficienza rispetto agli attuali campioni capaci di 22.000 TEU

--quello dell'accoglienza **diretta finale** delle meganavi in pochi megaporti adattati a riceverne i megacarichi destinati a raggiunge poi **via terra** (strada o ferrovia) o per navigazione interna i destinatari finali. A livello globale il transhipment che era andato continuamente aumentando la quota sul totale dei volumi trattati nei porti dal 1980 al 2008, da quella dato ha stabilizzato la sua quota attorno al 26% del traffico portuale totale. (vedi fig. 3.15)

Fig. 3.15 Traffico container mondiale, port handling e transhipment (Fonte: elaborazioni UNCTAD su dati Drewry Maritime Research, 2017)



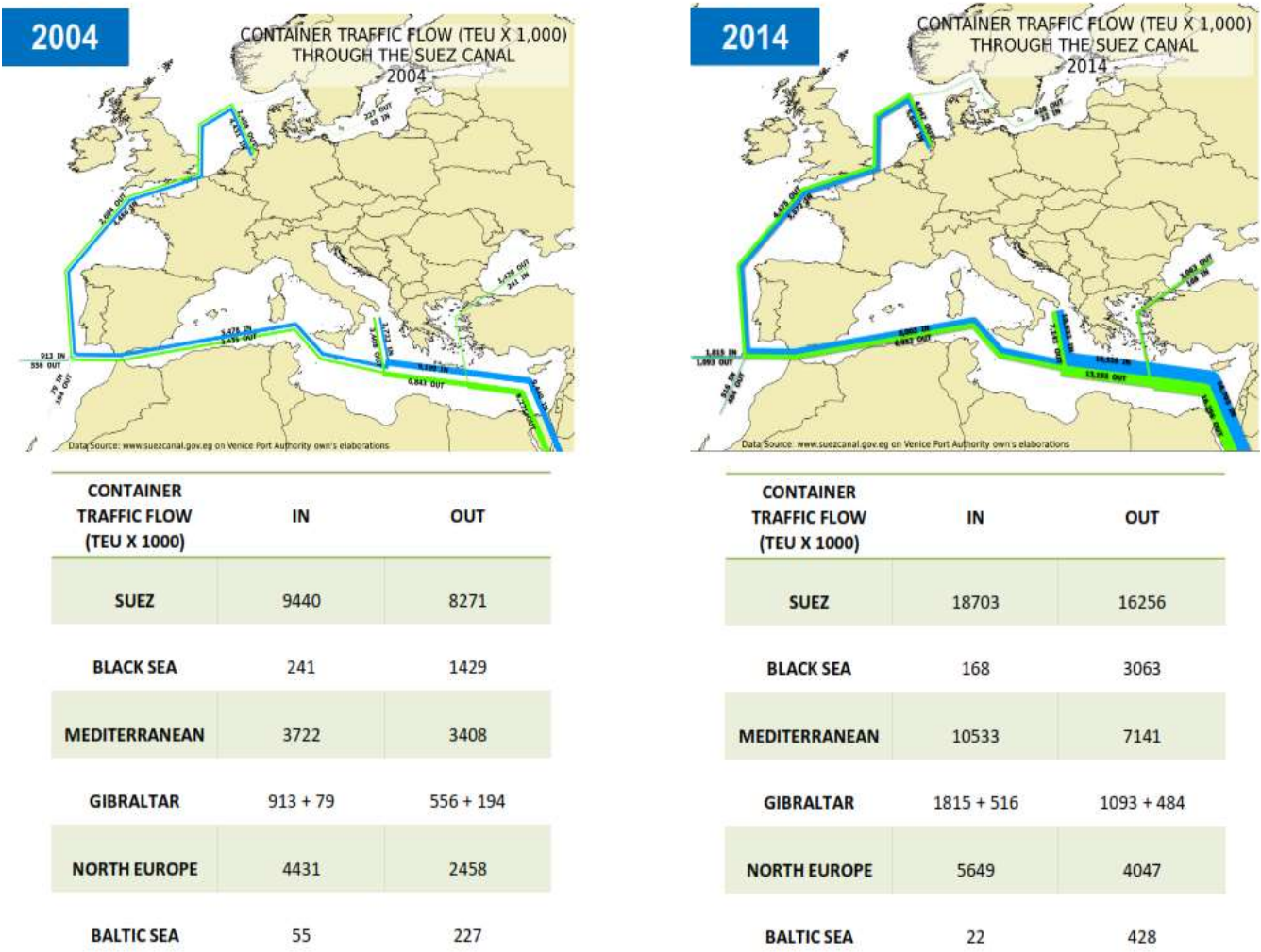
Il modello “transhipment” è quello oggi prevalente nel Mediterraneo mentre la portualità del mar del Nord ha attrezzato per tempo i porti di Felixstowe, Rotterdam, Gdansk, Wilhelmshafen, etc per accogliere le megacontainer in destinazione “diretta finale”.

La rivoluzione non è però ancora terminata. Oggi nel Mediterraneo, che qui ci interessa, l’adattamento portuale ai traffici globali sta producendo:

- una selezione degli hub per il transhipment che si stanno spostando verso le porte di entrata nel Mare Nostrum, Tanger Med e Algeiras vicino a Gibilterra e Damietta e Porto Said vicino a Suez, o verso il porto centro-mediterraneo di Maraxlokk a Malta o di porti integrati verticalmente con le compagnie marittime come il Pireo per le compagnie di navigazione cinese.
- Un maggior utilizzo dei porti della sponda nord del Mediterraneo come porti di destinazione finale usati, in un trade off tra rotta più breve ed economie di scala da navi di maggiori dimensioni, per alimentare i mercati europei contesi ai porti del mar del Nord

Quest’ultimo fenomeno è documentato dal crescere delle destinazioni ed origini mediterranee dei traffici che attraversano il canale di Suez. Il confronto 2004-2014 delle fig. elaborate dalla APV di Venezia mette in evidenza la dinamica delle origini e delle destinazioni (vedi fig. 3.16, 3.17 e 3.18).

Fig. 3.16 Dinamica O/D attraverso Suez (Fonte: elaborazioni Autorità Portuale di Venezia 2017 su dati Suez Canal Authority 2004-2014)



I dati. elaborati da Assoporti mettono in evidenza la composizione più recente.

In direzione nord-sud il 56% delle merci provengono dalle economie frontaliere del Mediterraneo e del Mar Nero contro il 24% proveniente dal Mar del Nord e dal Baltico; modesti ma crescenti a ritmo sostenuto i traffici provenienti dalle Americhe (11%) e dall’Africa (5%).

Circa le destinazioni queste si ripartiscono in misura quasi equivalente tra le economie che si affacciano sul Mar Rosso (21%), sul Golfo Arabico (22%) e, in misura crescente, verso l’Asia sud orientale (27%).

Fig. 3.17 Merci in transito in direzione nord-sud per regioni di origine (x 1.000 ton) (Fonte: elaborazione Assoporti 2017 su dati Suez Canal Authority)

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Mediterraneo Orientale e Sud Orientale	53.049	58.323	63.631	61.597	61.147	58.483	74.397	15,6%	40,2%
Mediterraneo Settentrionale	59.006	73.538	81.630	78.666	83.918	80.363	76.839	16,1%	30,2%
Mediterraneo Occidentale e Sud-Occidentale	42.807	48.214	42.242	42.496	43.213	40.529	43.499	9,1%	1,6%
Mediterraneo	154.862	180.075	187.503	182.759	188.278	179.375	194.735	40,7%	25,7%
Mar Nero	53.446	64.143	64.976	78.399	80.927	69.633	84.949	17,8%	58,9%
Mediterraneo + Mar Nero	208.308	244.218	252.479	261.158	269.205	249.008	279.684	58,5%	34,3%
Mar Baltico	4.599	7.552	5.935	10.954	6.697	10.855	14.802	3,1%	221,9%
Europa Settentrionale e Occidentale	85.487	98.572	97.031	103.575	102.570	97.041	103.277	21,6%	20,8%
Mar Baltico + Europa Settentrionale e Occidentale	90.086	106.124	102.966	114.529	109.267	107.896	118.079	24,7%	31,1%
America	25.333	25.223	21.734	27.977	28.422	27.212	54.737	11,5%	116,1%
Altre	10.884	10.805	10.723	12.383	10.318	16.527	25.443	5,3%	133,8%
Totale	334.611	386.370	387.902	416.047	417.212	400.643	477.943	100,0%	42,8%

Fig. 3.18 Merci in transito in direzione nord-sud per regioni di destinazione (x 1.000 ton) (Fonte: elaborazione Assoporti 2017 su dati Suez Canal Authority)

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Asia Sud-Orientale	101.498	107.082	106.063	117.384	114.235	103.864	128.870	27,0%	27,0%
Mar Rosso	103.872	115.384	109.340	102.292	107.251	105.816	106.456	22,3%	2,5%
Golfo Arabico	58.338	64.542	66.667	83.749	87.385	84.905	101.212	21,2%	73,5%
Estremo Oriente	39.498	57.443	60.332	64.102	66.724	54.950	68.392	14,3%	73,2%
Asia Meridionale	27.570	36.564	38.717	42.404	35.984	45.513	63.607	13,3%	130,7%
Africa Orientale e Golfo di Aden	2.433	2.240	4.522	4.361	4.168	5.316	8.677	1,8%	256,6%
Australia	1.338	3.115	2.261	1.756	1.447	243	592	0,1%	-55,8%
Altre	64	0	0	0	19	36	139	0,0%	117,2%
Totale	334.611	386.370	387.902	416.048	417.213	400.643	477.945	100,0%	42,8%

Quanto avviene attraverso Suez in direzione Sud-Nord è invece documentato dalle tavole che seguono, n. 3.19 e 3.20, elaborate da Assoporti.

