



PIANO OPERATIVO TRIENNALE

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

ANNO 2023-2025

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

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

SEGRETERIA TECNICO OPERATIVA



Indice

| | |
|--|----|
| 1. Analisi del mercato: prospettive e posizionamento competitivo del Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale. | 1 |
| 2. Le linee strategiche dei traffici. I Porti di Sistema..... | 2 |
| 3. Lo sviluppo della pianificazione del sistema: obiettivi e strategie. | 11 |
| 4. Gli interventi per l'efficientamento dei Porti di Sistema. | 19 |
| 5. Acceleratori di sviluppo. Zone Economica Speciale e Circoscrizione. | 30 |
| 6. Il Sistema Portuale nelle rete europea..... | 31 |
| 7. Azioni a sostegno della decarbonizzazione. Politiche energetiche ed ambientali. | 32 |
| 8. Le imprese ed il lavoro portuale | 38 |
| 9. Organizzazione ed ottimizzazione delle risorse interne..... | 39 |
| 10. Conclusioni | 44 |



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

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

In detto contesto, anche l'incertezza causata dalle diverse crisi occorse negli ultimi due anni, per quanto più specificamente riferito ai porti del Mezzogiorno, ha confermato una controtendenza nelle catastrofiche ascisse ed ordinate delle statistiche economiche mondiali e nazionali. L'ottavo Rapporto annuale "Italiani Maritime Economy" 2021, (SRM – Società Studi e Ricerche sul Mezzogiorno, Gruppo Intesa San Paolo) rileva, infatti, che durante la pandemia, il Mezzogiorno ha mostrato una maggiore resilienza: il calo dei porti meridionali è stato del -3,4% contro il -10% circa dell'Italia. Con riguardo al comparto "Energy" (petrolio greggio e raffinato), si rileva che il 47% dei rifornimenti e delle importazioni petrolifere via mare del Paese è transitato a mezzo nave. Dall'analisi dei dati e con particolare riguardo al porto di Augusta si rileva, invero, come l'incidenza negativa nel settore specifico industriale del petrolchimico ha inciso in modo marginale in termini di quantum, in ragione della vitalità ed efficienza del sistema recettivo. Non di meno potrà dirsi con riguardo al trasporto a mezzo traghetti Ro/ro e Lo/lo. L'articolato complesso ed efficiente sistema del trasporto marittimo delle merci di qualsiasi genere (eccezione fatta per il traffico passeggeri) ha tenuto nei momenti di crisi dimostrando una resilienza tale da assicurare, senza soluzione di continuità, la regolarità della movimentazione e della distribuzione delle merci.

La cennata crisi pandemica mondiale, connotata dall'involontario nesso causale per i derivati effetti rimane ben diversa dall'attuale crisi Russia-Ucraina di inizio 2022, che nella tragicità dell'evento, caratterizzato da una volontaria aggressione ad uno Stato Sovrano all'interno del continente Europeo, ha reso evidente una totale dipendenza energetica dell'Europa dalla Russia. Statisticamente l'Europa importa circa il 40% del suo fabbisogno di gas dalla Russia e nel 2021 il 26% di queste forniture è passato attraverso l'Ucraina, corridoio privilegiato del gas dalla Siberia alla UE. L'Italia è, tra i Paesi europei, quello che fa più ricorso al gas naturale come fonte energetica (è il 42,5% del mix energetico nazionale) (fonte: www.focus.it, 11 marzo 2022 Elisabetta Intini). A ciò si aggiunge che dal Mar Nero, attraverso il Bosforo, transita nel Mediterraneo buona parte del petrolio esportato da Russia, Kazakistan e in Azerbaigian.



La crisi ucraina e il clima di tensione internazionale che ne è conseguito hanno dunque, ulteriormente, inciso sulla stabilità dei mercati energetici e finanziari, e sul correlato aumento dei prezzi di alcune materie prime. Un allarme che rischia di condizionare le attività produttive tutte, non solo in ambito portuale. In una prospettiva di medio termine, tuttavia, rappresenta anche l'occasione di concretizzare la svolta verso le energie rinnovabili.

La premessa sullo scenario dell'attuale crisi internazionale, non discendente, in nessuno dei casi prima citati, da crolli dell'economia reale ma piuttosto da fattori ad essa esterni, costituisce il punto di partenza per poter introdurre l'inquadramento del mercato ed il posizionamento dei due Porti di Sistema, di Augusta e Catania e della loro competitività internazionale.

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

Per tali motivi i porti facenti parte di questa Autorità di Sistema negli anni hanno subito il condizionamento della fluidità dei consolidati e persistenti traffici, non riuscendo a pianificare al lungo termine le basi per il cambiamento. La tipicità della morfologia della Regione, peraltro, erroneamente, ha offuscato quelle prospettive che se attuate oggi ci porrebbero in condizioni diverse rispetto alla crisi ed al cambiamento.

Quest'ultimo, infatti, non potrà scostarsi dal consolidato mercato ad oggi predominante se non mediante un approccio sistemico che passi attraverso:

- a) **Efficientamento della struttura e integrazione con il territorio;**
- b) **Integrazione pianificatoria e infrastrutturale;**
- c) **Programmazione territoriale ed accrescimento dei traffici portuali;**
- d) **Politiche energetiche ed ambientali.**

La prospettiva programmatica prima esposta segna i passaggi necessari per il rilancio dei porti di Sistema, alla luce dei fenomeni che hanno condizionato quest'ultimo biennio. Nel proseguo dell'esposizione del Piano Operativo Triennale le tematiche verranno approfondite mediante un approccio di analisi complessivo avendo riguardo alla tipicità dei porti di Sistema di questa Autorità, per funzione assoluta, ed alle capacità degli stessi di catturare quote crescenti di flussi commerciali.

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

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

La portualità del Sud è molto vocata al Ro-Ro e alle Autostrade del Mare, avendo nella sua macroarea Sardegna, Sicilia, Puglia e Campania, le regioni italiane con maggiore propensione a questa tipologia di traffico navale. È significativo segnalare che le imprese del Mezzogiorno utilizzano, nei loro rapporti internazionali (import-export), la via marittima in modo più intenso delle imprese centro settentrionali. Infatti, il 62% dell'interscambio del Sud avviene via mare contro il 36% del dato Italia.

Di rilievo, comunque, sono i numeri indicati nella sottostante figura n.1, ove per i porti di Catania ed Augusta sono indicati, per traffici Ro/Ro e di merci liquide, quali scali di notevole incidenza sul territorio meridionale per i principali indicatori marittimi e logistici.