Fig. 3.19 Merci in transito in direzione sud-nord per regioni di origine (x 1.000 ton) (Fonte: elaborazione Assoporti 2017 su dati Suez Canal Authority)

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Asia Sud-Orientale	124.628	121.177	135.797	161.233	167.096	156.976	153.429	35,6%	23,1%
Golfo Arabico	100.785	105.291	115.134	137.199	134.189	147.020	149.968	34,8%	48,8%
Asia Meridionale	39.483	37.201	37.183	38.714	42.356	47.559	53.197	12,4%	34,7%
Mar Rosso	55.854	59.075	59.490	52.473	49.591	53.127	52.982	12,3%	-5,1%
Estremo Oriente	35.245	28.598	16.752	12.537	8.762	9.799	14.995	3,5%	-57,5%
Australia	964	2.015	1.281	1.844	2.739	3.077	4.792	1,1%	397,1%
Africa Orientale e Golfo di Aden	176	132	924	2.067	574	285	905	0,2%	414,2%
Altre	56	52	0	204	396	668	354	0,1%	532,1%
Totale	357.191	353.541	366.561	406.271	405.703	418.511	430.622	100,0%	20,6%

Fig. 3.20 Merci in transito in direzione sud-nord per regioni di destinazione (x 1.000 ton) (Fonte: elaborazione Assoporti 2017 su dati Suez Canal Authority)

Regioni	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	%	Var. % 2011-2017
Mediterraneo Orientale e Sud Orientale	73.187	70.264	85.376	103.498	107.354	109.564	111.649	25,9%	52,6%
Mediterraneo Settentrionale	72.021	74.378	73.604	78.056	76.034	80.146	96.403	22,4%	33,9%
Mediterraneo Occidentale e Sud-Occidentale	38.395	38.549	37.796	47.261	45.633	40.426	37.263	8,7%	-2,9%
Mediterraneo	183.603	183.191	196.776	228.815	229.021	230.136	245.315	57,0%	33,6%
Mar Nero	4.453	5.016	4.801	3.639	5.042	3.974	3.353	0,8%	-24,7%
Mediterraneo+Mar Nero	188.056	188.207	201.577	232.454	234.063	234.110	248.668	57,7%	32,2%
Mar Baltico	828	1.147	985	487	430	1.106	1.749	0,4%	111,2%
Europa Settentrionale e Occidentale	124.602	123.518	121.035	122.697	118.516	128.226	128.070	29,7%	2,8%
Mar Baltico + Europa Settentrionale e Occidentale	125.430	124.665	122.020	123.184	118.946	129.332	129.819	30,1%	3,5%
America	29.282	30.424	32.261	39.430	43.338	38.831	30.142	7,0%	2,9%
Altre	14.423	10.245	10.703	11.205	9.352	16.238	21.992	5,1%	52,5%
Totale	357.191	353.541	366.561	406.273	405.699	418.511	430.621	100,0%	20,6%

I traffici sud-nord hanno una origine più concentrata proveniendo dall'Asia Sud-Orientale e dal Golfo Arabico in misura pressoché uguale (34% e 35%), ma rilevanti cominciano ad essere anche i traffici di origine indiana, e sono diretti prevalentemente verso ai porti del Mediterraneo (57%); i traffici che escono da Gibilterra si dirigono verso il mar del Nord-mar Baltico (30%) verso le Americhe (7%) e verso l'Africa (un modesto 5% che però si mostra in rapida crescita)

1.13 Il Mediterraneo e i traffici da e per il continente africano

Una ulteriore componente dei traffici che interessano, e sempre più interesseranno, i porti del Mediterraneo è quella che trova origine e destinazione in Africa al di là dei paesi rivieraschi mediterranei e che arriva nel Mare Nostrum via Gibilterra e/o via Suez.

Flussi dei quali è ragionevole prevedere un prossimo aumento sostenuto visto che il 90% del commercio estero africano si muove via mare e almeno il 70% del Prodotto Interno lordo africano dipende dalle esportazioni. Nel 2016 nei porti africani si è caricato il 7.2% delle merci mondiali trasportate via mare mentre se ne è scaricato il 4.9%.

Nel 2015 la mappa dei flussi di container da e per i porti africani si presentava come in Fig.3.21 nella quale i flussi principali sono quelli di 1,6 milioni di Teu tra Tanger Med (Marocco) e Algeiras (Spagna) seguito dai 400 mila Teu scambiati tra Durban (Sud Africa) e Port Louis (Mauritius).

I traffici comparati di container trattati nei porti africani son invece quelli descritti in Fig.3.22, Egitto, Sud Africa, Marocco e Nigeria sono i quattro paesi i cui porti trattano traffici container per almeno un milione di Teu all'anno.

Fig. 3.21 Flussi container da e per i porti africani (Fonte: Castillo Hidalgo, D. e Ducruet, C., 2017)