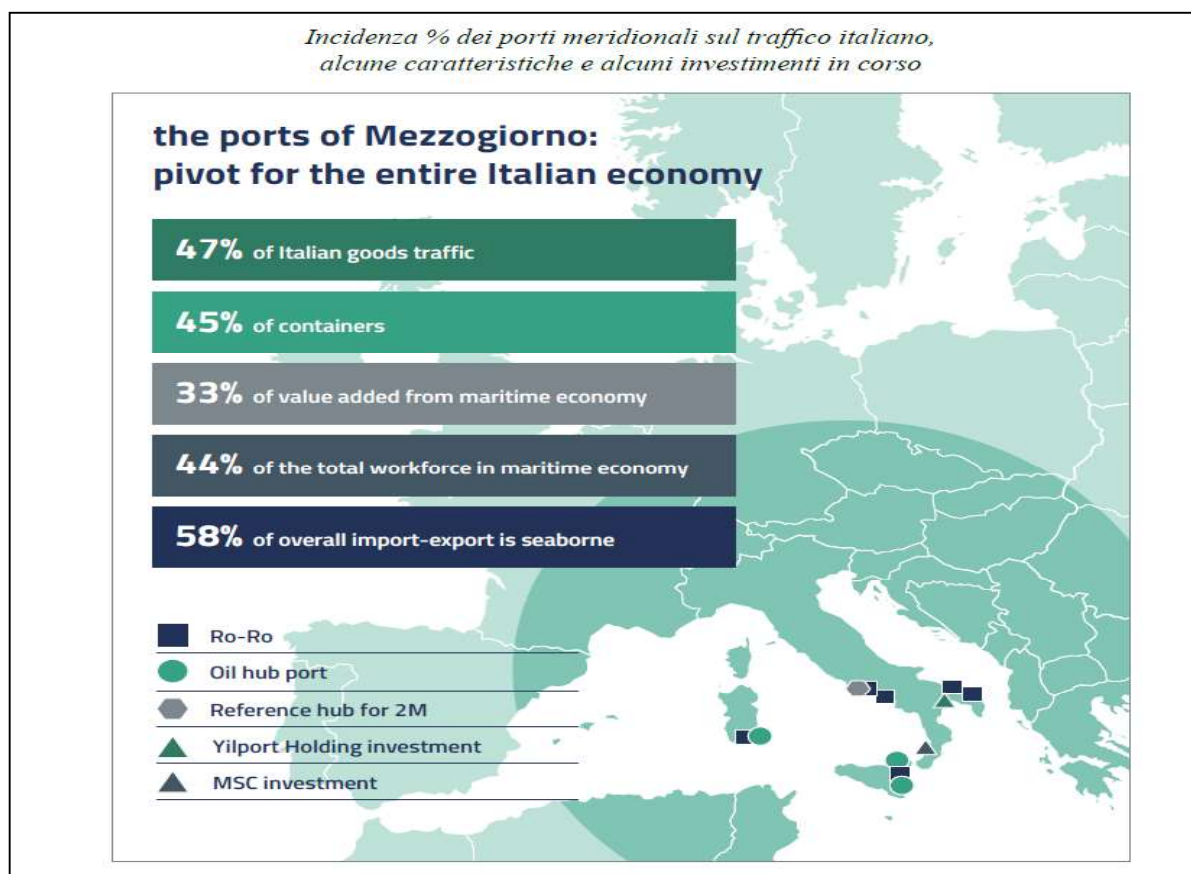
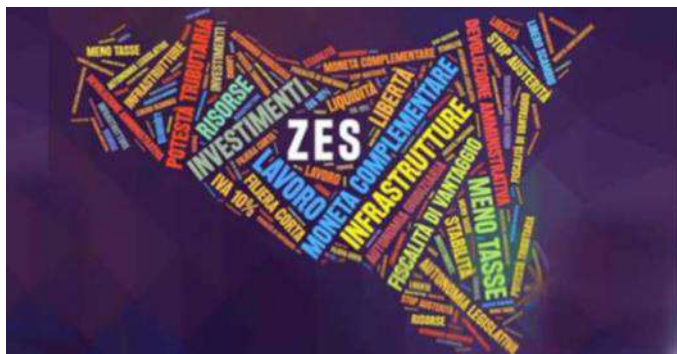


Figura 1 – Fonte: SRM su Assoporti, Coeweb e notizie di stampa specializzata.

Ulteriore elemento, che potrà fare da volano allo sviluppo dei traffici per i due Porti di Sistema, è dato dall'istituzione delle ZES (**Zone Economiche Speciali**), per l'influenza che potrà avere per l'ispessimento del sistema produttivo nelle aree d'interazione con il porto e quindi punti di forza specie per l'attrazione dei flussi di traffico.



I porti di Augusta e Catania, invero, per posizione geografica, sono collocati nella direttrice di passaggio tra due punti di accesso al mar Mediterraneo (Canale di Suez e Stretto di Gibilterra). La disponibilità di una piattaforma logistica e recettiva, resa ancora più attrattiva in ragione delle facilitazioni

economiche insite nelle istituite ZES, non può non rappresentare nei prossimi anni un'opportunità per i mercati internazionali.

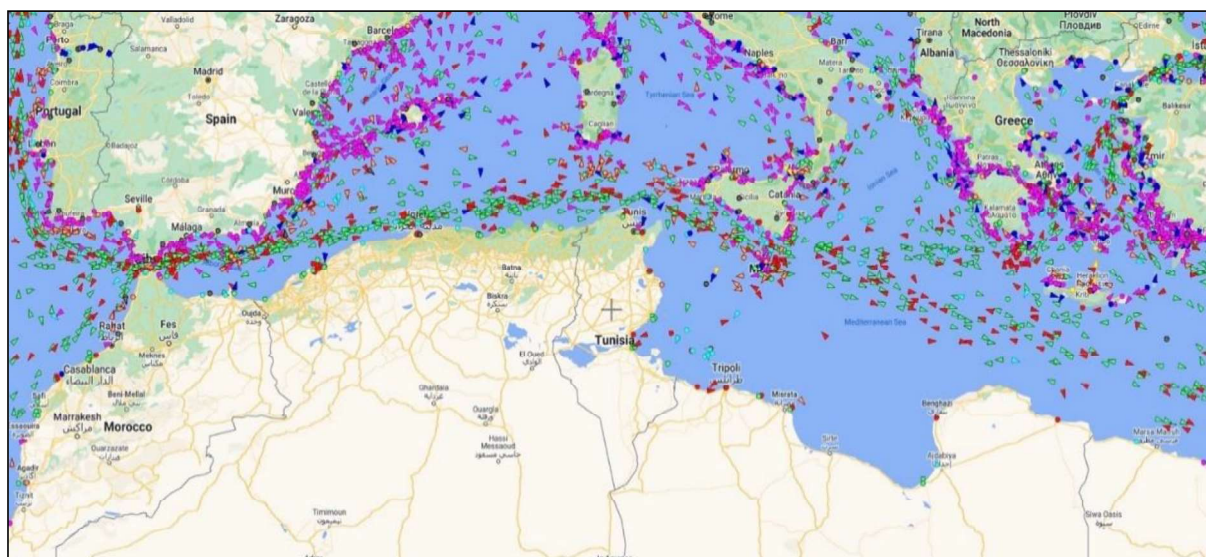


Figura n. 2 - Flussi navali nel Mediterraneo

Figura n. 3 – ADSP per movimentazioni merci

I Porti del Sistema:

A) Porto di Augusta

Lo scalo Augustano, è un porto di II Categoria e di I Classe, di rilevanza economica internazionale, base del Comando regionale della Marina Militare.

Il Porto copre una superficie, specchi acquei compresi, di 23.000.000 mq.

Le principali caratteristiche tecniche sono:

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



Figura 4– Porto di Augusta

Di seguito si riportano i monitoraggi del traffico merci nel porto di Augusta diviso per macro settori, rinfuse liquide e solide. Merci transitate dal 2019 al secondo trimestre 2022. Le percentuali in termini quantitativi evidenziano la funzione primaria assolta dal Porto con le rinfuse liquide ed i marginali traffici che interessano le rinfuse solide.

| |
|--|
| DATI DI TRAFFICO - PORTO DI AUGUSTA |
|--|

| Tons | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 al 2° trimestre |
|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|----------------------|
| Rinfuse liquide | 20.465.954 | 22.987.553 | 23.872.133 | 11.438.506 |
| % | 95,53% | 95,66% | 95,05% | 96,50% |
| Rinfuse solide | 956.659 | 1.042.452 | 1.243.769 | 415.157 |
| % | 4,47% | 4,34% | 4,95% | 3,50% |
| TOTALE | 21.422.613 | 24.030.005 | 25.115.902 | 11.853.663 |
| % | 100,00% | 100,00% | 100,00% | 100,00% |

Tabella 1 -Traffico di merci, Porto di Augusta Fonte: AdSP

Le rinfuse liquide transitanti per il Porto di Augusta rappresentano, quindi, circa il 95-96% delle merci complessive, il che rende l'idea sull'importanza strategica che tale Porto ha per le aziende del Polo. Complessivamente, dal 2019 al 2021 sono transitate oltre 65 milioni di tonnellate.

Le principali multinazionali che insistono nel porto sono Lukoil, Sonatrach, Sasol, Versalis, Erg Power e Air Liquide.

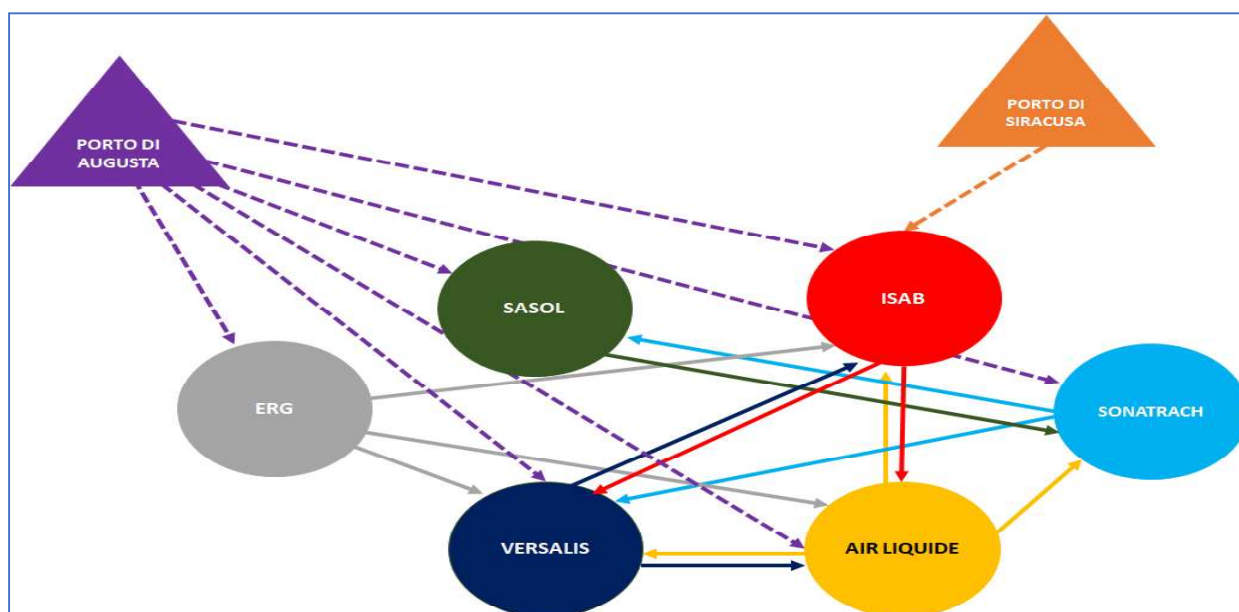


Figura 5 – Schema grandi imprese polo Petrolchimico del Porto di Augusta.

Il porto di Augusta dalla sua costruzione, per decisioni strategiche nazionali, continua ad essere il Principale porto petrolifero italiano, con oltre 32 Mln circa di tonnellate di rinfusa liquida movimentata a mezzo navi per anno. Ad oggi, il 60% del fabbisogno nazionale di carburanti è soddisfatto dalla raffinazione effettuata nel polo petrolchimico adiacente il porto di Augusta. Oggi il



petrolchimico, con 7.500 occupati tra diretto e indotto, rappresenta più del 37% dell'export siciliano, pesando per 12 miliardi di fatturato sul Pil dell'isola.

La cessazione delle attività anche di una sola unità produttiva del Polo potrebbe mettere a rischio l'intero sistema produttivo di Siracusa. Gli effetti diretti e indiretti potrebbero avere effetti devastanti sui livelli di occupazione, sul sistema di approvvigionamento e sul sistema produttivo. La minore produzione potrebbe scatenare effetti indotti di notevole portata: minori occupati, minore domanda aggregata di consumo e di investimenti, contestuale contrazione dell'offerta aggregata e crisi del tessuto sociale dell'intera area. In tale situazione qualsiasi azione di contrasto risulterebbe inutile in quanto tardiva: i livelli di fiducia degli imprenditori risulterebbero così compromessi che sarebbe troppo ottimistico ipotizzare un cambio di rotta con iniezioni di investimenti privati contestuali al tardivo intervento pubblico.

Proprio per questo insieme alla Regione Siciliana è stato elaborato e presentato al MISE un Dossier per il riconoscimento dell'“Area di Crisi Industriale Complessa Polo di Siracusa” ai sensi del Decreto Ministero dello Sviluppo Economico del 31 gennaio 2013 – attuazione dell'art. 27, comma 8, del DL n.83 del 22 giugno 2012 recante “Misure urgenti per la crescita del Paese” (Legge di conversione n.134 del 7 agosto 2012). A fronte di tutto quanto sopra enunciato, appaiono ancora più importanti gli investimenti infrastrutturali a valere sul PON e sul PNRR in atto oggi presso l'AdSP, che obbligatoriamente, non solo per l'economia del territorio ma per l'intero Sistema Paese, occorre portare a termine al più presto, assicurando una graduale transizione dei traffici dal petrolchimico al commerciale.

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

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

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

B) Porto di Catania

Il porto di Catania è un porto di II Categoria e di I Classe, di rilevanza economica internazionale, ha una superficie complessiva di circa un milione di mq (aree a terra e specchi acquei). Le aree a terra ricoprono una superficie di 470.000 mq, i piazzali di stoccaggio merci 280.000 mq, la lunghezza complessiva degli accosti delle 26 banchine operative è di 4.200 ml.

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

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



Figura 6 – Porto di Catania.