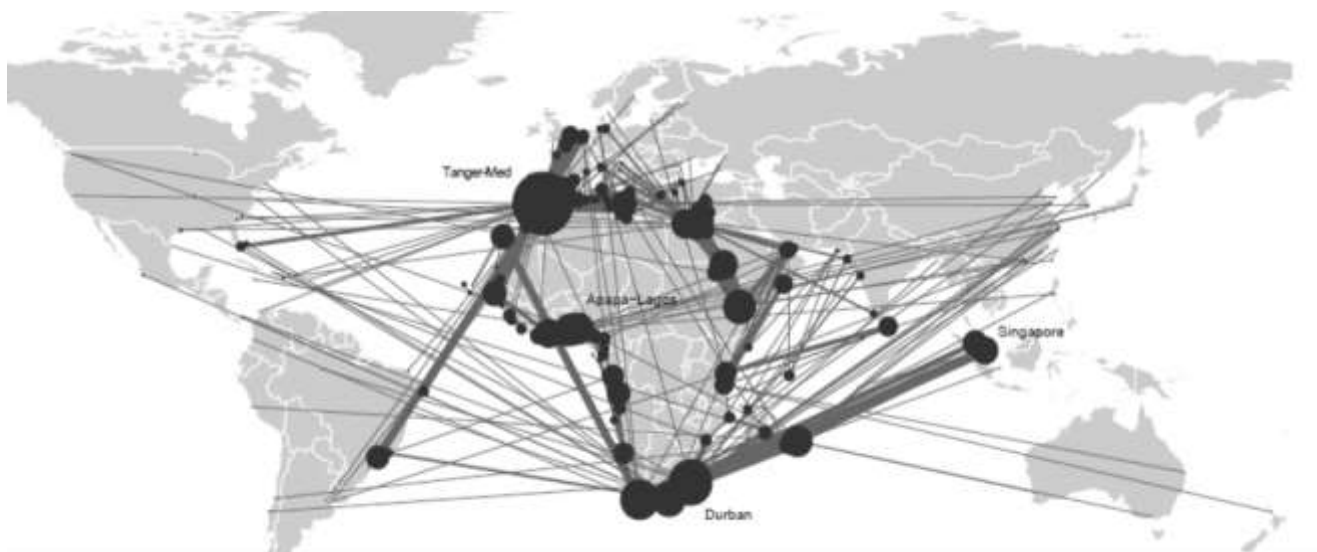
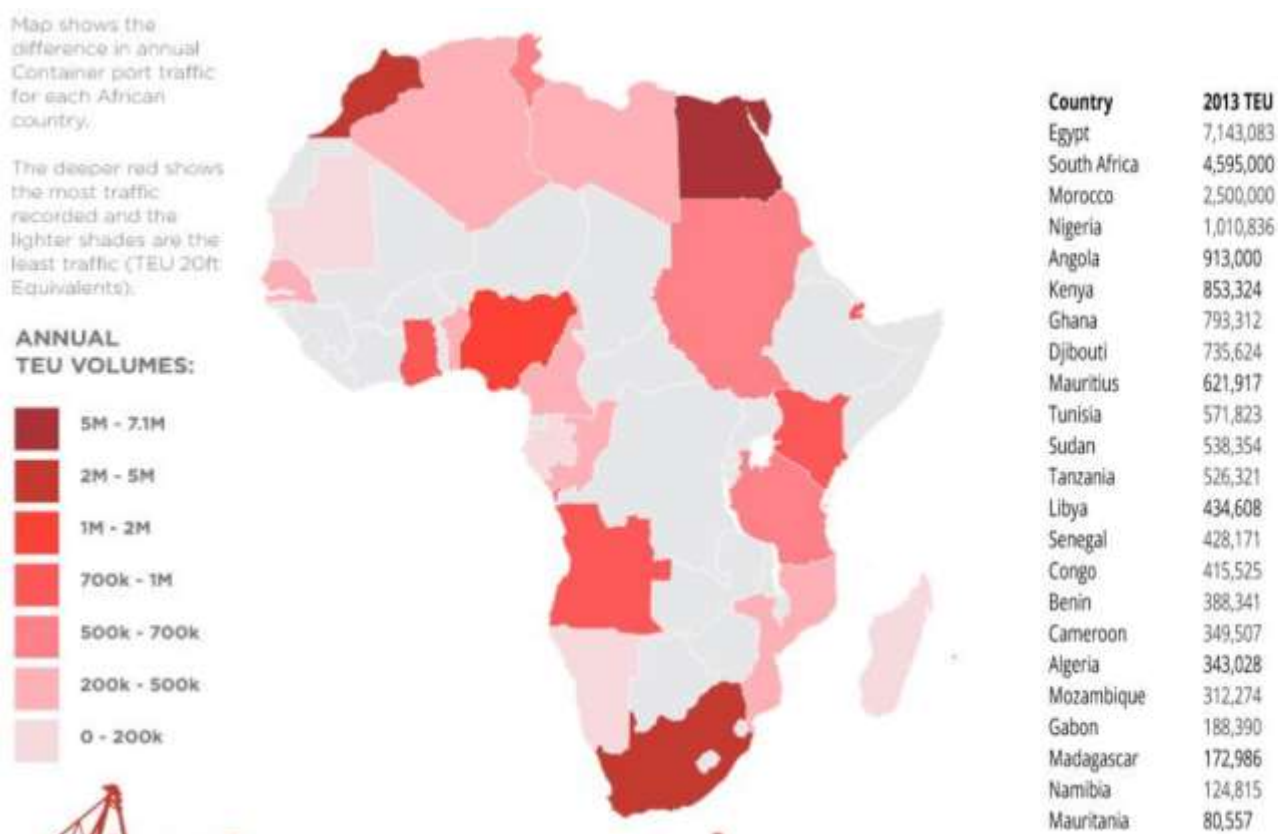


Fig. 3.22 Traffici comparati di container trattati nei porti africani (Fonte: www.indexmundi.com, 2016)



Ma i dati delle performance attuali dei paesi africani non devono trarre in inganno.

Presto i traffici di origine/ destinazione africana interessanti il Mediterraneo che entreranno/usciranno da Gibilterra e da Suez acquisiranno dimensioni non più trascurabili. Così come l’Africa settentrionale si affaccerà con volumi importanti alle coste mediterranee lungo le piste di oggi che si apprestano a diventare strade (fig.3.23). l’Italia potrà ridiventare capofila in Europa della ripresa del dialogo

euromediterraneo in tema di prosecuzione della realizzazione delle reti di trasporto pan europee (Ten-T+TMN-T) verso i paesi delle sponde sud e sud est del Mediterraneo.

Fig. 3.23 Interconnessione tra infrastrutture di trasporto europee e Africane (Fonte: Costa, P. et al. Working Document Ten-T Policy Review Expert Group 4, Methodology For Ten-T Planning Ten-T Extension Outside the EU, 2010)



CAPITOLO 2

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

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - Porto di Augusta				
Scheda Rilevamenti Traffici marittimi portuali				
ANNO		2019		
		TOTALE AUGUSTA		
A1	TOTALE COMPLESSIVO	15.095.188	9.500.392	24.595.580
	<u>Unità di misura</u>			
	Tonnellate			
A2	MERCI LIQUIDE	14.854.065	8.869.225	23.723.290
	di cui			
A21	Crude oil	6.827.440	0	6.827.440
A22	Prodotti raffinati del petrolio	7.723.068	7.797.021	15.520.089
A23	Gas liquefatto e gas naturale	10.500	685.755	696.255
A24	Prodotti chimici	293.057	386.449	679.506
A25	Altri prodotti liquidi	0	0	0
A3	MERCI SECHE	241.123	631.167	872.290
	di cui			
A31	Cereali	0	0	0
A32	Prodotti alimentari, foraggio, semi oleosi	0	0	0
A33	Carbone e lignite	53.516	0	53.516
A34	Minerali, cemento, calce gesso	90.240	449.850	540.090
A35	Prodotti metallurgici	37.259	102.585	139.844
A36	Prodotti chimici	0	0	0
A37	Altri prodotti secchi	60.108	78.732	138.840
A4	GENERAL CARGO	0	0	0
	di cui			
A41	Container	0	0	0
A42	RO-Ro	0	0	0
A43	Altro	0	0	0
B11	NUMERO DI NAVI			2.206
	di cui			
B111	Prodotti liquidi			1.494
B112	Prodotti secchi			74
B113	General cargo			124
B114	Container			22
B115	Ro-Ro			25
B116	Ro-Pax			0
B117	Crociere			1
B118	Altro			466
B2	PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	0	0	0
B21	Servizio nazionale	0	0	0
	di cui			
B211	Locale (meo di 20 mila viaggi)			0
B22	Servizio internazionale	0	0	0
B3	PASSEGGERI CROCIERE			0
B31	Sbarcati/imbarcati in Porto	0	0	0
B32	In transito			0
B4	NUMERO DI CONTAINERS (in TEU) (B41 + B42)	0	0	0
B41	Entroterra	0	0	0
	di cui			
B411	Vuoti	0	0	0
B412	Pieni	0	0	0
B42	Trasbordati (nave-nave)	0	0	0

	di cui			
B421	vuoti	0	0	0
B422	Pieni	0	0	0
B5	NAVI RO-RO	0	0	0
B51	Numero di unità Ro-Ro	0	0	0
	di cui			
B511	Con Autista	0	0	0
B512	Senza Autista	0	0	0
B52	Numero di veicoli privati (Auto moto ecc.)	0	0	0
B53	Numero di veicoli commerciali (auto moto ecc.)	0	0	0

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - Porto di Catania				
Scheda Rilevamenti Traffici marittimi portuali				
ANNO		2019		
		TOTALE CATANIA		
		IN	OUT	TOT
A1	TOTALE COMPLESSIVO	5.342.466	3.110.882	8.453.348
	<u>Unità di misura</u>			
	Tonnellate			
A2	MERCI LIQUIDE	0	0	0
	di cui			
A21	Crude oil	0	0	0
A22	Prodotti raffinati del petrolio	0	0	0
A23	Gas liquefatto e gas naturale	0	0	0
A24	Prodotti chimici	0	0	0
A25	Altri prodotti liquidi	0	0	0
A3	MERCI SECCHIE	163.130	210.858	373.988
	di cui			
A31	Cereali	59.000	6.662	65.662
A32	Prodotti alimentari, foraggio, semi oleosi	4.430	0	4.430
A33	Carbone e lignite	0	0	0
A34	Minerali, cemento, calce gesso	20.399	68.656	89.055
A35	Prodotti metallurgici	57.693	135.453	193.146
A36	Prodotti chimici	15.057	0	15.057
A37	Altri prodotti secchi	6.551	87	6.638
A4	GENERAL CARGO	5.179.336	2.900.024	8.079.360
	di cui			
A41	Container	419.662	163.768	583.430
A42	RO-Ro	4.759.268	2.736.127	7.495.395
A43	Altro	406	129	535
B11	NUMERO DI NAVI			1.864
	di cui			
B111	Prodotti liquidi			0
B112	Prodotti secchi			0
B113	General cargo			118
B114	Container			161
B115	Ro-Ro			0
B116	Ro-Pax			1.390
B117	Crociere			111
B118	Altro			84
B2	PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	54.187	50.608	104.795
B21	Servizio nazionale	54.187	50.608	104.795
	di cui			
B211	Locale (meo di 20 mila viaggi)			0
B22	Servizio internazionale	0	0	0
B3	PASSEGGERI CROCIERE			208.343
B31	Sbarcati/imbarcati in Porto	5.633	6.362	11.995
B32	In transito			196.348

B4	NUMERO DI CONTAINERS (in TEU) (B41 + B42)	31274	31905	63.179
B41	Entroterra	31.274	31.905	63.179
	di cui			
B411	Vuoti	1.183	24.529	25.712
B412	Pieni	30.091	7.376	37.467
B42	Trasbordati (nave-nave)	0	0	0
	di cui			
B421	vuoti	0	0	0
B422	Pieni	0	0	0
B5	NAVI RO-RO	156.247	149.564	305.811
B51	Numero di unità Ro-Ro	156.247	149.564	305.811
	di cui			
B511	Con Autista	15.069	13.298	28.367
B512	Senza Autista	141.178	136.266	277.444
B52	Numero di veicoli privati (Auto moto ecc.)	21.856	11.654	33.510
B53	Numero di veicoli commerciali (auto moto ecc.)	48.217	5.154	53.371

Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale - Porti di Augusta e Catania										
Scheda Rilevamenti Traffici marittimi portuali										
ANNO		2019								
		TOTALE AUGUSTA			TOTALE CATANIA			TOTALE COMPLESSIVO ADSP		
		IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT
A1	TOTALE COMPLESSIVO	15.095.188	9.500.392	24.595.580	5.342.466	3.110.882	8.453.348	20.437.654	12.611.274	33.048.928
	<u>Unità di misura</u>									
	Tonnellate									
A2	MERCI LIQUIDE	14.854.065	8.869.225	23.723.290	0	0	0	14.854.065	8.869.225	23.723.290
	di cui									
A21	Crude oil	6.827.440	0	6.827.440	0	0	0	6.827.440	0	6.827.440
A22	Prodotti raffinati del petrolio	7.723.068	7.797.021	15.520.089	0	0	0	7.723.068	7.797.021	15.520.089
A23	Gas liquefatto e gas naturale	10.500	685.755	696.255	0	0	0	10.500	685.755	696.255
A24	Prodotti chimici	293.057	386.449	679.506	0	0	0	293.057	386.449	679.506
A25	Altri prodotti liquidi	0	0	0	0	0	0	0	0	0
A3	MERCI SECCHIE	241.123	631.167	872.290	163.130	210.858	373.988	404.253	842.025	1.246.278
	di cui									
A31	Cereali	0	0	0	59.000	6.662	65.662	59.000	6.662	65.662
A32	Prodotti alimentari, foraggio, semi oleosi	0	0	0	4.430	0	4.430	4.430	0	4.430
A33	Carbone e lignite	53.516	0	53.516	0	0	0	53.516	0	53.516
A34	Minerali, cemento, calce	90.240	449.850	540.090	20.399	68.656	89.055	110.639	518.506	629.145
A35	gesso	37.259	102.585	139.844	57.693	135.453	193.146	94.952	238.038	332.990
A36	Prodotti metallurgici	0	0	0	15.057	0	15.057	15.057	0	15.057
A37	Prodotti chimici	60.108	78.732	138.840	6.551	87	6.638	66.659	78.819	145.478
A37	Altri prodotti secchi									
A4	GENERAL CARGO	0	0	0	5.179.336	2.900.024	8.079.360	5.179.336	2.900.024	8.079.360
	di cui									
A41	Container	0	0	0	419.662	163.768	583.430	419.662	163.768	583.430
A42	RO-Ro	0	0	0	4.759.268	2.736.127	7.495.395	4.759.268	2.736.127	7.495.395
A43	Altro	0	0	0	406	129	535	406	129	535
B11	NUMERO DI NAVI	2.206			1.864			4.070		
	di cui									
B111	Prodotti liquidi			1.494			0			1.494
B112	Prodotti secchi			74			0			74
B113	General cargo			124			118			242
B114	Container			22			161			183
B115	Ro-Ro			25			0			25
B116	Ro-Pax			0			1.390			1.390
B117	Crociere			1			111			112
B118	Altro			466			84			550
B2	PASSEGGERI NAVI RO-RO RO-PAX	0	0	0	54.187	50.608	104.795			104.795
B21	Servizio nazionale	0	0	0	54.187	50.608	104.795	54.187	50.608	104.795
	di cui									
B211	Locale (meo di 20 mila viaggi)			0			0			0
B22	Servizio internazionale	0	0	0	0	0	0			0
B3	PASSEGGERI CROCIERE	0			208.343			208.343		
B31	Sbarcati/imbarcati in Porto	0	0	0	5.633	6.362	11.995	5.633	6.362	11.995
B32	In transito			0			196.348			196.348
B4	NUMERO DI CONTAINERS (in TEU) (B41 + B42)	0	0	0	31274	31905	63.179	31.274	31.905	63.179
B41	Entroterra	0	0	0	31.274	31.905	63.179	31.274	31.905	63.179
	di cui									
B411	Vuoti	0	0	0	1.183	24.529	25.712	1.183	24.529	25.712
B412	Pieni	0	0	0	30.091	7.376	37.467	30.091	7.376	37.467
B42	Trasbordati (nave-nave)	0	0	0	0	0	0	0	0	0

B421	di cui vuoti	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B422	Pieni	0	0	0	0	0	0	0	0	0
B5	NAVI RO-RO	0	0	0	156.247	149.564	305.811	156.247	149.564	305.811
B51	Numero di unità Ro-Ro	0	0	0	156.247	149.564	305.811	156.247	149.564	305.811
	di cui									
B511	Con Autista	0	0	0	15.069	13.298	28.367	15.069	13.298	28.367
B512	Senza Autista	0	0	0	141.178	136.266	277.444	141.178	136.266	277.444
B52	Numero di veicoli privati (Auto moto ecc.)	0	0	0	21.856	11.654	33.510	21.856	11.654	33.510
B53	Numero di veicoli commerciali (auto moto ecc.)	0	0	0	48.217	5.154	53.371	48.217	5.154	53.371

Nel 2019 il totale delle merci movimentate fra Catania ed Augusta è stato di oltre 33 milioni di tonnellate. Entrando nel dettaglio si sono movimentate 23.723.290 tonnellate di rinfuse liquide, suddivise fra crude oil, prodotti raffinati del petrolio, gas liquefatto e gas naturale, prodotti chimici e altri prodotti liquidi; 1.246.278 tonnellate di rinfuse solide, suddivise fra cereali, prodotti alimentari, foraggio, semi oleosi, carboni e lignite, minerali, cemento calce e gesso, prodotti metallurgici, prodotti chimici e altri prodotti secchi; il general cargo ammonta a 8.079.360 tonnellate, suddivise fra container, Ro-Ro e altro. Il primo semestre 2020 segna ancora un trend positivo dei traffici, specie quelli riguardanti il RO-Ro. Inoltre sono in itinere due nuovi collegamenti sulla tratta Augusta-Malta, e Augusta- Catania, da parte di due primarie compagnie armatoriali.

I Porti di Catania e di Augusta sono inoltre stati scalati da 4070 navi nel 2019. Di queste, 111 erano navi da crociera con a bordo un totale di 228.000 passeggeri. I passeggeri delle navi Ro-Ro, Ro-pax sono invece stati 104.795.

Sempre nel 2019, il numero totale di container (in TEU), per i Porti di Augusta e di Catania, è stato di 63.179.

Nonostante il dilagare della pandemia durante i primi mesi del 2020, i numeri dei Porti di Catania e di Augusta, relativi al il primo trimestre, in rapporto a quello dell'anno 2019, non sono diminuiti, anzi, si è avuto un incremento del 21,57% sul totale delle merci movimentate.

A fini statistici vengono presi in considerazione il numero di navi che arrivano durante l'anno nel Porto di Catania, e i passeggeri in transito.

Una nota di dettaglio merita la descrizione del traffico crocieristico.