Di seguito si presenta il traffico delle merci, suddiviso per rinfuse solide, Ro-Ro (numero di unità e tonnellate), Containers (tonnellate e teus) e crociere (navi e passeggeri) transitate dal 2019 al secondo trimestre del 2022 nel Porto di Catania.

| DATI DI TRAFFICO - PORTO DI CATANIA | | | | |
|-------------------------------------|-----------|-----------|-----------|----------------------|
| | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 al 2° trimestre |
| Rinfuse solide (tons) | 373.988 | 342.724 | 373.203 | 238.790 |
| | | | | |
| Ro-Ro (tons) | 7.495.395 | 7.413.714 | 7.133.511 | 3.631.896 |



| | | | | |
|-----------------------|---------|---------|---------|---------|
| Ro-Ro (unità) | 305.811 | 306.077 | 295.956 | 150.929 |
| Containers (tons) | 583.430 | 568.429 | 557.413 | 264.744 |
| Containers (Teus) | 63.179 | 62.177 | 58.471 | 27.398 |
| Crociere (navi) | 112 | 43 | 152 | 47 |
| Crociere (passeggeri) | 208.343 | 4.673 | 12.273 | 44.540 |

Tabella 2 - Traffico di merci, Porto di Catania – Fonte AdSP

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

1. Diversificare i traffici: soprattutto aumentando i traffici di merci alla rinfusa, containers e RO-RO per controbilanciare i sempre più ridotti traffici legati al settore rinfuse liquide, favorendo in ogni forma la produzione di combustibili ed energie green (prodotti GNL, idrogeno – energia elettrica da fonti rinnovabili);
2. Specializzare i Porti: nei limiti del possibile, e soprattutto nel rispetto delle dinamiche di mercato, cercando di orientare il traffico containers e rinfuse solide verso lo scalo megarese, che presenta maggiori attitudini generali ad essere utilizzato allo scopo (peraltro questa vocazione è insita nella sua classificazione di porto Core che, nel dicembre 2023, l’Europa rivaluterà) e dare più spazio al traffico RO-RO e Crocieristico al Porto di Catania.
3. Miglioramento dell’utilizzo di aree e banchine al fine di ottimizzare i tempi di stoccaggio e caricamento delle merci anche per non evitare di incorrere in crescite infrastrutturali non necessarie;
4. Sviluppo delle attività e dei settori, afferenti al settore navale, come la cantieristica;
5. Completamento della dotazione infrastrutturale tramite l’ultimazione dei cantieri attuali per una maggiore appetibilità sui mercati, e programmazione di nuove ed ulteriori infrastrutture ritenute necessarie allo sviluppo dei porti;
6. Implementare una rete efficace di servizi alle merci e all’utenza che elevi la qualità e la appetibilità dei due scali;
7. Maggiore attenzione e risorse da dedicare all’attuazione di linee programmatiche per la promozione degli scali di competenza.

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



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

Lo sviluppo della pianificazione del sistema nasce da una preventiva analisi delle criticità rilevate sia nel contesto del singolo porto, sia per quanto riguarda le integrazioni fra i due scali. Operando una valutazione dei punti di debolezza rilevati, gli obiettivi e le strategie da sviluppare nel prossimo triennio vedono da una parte la regressione, riduzione, contenimento delle criticità, dall'altra lo sviluppo dei punti di forza. Ciò è operabile sia nel contesto di obiettivi di largo spettro, che si snodano in ambito generale, sia focalizzando specifici obiettivi direttamente connessi allo sviluppo del sistema.

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

Nel breve-medio termine (orizzonte temporale 2030) in ambito prevalentemente nazionale, si ritiene concentrare l'attenzione principale su:

- la differenziazione complementare delle funzioni dei singoli porti all'interno del Sistema Portuale, sull'attivazione e crescita della Zona Economica Speciale e sull'eventuale ampliamento del Sistema Portuale;
- la specializzazione integrata dei porti di sistema in coordinamento con i terminali logistico-intermodali e i poli industriali/produttivi a maggiore valore aggiunto o crescita (agroalimentare, ICT, manifatturiero e petrolchimico);
- la concentrazione degli investimenti, anche in partenariato pubblico-privato, volti a incrementare l'accessibilità, la mobilità sostenibile e l'offerta turistico-culturale integrata nel settore crociere e diporto intercettando i crescenti flussi di passeggeri movimentati annualmente negli aeroporti dell'Isola;
- l'attivazione dell'Area Logistica Integrata e, soprattutto, della Zona Economica Speciale integrando al suo interno i servizi logistici privati con le infrastrutture intermodali di trasporto e porti di Sistema.

Nel medio-lungo termine (orizzonte temporale 2050) in ambito prevalentemente internazionale, in sinergia con la Zona Economica Speciale e gli Enti e le infrastrutture a diverso titolo coinvolte nella propria Area Logistica Integrata, si potrà intervenire prevedendo:

- di trasformare le criticità del tessuto produttivo locale incentivando l'integrazione e l'innovazione nelle filiere ad alto valore aggiunto con maggiore specializzazione e tasso di crescita, nonchè intervenendo anche sul loro grado di internazionalizzazione e interazione con la Grande Distribuzione Organizzata e le imprese localizzate nell'Italia centro-settentrionale, nell'Europa Nord-occidentale e, soprattutto, nell'area MENA (Middle East and North Africa);



- lo sfruttamento della ripresa dei traffici merci e passeggeri via mare soprattutto nel settore crocieristico e delle Autostrade del Mare (al momento registrata nei porti dell'alto Tirreno e dell'Adriatico);
- di adottare il nuovo regime normativo relativo ai carburanti alternativi dettato dalla Direttiva 2014/94/UE e dal D.Lgs. 257/2016, per il rilancio della cantieristica navale e dell'industria locale (per es. nuova costruzione e/o retrofit delle navi a GNL, componentistica per l'automotive a propulsione elettrica);
- di perseguire la programmazione economica degli investimenti di sviluppo portuale e logistico nell'ambito delle TEN-T e dei fondi SIE e FSC anche attraverso appositi accordi di programma e di partenariato pubblico-privato;
- di rilanciare il tessuto logistico e produttivo evitando la frammentazione della domanda di trasporto via mare e la dispersione degli investimenti per scali multi-purpose e con funzioni sovrapponibili, concentrando gli investimenti di specializzazione portuale in funzione delle esigenze di accessibilità territoriale e del tessuto produttivo regionale e della domanda di trasporto generabile e delle ricadute economiche e ambientali locali;

In merito al possibile ampliamento del Sistema Portuale, non è un segreto che da tempo esista una concreta riflessione, ripresa peraltro nel DPSS, per favorire l'ingresso nel sistema dei porti giacenti sull'asse verticale che da Catania arriva all'estremità sud della Sicilia Orientale (Santa Panagia, Siracusa e Pozzallo). Indubbiamente, la riflessione sulla possibile futura inclusione dei suddetti scali nasce anche dall'ascolto delle esigenze di integrazione dei sistemi logistici e produttivi espresse dai territori locali.

A tal fine l'Autorità di Sistema Portuale si propone di sviluppare nel breve futuro incontri e tavoli per testare la disponibilità reale dei territori e concordare le eventuali modalità di accesso di detti scali.