Per quanto riguarda il numero di navi si registra un aumento costante a partire dal 2017, anno in cui sono arrivate 45 navi da crociera, continuando con il 2018, anno in cui sono arrivate 71 navi da crociera, con un incremento del 57,78% e al 2019, anno in cui sono già programmati 112 arrivi con un incremento del 57,75% rispetto al 2018. Infatti i 71 arrivi del 2018 sono già stati eguagliati alla fine del 3° trimestre 2019.

Anche per quanto riguarda il numero di passeggeri in transito si registra un aumento costante a partire dal 2017, anno in cui sono transitati 67.119 passeggeri, continuando con il 2018, anno in cui sono transitati 110.246 passeggeri, con un incremento del 64,25% e al 2019, in cui alla fine del 3° trimestre sono già transitati 141.195 passeggeri con un incremento del 28,07% rispetto al 2018 che potrà arrivare a circa l'80% in più, avendo previsto, entro la fine dell'anno un numero totale di passeggeri transitati di circa 200.000 unità.

Infine, per quanto riguarda il numero di passeggeri imbarcati/sbarcati nel Porto di Catania, si registra un andamento altalenante a partire dal 2017, anno in cui sono imbarcati/sbarcati 116 passeggeri, a fronte del 2018, anno in cui sono imbarcati/sbarcati 13.739 passeggeri, con un incremento considerevole verso l'alto. Nel 2019, alla fine del 3° trimestre sono già imbarcati/sbarcati 6.228 passeggeri con un decremento del 54,67% rispetto al 2018 che potrà attestarsi a circa il 27% in meno, avendo previsto, entro la fine dell'anno un numero totale di passeggeri imbarcati/sbarcati di circa 10.000 unità.

CAPITOLO 3

LE ZONE ECONOMICHE SPECIALI: ULTERIORE PROPULSORE PER LO SVILUPPO E L'INSEDIAMENTO DI NUOVE ATTIVITA'

Il Ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, ha firmato il 15 giugno, il decreto istitutivo delle Zone Economiche Speciali per la Regione Sicilia. Saranno due, una per la Sicilia Orientale e una per la Sicilia Occidentale, per un totale di quasi 6 mila ettari, tra aree portuali, retroportuali e aree di sviluppo industriale.

L'obiettivo è quello di attrarre investimenti in particolar modo nell'ambito dell'economia "portuale" in settori come la logistica, i trasporti ed il commercio, e di accompagnare la transizione ecologica degli insediamenti produttivi, attraverso una drastica semplificazione amministrativa e la possibilità di accedere a forti sgravi fiscali.

Si tratta del passaggio finale di un percorso che ha visto l'impegno del Ministero per il Sud e la Coesione territoriale per velocizzare l'iter di approvazione delle Zes, in piena e leale collaborazione istituzionale con la Regione Sicilia, fortemente supportata dalle due Autorità Portuali di sistema della Sicilia sede di Porti CORE della rete TEN-T ovvero Augusta e Palermo.

Dopo due anni di un importante lavoro e collaborazione con tutte le istituzioni interessate, le Zes sono oggi quasi una realtà e sicuramente rappresentano una grande opportunità per lo sviluppo regionale. Serviranno a rendere la Sicilia non solo attraente e bellissima com'è, ma anche attrattiva, di capitali, attività, persone, lavoro, nuove imprese per lo sviluppo".

Per la Zes Sicilia orientale sono state inserite le aree di Acireale, Augusta, Avola, Belpasso, Caltagirone, Carlentini, Catania (con il porto e il retro-porto), l'aeroporto di Comiso, Enna Dittaino, Floridia, Francofonte, Gela (compresa l'area di riconversione), Melilli, Messina (con il porto cittadino e quello di Larderia), Milazzo (con porto, retroporto e agglomerato industriale), Militello Val di Catania, Mineo, Niscemi, Pachino, Palazzolo Acreide, Paternò, il porto e il retroporto di Pozzallo, Priolo Gargallo, Ragusa, Rosolini, Scordia, Siracusa con la zona industriale, quella di Santa Teresa e della strada statale 124, Solarino, Tremestieri, Troina, Villafranca Tirrena, Vittoria e Vizzini.

I benefici economici delle Zes sono previsti dal decreto legge Mezzogiorno n. 91/2017 e vedono notevoli incentivi fiscali più credito d'imposta per gli investimenti fino a 50 milioni di euro e un consistente regime di semplificazioni che saranno stabilite da appositi protocolli e convenzioni e che comunque prevedono anche l'accelerazione dei tempi procedurali per garantire l'accesso agli interventi di urbanizzazione primaria (gas, energia elettrica, strade, idrico) alle imprese insediate nelle aree interessate. Giorno 01.07.2020 in PALERMO nella sede dell'Assessorato alle Attività Produttive della Regione siciliana, Via degli Emiri 45, alla presenza dell'Assessore On. Turano, si è tenuta la prima riunione di coordinamento delle ZES dopo l'avvenuta approvazione, al fine organizzare al meglio il sistema e le procedure delle richieste di investimento per le Zone Economiche Speciali della Regione Siciliana.

Si passa adesso alla fase operativa che dovrà rendere concreta questa straordinaria opportunità per le imprese che ricadono nel territorio delimitato.

Le Autorità di Sistema, attraverso i Comitati di Indirizzo, saranno il cuore pulsante ed operativo per le ZES, per tale motivo, L'autorità di Sistema del Mare di Sicilia Orientale, presieduta dall'Avv. Andrea Annunziata, con grande esperienza in tema di ZES avendole seguite in Campania da Presidente dell'Autorità Portuale di Salerno.

Le modifiche introdotte dal DL semplificazioni hanno stabilito che lo Sportello Unico Amministrativo (SUA) operante presso la Autorità di sistema portuale (ai sensi Legge 28 gennaio 1994, n. 84 e successive modificazioni) ricopre il ruolo di responsabile unico del procedimento (ai sensi della legge n. 241 del 1990) per la fase di insediamento, di realizzazione e di svolgimento dell'attività economica nella ZES. A questo proposito, lo stesso testo obbliga a che sportello unico sia disponibile anche in formato digitale e in (almeno una) lingua straniera. Inoltre, al Comitato di indirizzo della ZES è affidato il compito di assicurare il raccordo tra il SUA e gli sportelli unici istituiti dalla normativa vigente.

Per tale motivo il nostro Ente, cercando di anticipare i tempi, ha fortemente investito su una piattaforma all'avanguardia del SUA e sulla cybersecurity, per circa 4 milioni di euro, al fine di poter offrire un servizio veloce efficiente e soprattutto sicuro ai potenziali investitori che vorranno investire in Sicilia. Tale piattaforma, in via di definizione, di concerto con la Regione Siciliana, dovrà essere uno strumento affidabile per dare risposte di fattibilità degli investimenti proposti dagli investitori in tempi certi e brevi. "E' questa la vera sfida a cui siamo chiamati" afferma il Presidente Andrea

Annunciata, proprio perché gli investitori, nei vari incontri già avuti e tenuti, anche con la Regione Siciliana all'estero, questo chiedono più dei benefici economici.

E' una sfida, un'opportunità che la Sicilia non può farsi sfuggire e per tale motivo puntiamo a dare il nostro determinante contributo perché le ZES rappresentino una concreta opportunità per il rilancio dell'economia Siciliana e nazionale.





MAY 2017 PERFORMANCE: ISLAMIAH SARAFI, MICHIGAN IN ACTION 10.13.2019				
Item	Previous	Current	Delta (Pre-Sub)	
Revenue	Revenue	Revenue	1.01	1.01
OFFICE 110 R (12/16)	121200	Michigan Int'l R Grants	4	
Grants	Grants	Grants	36	
VISIT	212100	VISIT	0.97	
Grants	Grants	Grants	4	
Wages	212100	Wages	0.7	37.00
WAGE	212100	WAGE	0	
Grants	Grants	Grants	11.80	
Grants	Grants	Grants	0	
Grants	Grants	Grants	3.2	
Grants	Grants	Grants	10	
Grants	Grants	Grants	0.26	
Grants	Grants	Grants	20.3	
Grants	Grants	Grants	10	
Grants, Grants	Grants	Grants, Grants	10.83	10.83
Grants 1	Grants	Grants	10.20	
Grants 2	Grants	Grants	20.83	
Grants	Grants	Grants	10	40.10
Grants	Grants	Grants	0	0
Grants	Grants	Grants	5.27	
Grants 1	Grants	Grants	10	
Grants 2	Grants	Grants	5.03	
Grants 3	Grants	Grants	3.8	
Grants 4	Grants	Grants	0.26	
Grants 5	Grants	Grants	0.26	
Grants 6	Grants	Grants	0	
Grants 7	Grants	Grants	0	10.00
	Grants	Grants	100.00	

CAPITOLO 4

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

A seguito dell'entrata in vigore del D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, concernente la *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali”*, nel 2017 è stata istituita l'**Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale** che è subentrata alle due precedenti *Autorità Portuali di Augusta e Catania* accorpando la gestione dei rispettivi porti in un unico Ente di Diritto Pubblico.

Nelle pagine che seguono, viene sintetizzata la descrizione dei singoli porti del Sistema con le rispettive ubicazioni, attuali funzioni e collegamenti di ultimo miglio alle reti viarie e ferroviarie.

4.1 Porto di Augusta

Nato inizialmente come porto militare, lo scalo di Augusta è inserito dal Regolamento (UE) 1315/2013 come nodo *Core* della rete TEN-T, ed ai sensi dell'art. 4 della L. 84/94 è classificabile contestualmente come:

- porto militare di I categoria, finalizzato alla difesa militare e alla difesa dello Stato;
- porto militare di II categoria, 1^a classe *“porto di rilevanza economica internazionale”*.

Il porto ricade in posizione geografica lat. 37° 12' N e long. 15° 13' E tra i territori comunali di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo della provincia di Siracusa nella omonima rada di Augusta, che a sua volta si divide in rada esterna e rada interna (o porto megarese).

La baia di Augusta, estendendosi per 8 Km da Nord a Sud e per 4 Km da Ovest a Est, rappresenta il più grande porto naturale del basso Mediterraneo all'interno del quale hanno sede:

- l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale;
- il **Comando Marittimo Sicilia** della Marina Militare Italiana, interno alla città di Augusta, sotto la cui giurisdizione ricadono anche le Direzioni Marittime di Palermo, Catania e Reggio Calabria;
- l'**Arsenale Militare Marittimo di Augusta**, anch'esso interno alla città di Augusta, che è uno stabilimento industriale del settore cantieristico inserito nell'area tecnico-industriale della Difesa che si occupa della manutenzione, riparazione e modifica della navi della Marina Militare;

- il **principale porto petrolifero della Sicilia e del Sud Italia** per movimentazione di idrocarburi, sviluppato a partire dagli anni '50 e posto principalmente nella costa Est e Sud della baia nei territori di Melilli e Priolo Gargallo;
- il **porto commerciale**, esterno alla città megarese e sito in zona punta Cugno, destinato alla movimentazione di rinfuse solide e merci varie (in particolare Ro-Ro);
- il **porto urbano** nell'isola di Augusta, composto dalla *Darsena Vecchia*, la *Nuova Darsena Servizi* e il *Pontile S. Andrea*, con funzioni anche pescherecce.

All'interno del porto si trovano inoltre cantieri navali, di riparazione, rimessaggio e rifornimento, in parte dotati di attracchi e attrezzature ad uso turistico/diportistico.

Nell'ambito della rete TEN-T, il porto *Core* si colloca come terminale della diramazione del Corridoio n. 5

Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki-La Valletta) che si diparte da Catania verso Siracusa, ponendosi in posizione baricentrica tra i due porti *Comprehensive* di Catania e Siracusa.

Per quanto riguarda i **collegamenti di ultimo miglio**, il porto commerciale di Augusta rispetto agli altri principali scali dell'Isola è posizionato all'esterno del tessuto urbano consolidato, consentendo quindi un maggiore livello di accessibilità stradale.

Infatti, attraverso una bretella di collegamento tra il varco portuale e la SS 193, a doppia carreggiata con 2 corsie per senso di marcia, il porto commerciale è direttamente collegato alla rete stradale primaria dell'Isola e alle principali infrastrutture logistiche del Sud-Est siciliano, ed in particolare:

- al sistema autostradale ed alla rete stradale extra-urbana, attraverso l'autostrada A18 *Messina- Catania-Siracusa-Gela* appartenente alla rete *Core* TEN-T, il cui svincolo dista 5 km dal porto commerciale;
- all'Autoporto di Melilli, di recente attivazione, che dista 13 Km dal varco del porto commerciale ed è collegato tramite la medesima autostrada A18 in prossimità dello svincolo di Melilli e Priolo Nord;
- al Raccordo Ferroviario di Priolo-Melilli, attraversato dalla linea ferroviaria Catania-Siracusa appartenente alla rete TEN-T *Core*;
- all'aeroporto *Core* di Fontanarossa, che dista 38 km dal varco portuale percorrendo la predetta autostrada A18;
- al porto *Comprehensive* di Catania, con una distanza di 41 Km tra i varchi portuali percorrendo la predetta autostrada A18;

- al terminale idrocarburi di Santa Panagia, appratente al porto *Comprehensive* di Siracusa, che dista 24 km dal varco portuale percorrendo la predetta autostrada A18 o la SS114. A tale riguardo la percorrenza stradale tra il pontile di S. Panagia e il porto industriale di Augusta collocato a Sud della rada è addirittura di soli 15 Km;
- al porto commerciale di Pozzallo, unico scalo nazionale che effettua collegamenti quotidiani Ro-Pax e HSC con Malta, che dista 77 Km percorrendo la A18 fino a Rosolini e la SP46 tra Ispica e Pozzallo.

Non sono presenti invece raccordi ferroviari di ultimo miglio al momento, ma è in avanzato livello di programmazione il progetto di collegamento tra il porto commerciale e la linea ferroviaria *Core*.

Per quanto riguarda i traffici via mare, il porto di Augusta è situato tra le due aree delle Autostrade del Mare del Mediterraneo occidentale e orientale a poche ore di navigazione dai porti Transhipment di Masaxlokk e Gioia Tauro, entrambi appartenenti alla rete Core TEN-T.

Al porto megarese si accede via mare attraverso due imboccature ad Est e a Sud della baia interna, dei quali il principale ha una larghezza di 366 metri per una profondità di 13 m s.l.m.m., che interrompono i circa 6,5 km complessivi di diga foranea a protezione della rada, garantendo il passaggio e la manovra di navi di maggiori dimensioni. I pontili raggiungono complessivamente 6,8 km di lunghezza ed il porto dispone di 43 accosti disposti su 1.160 m di banchine.

La superficie a terra del porto ha un'estensione di circa 1,5 milioni di mq di aree demaniali marittime, in parte ancora in corso di definizione, che insistono nei comprensori dei comuni di Augusta, Melilli e Priolo Gargallo.

Lo specchio acqueo dell'intera rada è di circa 22,8 milioni di mq, con profondità medie dei fondali di 14-18 m

s.l.m.m. che nei punti di maggiore profondità raggiungono i 22 m.

Il porto commerciale, posto nella costa Nord della rada tra il centro urbano e l'autostrada, presenta un'area piazzali di oltre 300.000 mq e una lunghezza complessiva di banchine di 1.200 m, con profondità media dei fondali di 12-14 m s.l.m.m.

Al suo interno si trova il piazzale Ro-Ro, dotato di una gestione automatizzata degli accessi e di una stazione marittima con servizi passeggeri, è caratterizzato da una capacità di stoccaggio e sosta contemporanea di 220 autotreni con capacità Imbarco/Sbarco superiore a 1000 Tonnellate.

Il porto di Augusta movimentava ogni anno complessivamente fino a 33 milioni di tonnellate di merci, costituite prevalentemente da rifuse liquide. Il restante traffico merci, con una movimentazione annua media di circa 1,5 milioni di tonnellate, è rappresentata soprattutto da rinfuse solide registrate come fertilizzanti, cemento, ferro, legname, marmo, basalto e carbon-fossile.

La Rada di Augusta ed i terreni limitrofi sono stati riconosciuti come Sito di Interesse Nazionale, e dal 2008 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha pianificato interventi di bonifica definiti da un Protocollo di Intesa firmato da tutti i soggetti interessati.

4.2 Porto di Catania

Il porto di Catania, inserito nella rete *Comprehensive* della TEN-T, è lo scalo della seconda città della Sicilia ed agli atti risulta classificato come infrastruttura portuale di II categoria, 1^a classe equivalente a "*porto di rilevanza economica nazionale*" ai sensi del T.U. 16 luglio 1884 n. 2518.

Nel quadro europeo della mobilità delineato dalla rete TEN-T, lo scalo è anch'esso situato tra le due aree delle *Autostrade del Mare* del Mediterraneo occidentale e orientale ed è collocato in prossimità del Corridoio

n. 5 *Scandinavo-Mediterraneo* (Helsinki-La Valletta).