Ciò posto, nelle more della definizione delle “macro-vocazioni” dei Sistemi Portuali che saranno stabilite a livello centrale attraverso la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, sulla base delle pregresse storie di crescita degli scali portuali di riferimento sono state individuate quattro vocazioni funzionali del Sistema Portuale all'interno delle quali articolare gli obiettivi e le strategie generali:

1. funzione commerciale e logistica (prioritaria e comune ai due porti di Sistema) per il trasporto Ro-Ro e le Autostrade del Mare a servizio del tessuto produttivo locale della Sicilia Orientale;



2. funzione industriale e petrolifera (da assegnare prevalentemente al porto Core di Augusta) a servizio delle rotte energetiche consolidate e allo sviluppo dell'infrastruttura europea per carburanti alternativi, compatibilmente alla valorizzazione e riqualificazione ambientale correlate agli impianti esistenti;
3. funzione mista urbana e di servizio passeggeri (da assegnare prevalentemente al porto Comprehensive di Catania) nel settore traghetti e crociere a supporto della filiera turistica integrata, nonché per ulteriori attività turistiche, pescherecce e da diporto che formano parte integrante del porto operativo, valorizzandone il contesto urbano.
4. funzione di interazione porto-città (comune ai due porti) direttamente riferita alle “aree di interazione città-porto” del tessuto urbano o periurbano, confinanti e/o interagenti con le “aree portuali operative”, che sono strategiche per la valorizzazione culturale e la tutela ambientale dei waterfront dei rispettivi porti di Augusta e Catania.

Nello specifico caso dello scalo etneo, quest'ultima funzione di interazione porto-città ha anche lo scopo di prevedere la riqualificazione paesaggistica e la rigenerazione del waterfront catanese antistante l'area marittima.

Ferma restando la necessità di porre le basi per più ambiziosi sviluppi del Sistema Portuale nel lungo termine, solo dopo il raggiungimento dell'obiettivo di medio termine di adeguamento infrastrutturale e di servizio rispetto al benchmark nazionale sarà possibile ragionare su target internazionali, per i quali è richiesto un livello di competitività di Sistema al momento in formazione.

Pertanto, sulla base del ragionamento sopra esposto, l'Obiettivo Generale di Sistema perseguito dall'AdSP del Mare di Sicilia Orientale sarà quello di “Potenziare le funzioni peculiari dei porti di Sistema garantendone la complementarietà, per migliorare la competitività del tessuto produttivo della Sicilia Orientale nella rete nazionale e mediterranea”.

Attorno alle principali vocazioni funzionali di Sistema Portuale possono quindi essere individuati gli Obiettivi Generali e Specifici con orizzonte temporale al 2030 e al 2050, in linea quindi con gli orientamenti europei per lo sviluppo della rete trans-europea Core e Comprehensive TEN-T, che saranno volti prioritariamente a:

- migliorare l'integrazione e l'interoperabilità della logistica regionale con il Sistema Portuale esistente;
- adeguare i nodi portuali e la connessa rete di trasporto agli standard minimi necessari per colmare i gap di competitività rispetto agli altri Sistemi Portuali nazionali;
- garantire maggiore accessibilità territoriale e minori tempi e costi di trasporto di persone e merci.



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

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

Obiettivo Specifico n. 1

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

Sviluppare l'Area Logistica Integrata e la Zona Economica Speciale ai sensi del D.L. 91/2017 attorno ai porti di Augusta e Catania con una governance integrata con aree industriali e terminali intermodali per:

- integrare il tessuto produttivo e logistico mediante l'intermodalità mare-strada-ferro;
- rendere flessibile e condivisa la gestione delle aree operative per la movimentazione e stoccaggio merci nei due porti;
- assegnare priorità di investimento agli interventi cantierabili e/o con parziale copertura finanziaria inseriti in una strategia di sviluppo unica a livello di Sistema Portuale, ALI e ZES.

Estendere e/o riconfigurare le circoscrizioni territoriali del Sistema Portuale per creare due Distripark interni o adiacenti alle due aree portuali per concentrare i flussi merci e favorire lo sviluppo produttivo di semilavorati in entrata e/o in uscita dai porti di Augusta e Catania.

I Distripark dovranno essere logisticamente integrati con almeno l'interporto di Bicocca, l'autoporto di Melilli e il MAAS nonché con i principali centri logistici privati nelle zone industriali vicine ai due porti.

Obiettivo Specifico n. 2

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

Effettuare con priorità assoluta gli interventi di grande infrastrutturazione, anche con l'ausilio di Fondi di Politica di Coesione e di partenariati pubblico-privati, volti a:

- potenziare le opere foranee e di difesa costiera;
- aumentare la capacità di stoccaggio e magazzinaggio, anche a temperatura controllata, nei porti di Sistema per supportare la domanda di trasporto di filiere specializzate e ad alto valore aggiunto;



- aumentare la capacità di movimentazione e trasporto (superfici piazzali, lunghezze accosti, pescaggi, cerchi di evoluzione e imboccature) in funzione dei traffici attratti e delle tipologie navi.

Obiettivo Specifico n. 3

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

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

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

Obiettivo Specifico n. 4

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

Incentivare l'integrazione e l'innovazione nelle filiere ad alto valore aggiunto con maggiore specializzazione e tasso di crescita, favorendone internazionalizzazione e interazione con la GDO e le imprese localizzate nel Centro-Nord Italia e nell'area MENA.

Riqualificare le aree industriali dismesse anche finanziando investimenti nell'ambito delle TEN-T e dei fondi SIE e FSC per:

- creazione di Distripark interni o direttamente collegati ai porti per la movimentazione, stoccaggio e lavorazione delle merci;
- il rilancio dell'industria locale anche verso nuovi settori di mercato (per es. componentistica per l'automotive e per la mobilità elettrica) anche attraverso protocolli di intesa con reti del manifatturiero e dell'ICT locale;
- la creazione di un polo per la cantieristica navale nel porto di Augusta connessa ai traffici già presenti e ai carburanti alternativi, finalizzata alla nuova costruzione e/o retrofit delle navi a GNL,.



Creare sinergie tra il porto di Augusta e lo scalo petrolifero di Santa Panagia, valutando il suo inserimento nel Sistema Portuale per consentire una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo terminale marittimo.

Obiettivo Specifico n. 5

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

Dotare gli scali del Sistema Portuale di infrastrutture per carburanti alternativi e/o relativi servizi di rifornimento sia per trasporto merci che per trasporto passeggeri secondo il D.Lgs. 257/2016 e la Direttiva 2014/94/UE per ridurre le esternalità ambientali e i costi di trasporto via mare e su gomma, prevedendo la creazione:

- di un impianto di stoccaggio e rifornimento di GNL per le navi nel porto Core di Augusta, anche per l'adeguamento alle emissioni di zolfo previste dalla Direttiva 2012/33/UE;
- di infrastrutture per la fornitura di energia elettrica on-shore alle navi, previa verifica ex-ante degli effettivi benefici ambientali ed efficacia economica rispetto ad altre soluzioni tecniche;
- di infrastrutture/servizi di rifornimento GNL-GNC in entrambi i porti per i vettori stradali impiegati nel Ro-Ro e Ro-Pax e nelle medio-lunghe percorrenze (300-800 Km);
- di infrastrutture di ricarica pubblica per veicoli elettrici per la mobilità sostenibile a servizio delle percorrenze urbane e brevi (fino a 150 Km) degli utenti privati e dei turisti in transito nei porti di sistema.