Lungo tale direttrice, il nodo di Catania si colloca come crocevia delle autostrade A18 *Messina-Catania-Siracusa-Gela* e A19 *Palermo-Catania* e le linee ferroviarie ad esse parallele, tutte appartenenti alla rete *Core* della TEN-T.

Per quanto riguarda i **collegamenti di ultimo miglio**, rispetto agli altri scali principali dell'Isola il porto di Catania, pur essendo inglobato totalmente all'interno del tessuto urbano presenta migliori livelli di accessibilità. Tramite la SP 70, denominata *Asse dei Servizi*, il porto è direttamente connesso alle principali direttrici di traffico metropolitano e regionale ed in particolare:

- al sistema autostradale ed alla rete stradale extra-urbana, attraverso le autostrade A18 *Messina-*

Catania-Siracusa-Gela e A19 Palermo-Catania e la tangenziale Ovest della città, che si incrociano a 5 km dal porto.

- *all'Aeroporto internazionale di Fontanarossa che, attraverso l'Asse dei Servizi, dista meno di 3 km dal varco portuale;*
- *alla rete metropolitana gestita dalla Ferrovia Circumetnea (FCE) attraverso una stazione interna all'area demaniale del porto e in prossimità della radice dello sporgente centrale;*
- *al sistema ferroviario nazionale, grazie al raccordo ferroviario che si diparte direttamente dalla Stazione di Catania, distante 500 m dalla radice del molo di Levante, connettendosi successivamente al Raccordo Ferroviario di Acquicella;*
- *all'Interporto e allo Scalo Ferroviario di Catania-Bicocca per lo scambio intermodale strada-ferro dei traffici merci nazionali, nonché all'area industriale Sud di Catania.*

Con riferimento all'accesso diretto al porto, al momento la cinta doganale è attraversabile attraverso due varchi abitualmente utilizzati:

1. **varco Dusmet** a Nord, prevalentemente destinato al traffico leggero e veicolare privato da e per la città;
2. **varco dell'Asse dei Servizi** a Sud in cui confluisce il traffico pesante Ro-Ro diretto o proveniente da e verso i territori interni e la rete viaria extraurbana ed autostradale di collegamento regionale.

I due accessi all'area operativa portuale delimitata dalla cinta doganale, entrambi presidiati, si pongono in tale contesto come “gate” volti a separare i flussi dei veicoli privati da un lato e dei mezzi pesanti dall'altro per il traffico di ingresso e di uscita del porto.

L'accesso urbano al porto, posto a Nord della cinta doganale al fianco dell'edificio della Vecchia Dogana, è dedicato ai veicoli privati e ai mezzi leggeri di servizio degli addetti alle attività portuali. Il varco Nord presenta per i passeggeri che sbarcano la principale porta di accesso verso la città.

Invece il varco Sud della cinta doganale, alla radice del Molo di Mezzogiorno, è connesso alla viabilità urbana ed extraurbana attraverso una lunga bretella a doppia carreggiata che conduce direttamente alla Rotonda Playa e da questa al sistema autostradale siciliano mediante l'asse dei servizi. In tale accesso confluiscono i veicoli pesanti che vengono poi imbarcati nelle navi Ro-Ro.

Quest'ultima entrata è caratterizzata da un lungo viale di accesso, che si sviluppa per circa 530 m a partire dalla Rotonda Playa, parallelamente alla recente cinta doganale che delimita la Nuova

Darsena Traghetti.

La localizzazione del varco di accesso lungo tale percorso crea un'adeguata corsia di accumulo dei mezzi pesanti in entrata, mentre in uscita esso si presenta più ristretto con minori spazi per il deflusso veicolare.

Lo scalo etneo è destinato prevalentemente alla funzione commerciale ma presenta anche attività nei settori crocieristico, cantieristico, industriale, della pesca e del diporto.

La superficie complessiva a terra della circoscrizione territoriale attualmente di competenza dell'Autorità Portuale è di circa 860.000 mq.



All'interno di essa l'area operativa delimitata dalla cinta doganale a servizio delle funzioni commerciali portuali presenta una superficie di circa 440.000 mq.

Parte delle restanti aree demaniali esterne alla cinta doganale, ossia quelle attraversate dal sedime della strada provinciale denominata V.le Kennedy, accolgono ad oggi impianti turistico-balneari con annessi spazi di parcheggio ed impianti sportivi.

L'area operativa del porto è sostanzialmente costituita da due bacini portuali separati da uno sporgente (detto *Centrale*), a cui si aggiunge un terzo bacino di recente realizzazione:

- il *Porto Vecchio* a Ponente, compreso tra il Molo di Mezzogiorno, il Molo Crispi, la banchina della Capitaneria ed il lato ovest dello Sporgente Centrale;
- il *Porto Nuovo* a Levante, compreso tra il lato Est dello Sporgente Centrale ed il Molo di sopraflutto;
- la nuova *Darsena Traghetti*, posto a Sud del Molo di Mezzogiorno e in prossimità della rotonda del Faro Biscari dove confluisce il traffico Ro-Ro che attualmente è ripartito tra le varie banchine del porto vecchio e del porto nuovo.

Con la realizzazione di quest'ultima opera marittima, lo sviluppo lineare complessivo delle banchine portuali arriva a circa 7.350 metri, di cui 3.750 metri sono attualmente utilizzati come accosti per operazioni portuali commerciali, escludendo cioè le banchine di servizio, quelle utilizzate per nautica da diporto e la pesca.

Lo specchio acqueo, con superficie di circa 890.000 mq, è protetto da Nord verso Sud dal molo di sopraflutto (c.d. "di Levante"), lungo m 1.950 e realizzato in fasi successive a partire dai primi dell'Ottocento.

Il sottoflutto, precedentemente costituito dal Molo di Mezzogiorno, è adesso composto dal Molo Sud della nuova Darsena e sviluppato per circa 500 m da Ovest verso Est.

La larghezza dell'imboccatura attuale, definita dai moli di sopraflutto e sottoflutto, misurata al livello del mare tra il prolungamento della diga foranea e la testata del Molo Sud della Darsena, è di circa 280 metri.

L'entrata in funzione della nuova Darsena Traghetti ha incrementato le superfici di movimentazione stoccaggio merci di circa 120.000 mq, i piazzali e le aree destinate ai traghetti e al trasporto Ro-Ro prevalentemente non accompagnato.

Le aree destinate al traffico passeggeri pari a circa 30.000 mq, ad eccezione della Stazione Marittima, non hanno destinazioni d'uso esclusive e condividono gli spazi assegnati al trasporto merci nello Sporgente Centrale.

Le aree di sosta destinate ai rotabili in attesa di imbarco, oltre che nella Nuova Darsena, sono collocate anche in prossimità del Molo Crispi e dello Sporgente Centrale.

Nel 2018 il traffico rotabili ha rappresentato l'88% della movimentazione complessiva del porto di Catania, per un totale di 7.623.470 tonnellate su 8.617.406 complessive, raddoppiando praticamente i valori nell'arco di un decennio.

Tale aumento del traffico merci negli ultimi anni ha comportato la necessità di regolamentare ulteriormente gli imbarchi dei rotabili all'interno degli spazi ridotti del porto.

4.3 Interventi infrastrutturali programmati

Al fine di determinare meglio gli *Obiettivi* e le *Strategie di Sistema Portuale* nel presente documento, nonché i successivi interventi di sviluppo declinati nei successivi *Piani Regolatori Portuali*, si riepilogano nella pagina successiva i principali interventi infrastrutturali per i porti di Augusta e Catania già inseriti nel vigente *Piano Operativo Triennale 2018-2020* e con copertura finanziaria confermata o in fase avanzata di definizione.

In linea con le schede di rilevazione ministeriale, gli interventi sono stati distinti in tabelle separate relative a:

- Interventi in pianificazione e programmazione;
- Interventi in corso d'opera.