Obiettivo Specifico n. 6

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

Potenziare nel porto di Catania il trasporto passeggeri e le Autostrade del Mare creando:

- il potenziamento delle aree di sosta e transito rotabili;
- lo sviluppo di un terminale e servizi per il Ro-Ro e Ro-Pax, con aree dedicate alle merci extra-UE.

Creare ad Augusta un terminal traghetti per servizi Ro-Pax di supporto. Creare sinergie tra lo scalo di Augusta e il porto di Pozzallo per la sua funzione commerciale e di collegamento quotidiano con Malta, valutando eventualmente il suo inserimento nel Sistema Portuale per consentire una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo porto.



Obiettivo Specifico n. 7

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

Assegnare al porto di Catania un ruolo di Home Port che funga da hub per le crociere e per il diporto di fascia alta, traguardando 500 mila passeggeri annui come standard minimo di soddisfazione:

- la creazione di una nuova Stazione Marittima per lo sviluppo delle crociere e del diporto integrata con la città;
- la riqualificazione della stazione metropolitana di testa della Ferrovia Circumetnea interna al porto;
- la creazione di un'area parcheggi a servizio delle crociere e del diporto per la sosta lunga e per gli autobus;
- la creazione di una marina direttamente connessa al centro storico della città, con approdi e facilities per grandi yacht.

Attivare accordi diretti con l'Aeroporto di Fontanarossa per supportare l'attivazione di nuove rotte aeree internazionali integrate con l'offerta crocieristica e diportistica nel porto di Catania, al fine di destagionalizzare i flussi turistici.

Attivare accordi diretti con RFI e FCE per accelerare il completando del collegamento metropolitano porto-aeroporto e il prolungamento del doppio binario lungo la direttrice Core Palermo-Catania, per favorire l'accessibilità territoriale all'utenza turistica e la realizzazione dell'Home Port a Catania per le crociere.

Considerato il potenziale turistico e di trasporto passeggeri complementare al porto comprehensive di Catania, potrebbe essere valutata la proposta di inserimento nel Sistema Portuale dello scalo comprehensive di Siracusa, consentendo una maggiore convergenza e attrazione degli investimenti anche per il nuovo porto, pur nella evidente diversità dimensionale e ricettiva dei due porti e delle due città.

Obiettivo Specifico n. 8

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

Predisporre in via prioritaria il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) per l'individuazione degli interventi energetico-ambientali e il loro monitoraggio.

Garantire lo sviluppo sostenibile del Sistema Portuale mediante:

- investimenti di efficienza energetica negli immobili e nelle infrastrutture di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale;
- il ricorso di fonti di energia rinnovabile nelle aree di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale;



- la creazione di un catasto energetico connesso alle concessioni rilasciate dall'Autorità di Sistema Portuale, con misure di incentivazione e/o penalizzazione connesse ai consumi/rendimenti energetici;
- creazione di infrastrutture per carburanti alternativi per lo sviluppo e promozione di una mobilità sostenibile.

Obiettivo Specifico n. 9

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

Ricostruire il rapporto di dialogo tra le città e i porti di Augusta e Catania attraverso:

- il coordinamento di investimenti congiunti tra Autorità di Sistema Portuale e Marina Militare per la riqualificazione congiunta delle aree di rispettiva competenza;
- la promozione di Partenariati Pubblico-Privati per iniziative di riqualificazione urbana e di valorizzazione del waterfront;
- la destinazione di alcuni tratti di costa prossimi ai centri storici ad attività urbane e turistico-ricreative;
- la salvaguardia e la valorizzazione dei siti di valore storico-archeologico e naturalistico;
- la salvaguardia del paesaggio naturale e antropico.

Garantire la sostenibilità ambientale del Sistema Portuale mediante:

- collaborazione con le istituzioni competenti alla bonifica del Sito di Interesse Nazionale di Priolo e Augusta;
- il supporto allo sviluppo di attività produttive che non comportino un elevato impatto sull'ambiente naturale.

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

Regolamentare la possibilità di un uso urbano del porto anche in funzione della nuova programmazione RFI ed FCE.

Riperimentare le aree portuali coerentemente alle funzioni portuali, retro-portuali e infrastrutturali del porto.



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

La programmazione delle opere portuali definisce la strategia e le priorità di sviluppo infrastrutturale nell'ambito del "sistema portuale", nel caso di specie, del Mare di Sicilia Orientale, con riguardo alle infrastrutture portuali ed in relazione ad eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche di riferimento e le relative connessioni ai corridoi multimodali della rete di trasporto.

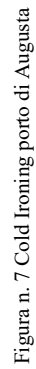
Le programmazione delle Opere per un collegamento diretto alla produttività insita nella realizzazione delle stesse viene proiettato in un arco temporale tangibile. La realizzazione, quindi attraverso un coronoprogramma ne consente il monitoraggio.

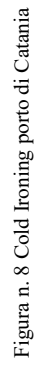
Nel riaffermare l'importanza di una pianificazione che sia in linea con gli obiettivi programmatici del Piano Regolatore Portuale, per la stretta correlazione con lo sviluppo dei traffici che le opere rappresentano, si ribadisce l'indefettibile necessità di sanare e completare la realizzazione di quelle infrastrutture necessarie affinché le strategie di sviluppo trovino concreta attuazione. Per dare una più precisa indicazione delle azioni poste in essere si riportano di seguito gli interventi di maggiore rilevanza per i due porti di Sistema.

Preliminarmente, si riportano i principali interventi in atto presso l'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, distinti per tematiche di interesse:

Ambiente – eco sostenibilità

1. Realizzazione di pensiline ombreggianti con coperture fotovoltaiche per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nelle aree di parcheggio presso i porti di Augusta e Catania per l'importo complessivo di € 2.023.000,00 finanziato in quota parte dall'**AdSP** in quota parte del 60% (€ 1.213.80,00) nell'ambito del PAC 14/20 asse Green Port (**MIMS**).
2. Lavori di manutenzione dell'illuminazione dei porti di Augusta e Catania mediante la sostituzione delle lampade tradizionali con lampade di nuova generazione a led per l'importo di € 529.050,00 con fondi propri dell'**AdSP**.
3. Elettificazione (cold ironing) delle banchine del Porto Commerciale di Augusta per l'importo di € 32.600.000,00 e delle banchine del Porto di Catania per l'importo di € 56.500.000,00. L'opera è stata interamente finanziata con Decreto MIMS n. 330 del 13/08/2021, nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa E Resilienza (**PNRR**). Per questi interventi sono stati redatti con l'Università di Catania, Facoltà d'Ingegneria, gli studi di fattibilità tecnico economica, che, grazie al finanziamento del 100% delle risorse da parte del Ministero delle Infrastrutture nell'ambito del PNRR, saranno poste in gara per appalto integrato complesso entro l'anno 2022.