Interventi in pianificazione e programmazione (aggiornato al 31/12/2018)											
Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Maturità progettuale	Maturità economica-finanziaria	Stima dei costi				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione nazionali di riferimento	Piano o Programma portuale
				Importo totale intervento €.	Finanziamenti pubblici disponibili €.	Finanziamenti pubblici disponibili	Importo capitali privati €.	Trim/Anno inizio lavori	Trim/Anno fine lavori		
Augusta	Realizzazione Banchina portuale e piazzali attrezzati a Pantano Daniele	Studio di fattibilità	Fondi propri AdSP	€ 12.000.000,00	€ 12.000.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-21	IV-21	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20
Augusta	Adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale per l'attracco di mega-navi container 2° stralcio	Progetto preliminare	Fondi propri AdSP	€ 14.830.000,00	€ 14.830.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-20	IV-20	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20
Augusta	Realizzazione elettrificazione del Forte Vittoria	Progetto preliminare	Fondi propri AdSP	€ 1.300.000,00	€ 1.300.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-19	I-20	PSNPL - Obiettivo 7 - Sostenibilità	POT 2018-20
Augusta	Scalo e collegamento ferroviario Porto Commerciale-Linea Ferrata CT-SR	Progetto definitivo	Fondi propri AdSP	€ 26.700.000,00	€ 26.700.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	III-19	IV-20	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	PRP vigente POT 2018-20
Augusta	Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale 3° stralcio	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 62.510.000,00	€ 62.510.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-21	IV-21	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	PRP vigente POT 2018-20
Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale (2)	Progetto esecutivo generale	Fondi propri AdSP	€ 53.830.000,00	€ 53.830.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-20	IV-21	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20

Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Sud	Progetto esecutivo generale	Fondi propri AdSP	€ 40.170.000,00	€ 40.170.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-20	IV-21	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20
Augusta	Manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 12.700.000,00	€ 12.700.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	II-20	IV-21	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20
Augusta	Manutenzione straordinaria banchina portuale e piazzali attrezzati Megara Gennalena	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 6.300.000,00	€ 6.300.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	III-19	IV-20	PSNPL - Obiettivo 5 – Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	POT 2018-20
Augusta	Manutenzione straordinaria del Forte Vittoria e del Forte Garcia	Progetto esecutivo	Fondi propri AdSP	€ 1.100.000,00	€ 1.100.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	III-19	I-20	PSNPL - Obiettivo 7 - Sostenibilità	POT 2018-20

Interventi in pianificazione e programmazione (aggiornato al 31/12/2018)											
Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Maturità progettuale	Maturità economica-finanziaria	Stima dei costi				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione nazionali di riferimento	Piano o Programma portuale
				Importo totale intervento €.	Finanziamenti pubblici disponibili €.	Finanziamenti pubblici disponibili	Importo capitali privati €.	Trim/Anno inizio lavori	Trim/Anno fine lavori		
Catania	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	Progetto esecutivo	Patto per Catania	€ 49.000.000,00	€ 49.000.000,00	Patto per Catania	€ -	I-20	IV-21	Patto per Catania	POT 2018-20
Catania	Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali	In lavorazione	Fondi propri AdSP	€ 3.500.000,00	€ 3.500.000,00	Fondi propri AdSP	€ -	I-19	I-21	Fondi ADSP	POT 2018-20

Interventi in fase di appalto e in corso d'opera (aggiornato al 31/12/2018)

Scalo Portuale	Descrizione dell'intervento	Stato	Fonti di finanziamento	Quadro economico				Stima dei tempi di esecuzione		Strumenti di pianificazione e programmazione di riferimento
				Importo contrattuale iniziale	Finanziamento pubblico	Finanziamento privato	Varianti	Trim / Anno inizio lavori	Trim / Anno fine lavori	
Augusta	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta - Realizzazione banchina containers 1° e 2° stralcio	In lavorazione	PON 2007-2013 PON 2014-2020 Fondi propri AdSP Mutui ex Legge 413/98 e ss.mm.ii. Fondi CIPE Del. 35/05	€ 41.370.209,27	€ 41.370.209,27	€ -	€ 4.355.638,30	I-21	IV-21	POT 2018-20 PON Reti e Mobilità 2007-13 PON Infrastrutture e Reti 2014-20
Augusta	Potenziamento del Porto commerciale di Augusta - Consolidamento banchine 1° stralcio 150mt con gru a portale	In lavorazione	PON 2007-2013 PON 2014-2020 Fondi propri AdSP Legge 166/02	€ 29.310.042,11	€ 29.310.042,11	€ -	€ -	I-20	IV-20	PON 2007-2013 PON 2014-2020
Augusta	Acquisizione aree e realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale 1° e 2° stralcio	In lavorazione	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	II-19	I-20	POT 2018-20
Augusta	Rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta - Ricci di testata e tratti limitrofi imboccatura centrale	In lavorazione	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	III-19	IV-20	POT 2018-20
Augusta	Completamento del rifiorimento e ripristino della diga foranea del porto di Augusta Braccio Nord e Centrale	In progettazione esecutiva	Fondi propri AdSP	€ 53.830.000,00	€ 53.830.000,00	€ -	€ -	I-21	IV-21	
Augusta	Manutenzione straordinaria del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi	In progettazione esecutiva	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	I-20	IV-21	POT 2018-20

Augusta	Banchina portuale e piazzali attrezzati a Megara Gennalena	In progettazione esecutiva	Fondi propri AdSP	-	-	€ -	€ -	I-20	IV-21	
Catania	Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto	In progettazione esecutiva	Patto per Catania	€ 42.646.407,66	€ 42.646.407,66	€ -	€ -	II-20	IV-21	POT 2018-20 Patto per Catania
Catania	Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali	In lavorazione	Fondi ADSP	€ 3.116.729,01	€ 3.116.729,01	€ -	€ -	III-19	IV-20	

CAPITOLO 5

ASPETTI ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL P.O.T.

La riforma sulla portualità il d.lgs. 4 agosto 2016 n. 169 “riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione sono state introdotte significative novità, in particolare all’art. 4 bis del d.lgs. n. 169/2016 promuove la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), sulla base di Linee Guida (emanato con decreto n. 408 del 17 dicembre 2018 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare) che forniscono gli indirizzi utili alla redazione dei documenti di pianificazione energetico-ambientale dei sistemi portuali, con l’obiettivo di ridurre i consumi fossili, ovvero le emissioni di CO₂, conseguentemente migliorare la qualità ambientale dei porti e delle aree limitrofe ai sistemi portuali.

E’ necessario sottolineare che il DEASP è indipendente dalla pianificazione generale del Sistema portuale pertanto non necessita di approvazione da parte di altri Enti ma di aggiornamento ogni tre anni. Quindi, tale elaborato, non è un Piano, ma bensì un supporto tecnico che l’AdSP promuove con la prospettiva di “migliorare l’efficienza energetica e di promuovere l’uso di energie rinnovabili in ambio portuale”.

Come indica il comma 3 del nuovo art. 4 bis della Legge n. 84/94 i contenuti/obiettivi che il DEASP contiene riguardano:

- L’individuazione degli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale del porto;
- Individuazione degli interventi e delle misure da attuare per il raggiungimento degli obiettivi;
- Preventiva valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici;
- Programmazione degli interventi, anche parziali, in un arco temporale prefissato, individuando gli obiettivi da raggiungere.

In data 14.04.2020 questa AdSP del Mare di Sicilia Orientale ha dato l’avvio al procedimento per la stesura del DEASP affidando mediante convenzione al dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura dell’Università di Catania l’incarico professionale inerente lo svolgimento di ricerca propedeutiche alla redazione del Documento, affiancando figure professionali interne all’Ente.

L’attività che la citata Università e l’Amministrazione stanno conducendo è accompagnata da una preventiva verifica al fine di seguire i principi dettati dalla citata Linee Guida:

- Fotografia della situazione esistente coinvolgendo l'opinione pubblica dei vari stakeholder con la trasmissione di un questionario inerente i consumi energetici della propria attività;
- Individuazione delle criticità;

altri step che l'AdSP condurrà per avere un documento di Pianificazione completo riguardano:

- Individuazione degli obiettivi energetico-ambientali confrontandoli con le esigenze del territorio e l'applicazione di migliori pratiche;
- Indicazione delle fasi attuative degli interventi e delle misure previste e la stima di massima dei relativi costi;
- Raggiungimento di obiettivi energetico-ambientali in un arco di tempo prefissato;
- Elaborati grafici.

La verifica che deriva dalla raccolta dei questionari, si basa su una metodologia riconosciuta e standardizzata, così da favorire una uniformità dei processi tra i diversi Sistemi Portuali, infatti viene adottata quale misura di valutazione il cosiddetto metodo del "Carbon Footprint".

A causa del lockdown dovuto al verificarsi della pandemia da Covid-19 le attività previste nel primo step hanno registrato un ritardo sul programma prefissato, iniziando nel mese di giugno il confronto "porta-porta" con gli utenti portuali, entro mese di ottobre si prevede di ultimare la verifica dei questionari e il calcolo dei consumi energetici per concludere con la redazione di Documento di Pianificazione Energetico preliminare entro il mese di dicembre.

Augusta,

Il Segretario Generale
Dott. Attilio Montalto

Il Presidente
Avv. Andrea Annunziata