4. Rimozione e successivo smaltimento dei relitti siti nello specchio acqueo di competenza dell'AdSP (Augusta e Catania), per complessivi € 14.000.000,00. Sono state avviate le attività di progettazione degli interventi, indagini e protezione ambientale per la successiva rimozione. Nel 2022 è stata avviata la procedura finalizzata a restituire un rilievo completo dei manufatti da rimuovere, affidando il servizio ad un operatore del settore. Nel contempo, in data 15/10/2021 sulla G.U. serie generale n. 247 è stato pubblicato il decreto n. 354 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile di concerto con il Ministero della Difesa, con il quale si individuano le modalità di accesso alle risorse del fondo di cui all'art.1, comma 728 e 729 della legge 30/12/2020 n. 178.

Sicurezza e interconnessione digitale

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



2. Progetto CYBER SECURITY (Augusta e Catania) – Lotto 2 CONSIP (LEONARDO SPA) per l'importo complessivo di € 2.034.000,00 (fondi **AdSP**).

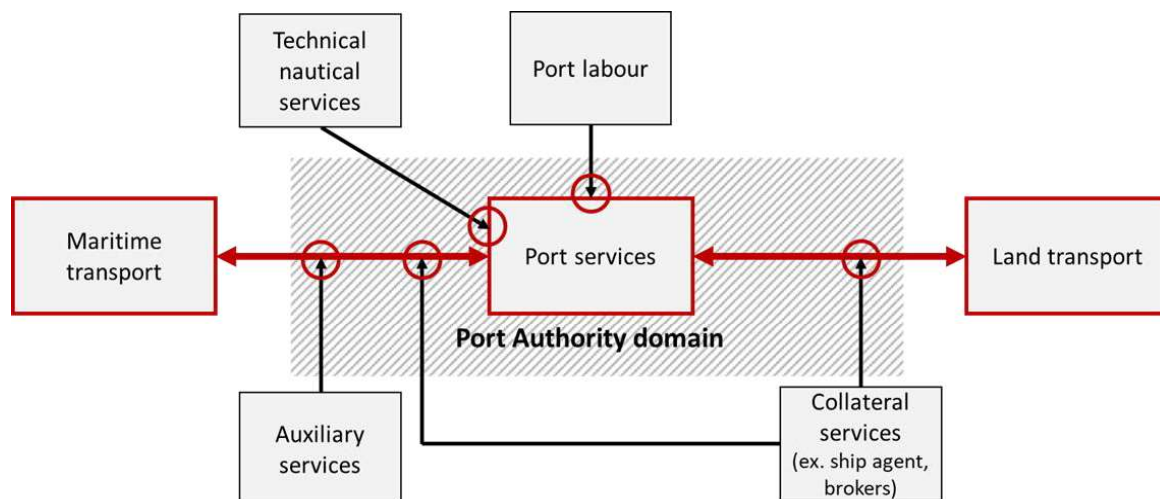


Figura n. 9 Sistema di Cyber Security applicato ai Porti

3. Progetto ISYPORT Augusta, Importo € 320.000,00 (finanziamento **MIUR**).

Logistica

1. Porto di Augusta - Scalo ferroviario del Porto Commerciale di Augusta e collegamento alla linea ferroviaria Messina-Siracusa € 75.000.000,00. L'opera è stata inserita nella programmazione finanziaria del **PNRR** e nella medesima programmazione è stata unificata alle opere di by-pass ferroviario per eliminare l'attraversamento del centro abitato di Augusta € 60.000.000,00. L'intervento è coordinato dal Commissario Straordinario all'uopo già nominato. È in itinere un accordo di collaborazione con RFI in forza del quale si procederà alle azioni necessarie per il collegamento dell'ultimo miglio.

Interventi infrastrutturali per il potenziamento delle ZES con fondi PNRR

1. Porto di Augusta - Messa in sicurezza opere d'arte a servizio dell'accesso al porto isola e realizzazione terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'isola e la terra ferma. L'intervento è stato inserito nella programmazione finanziaria del **PNRR**, con Decreto MIMS 492 del 03/12/2021 per complessivi € 26.208.000.000, con riferimento agli investimenti di collegamento dell'ultimo miglio, in cui sono peraltro previste n. 3 azioni:
 - La realizzazione del raccordo logistico tra i sedimi militari e la comunità cittadina nonché la logistica ZES del porto di Augusta (cosiddetto Terzo Ponte, cioè la terza via di collegamento tra i comprensori portuali dell'Isola di Augusta e la terra ferma;

- La manutenzione straordinaria della via di collegamento tra il porto commerciale di Augusta e l'area cantieristica di Contrada Punta Cugno fino alla radice del Pontile Consortile (aree di competenza del Libero Consorzio Comunale di SR).
- Il ripristino strutturale del viadotto Federico II (aree di competenza del Comune di Augusta).

Cantieristica

1. Nel Porto di Augusta è stata prevista la progettazione e realizzazione del distretto della cantieristica navale. Il progetto finanziato per € 315.000,00, dal **MIMS**, prevede un primo approccio progettuale con lo studio di fattibilità (Decreto MIT 18376 del 24/12/2020) per la futura realizzazione. L'intervento è inserito nell'ambito della strategia di sviluppo del settore della cantieristica navale per il Porto di Augusta. La finalità è di costruire le basi per la realizzazione, al centro del mediterraneo, un distretto della Cantieristica in grado di operare su navi e piattaforme di grandi dimensioni. Al fine, grazie alla collaborazione della Marina Militare, si è predisposto un progetto preliminare per la realizzazione di un bacino di carenaggio da oltre 200.000 tonn. che qualora realizzato conferirebbe al Porto di Augusta un ulteriore potenziale capacità attrattiva in questo settore specifico.



2. Ulteriormente nel Porto di Augusta sono stati previsti lavori di ristrutturazione e potenziamento della banchina Gennalena, dedicata alle demolizioni navali e la cantieristica, per l'importo stimato di € 6.300.000,00 interamente finanziati con fondi propri dell'**AdSP** di cui all'art. 18bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii. La redazione del progetto esecutivo è stata affidata al Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia-Calabria.

Infrastrutturazione

1. Il completamento per il porto di Augusta dei lavori di rifiorimento e ripristino statico della diga foranea del Porto di Augusta - I stralcio per l'importo di € 52.900.000,00, finanziato con fondi



Ministeriali, giusto Decreto **MIMS** n. 353 del 13/08/2020, costituisce un traguardo di rilevanza non trascurabile in quanto consentirà di ricostruire tutta la diga foranea di protezione e pone le basi per proporre altri progetti green.. Nel mese di febbraio 2022, infatti, sono stati avviati i lavori in prosecuzione al primo intervento di rifiorimento dei ricci di testata ultimato nel mese di maggio 2021. Per il secondo stralcio (tratto diga sud) di € 40.170.000,00, è stata avviata la progettazione esecutiva a cura del Provveditorato Interregionale OO.PP. per la Sicilia e Calabria di Palermo.

2. La Realizzazione della terza fase del Porto Commerciale di Augusta si somma all'imponente lavoro di opere previste per ampliare il porto, con un Terminal banchine containers, (I e II stralcio unificati), per l'importo complessivo di € 78.330.000,00 di cui 28,5 ML sul PON I&R 2014-2020 (**MIMS**) a cui aggiungere i fondi proprio dell'**AdSP**.
3. Ancora, per il Porto di Augusta, altro intervento strategico collegato al costruendo Terminal container è dato dall'adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale ed attrezzaggio con gru a portale (I stralcio, per complessivi € 34.522.470,00 di cui 8,3 ML sul PON I&R 2014-2020 (**MIMS**)) a cui aggiungere i fondi proprio dell'**AdSP**.
4. Sempre per il Porto di Augusta si stanno completando i lavori di messa in sicurezza delle banchine e degli impianti del Porto Commerciale della Nuova Darsena Servizi, per € 21.500.000,00 con fondi **AdSP**.
5. Per il porto di Catania un esempio di nuova impostazione che coniuga sicurezza ad interazione porto città è dato dal consolidamento e ricarica della mantellata della diga foranea, rafforzamento e potenziamento della testata, per un importo di € 75.000.000,00. L'opera è stata finanziata con Decreto **MIMS** n. 330 del 13/08/2021, nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa E Resilienza (**PNRR**). **Nel mese di giugno 2022 è stata pubblicata la procedura di gara** per l'affidamento in appalto integrato della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori. Come anticipato in premessa a completamento dell'opera, è prevista una riqualificazione dell'area in "*waterfront*" per consentire, come da previsione strategica, un'interazione porto-città che possa costituire ulteriore elemento di attrazione per i traffici crocieristici e di abbellimento della città sotto il vulcano.
6. Per il Porto di Catania, inoltre, è stata prevista la ristrutturazione ed il consolidamento della banchina di levante del porto peschereccio, per un importo complessivamente stimato in € 12.000.000,00. L'intervento è finalizzato a consolidare la banchina di levante del porto peschereccio in modo da realizzare un prolungamento funzionale alla banchina n.6 ove allocato l'impianto di insilaggio, che consenta l'ormeggio di navi con lunghezza superiore ai 150 m. Per



questo intervento è stato di recente affidato il servizio di progettazione preliminare e definitiva, nonché la direzione dei lavori e il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione sulla scorta del finanziamento all'uopo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile.

7. Ancora, per il Porto di Catania sono stati predisposti i lavori di rettifica delle banchine del lato est del molo sporgente centrale, per un importo stimato di € 15.000.000. Tale intervento è finalizzato a rettificare le banchine del lato est dello sporgente centrale al fine di ottenere un ormeggio con migliori e più grandi caratteristiche dimensionali, così da ospitare il moderno naviglio da crociera. In corso, progetto preliminare ed esecuzione delle indagini per il progetto definitivo.
8. Ancora, nello scalo Etneo si stanno progettando i lavori di rettifica delle banchine del lato ovest del molo sporgente centrale, per un importo stimato di € 13.000.000. Tale intervento è finalizzato a rettificare le banchine del lato ovest dello sporgente centrale al fine di ottenere un ormeggio con migliori caratteristiche dimensionali.
9. La ristrutturazione, per il porto di Catania riguarderà anche il consolidamento ed adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo, per un importo stimato di € 18.000.000. Tale intervento è finalizzato a ristrutturare alcune fra le principali banchine del porto di Catania, la cui frequente utilizzazione è causa di gravi danneggiamenti. La progettazione definitiva è stata redatta ed è stata verificata per essere posta in gara per appalto integrato entro l'anno.
10. La stazione Marittima di un porto rappresenta la struttura principe e conferisce rilevanza al porto. In tale prospettiva per il Porto di Catania si sta studiando per la realizzazione di una stazione marittima. L'importo stimato complessivo rivisto è pari ad € 22.000.000,00, alla luce delle previsioni contenute negli studi del nuovo Piano Regolatore Portuale. L'opera, attinente il comparto del traffico passeggeri, può attrarre capitali privati, stimati in circa € 8.000.000, pari a circa il 40% del costo dell'intervento.
11. Da ultimo sono previsti per il Porto di Catania lavori di allargamento banchine interne del molo foraneo tra la radice ed il pennello est, per un importo complessivamente stimato in € 12.000.000,00. L'intervento è finalizzato ad ampliare la banchina interna del molo foraneo nel tratto fra il pennello est e la radice per migliorare la circolazione e la viabilità. Per questo intervento è stato di recente affidato il servizio di progettazione preliminare e definitiva, nonché la direzione dei lavori e il coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione sulla scorta del finanziamento all'uopo ricevuto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile.



Pianificazione strategica di sistema.

Come accennato in precedenza, l'amplimento delle potenzialità di un porto, ad attrarre nuovi traffici, è dato dalla realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie per ottenere le condizioni ottimali per il miglioramento della competitività, che sommate ad una architettura naturale o costruita, quale il retro porto, le infrastrutture logistiche, le vie di interconnessione, la flessibilità e gli spazi, rendono nella sua insieme un porto attuale, efficiente ed attrattivo. Il documento principe atto ad contenere le linee programmatiche dell'orizzonte tecnico operativo di un porto è il Piano Regolatore Portuale, documento negli anni ampliato per finalità e capacità interattiva con altri piani, suddiviso in fasi operative scandite dalla redazione e approvazione dei seguenti documenti:

- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS);
- Piano Regolatore Portuale del porto di Augusta;
- Piano Regolatore Portuale del porto di Catania.

A seguito dell'approvazione del Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (Decreto MIMS n. 53 del 11.03.2022) l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale ha avviato l'iter per la redazione ed approvazione dei nuovi Piani Regolatori Portuali dei due scali.

Nel DPSS sono state individuate e perimetrate le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario coi singoli porti del sistema e gli attraversamenti del centro urbano, e sono state declinate le strategie di sviluppo e gli obiettivi generali dell'AdSP che verranno successivamente articolate ed approfondite nei nuovi piani regolatori portuali di Augusta e Catania.

L'Amministrazione sta già provvedendo a compiere le attività propedeutiche per la redazione dei due piani regolatori portuali, di Augusta e Catania, sui quali programmare il futuro nuovo sviluppo infrastrutturale dei porti del Sistema.

Proprio nella logica di valutazione strategica di sviluppo dei porti, nel documento in itinere sono state evidenziate anche le aree industriali dismesse come occasioni di sviluppo attraverso il rilancio e la rifunzionalizzazione anche in sinergia con altri scali portuali vicini.

Si porta ad esempio il Porto di Catania, dove insiste nelle immediate adiacenze al perimetro portuale una importante area dismessa retroportuale attualmente privata, quella della ex cemeniteria, per la quale la strategia di sviluppo proposta nell'ambito della pianificazione strategica è di avviare un processo di riqualificazione e rifunzionalizzazione della medesima e delle aree circostanti. Nel prossimo periodo saranno operate le valutazioni in merito a questa ipotesi, accertando le concrete condizioni da assoggettare una eventuale progettazione e prima ancora pianificazione affinché essa possa essere di interesse del porto di Catania.



Anche nel Porto di Augusta insistono, nell'ambito delle aree industriali del polo petrol-chimico, importanti aree dismesse private retroportuali sulle quali poter pianificare la riqualificazione e rifunzionalizzazione delle medesime (distripark) nell'ottica della integrazione dello sviluppo delle aree portuali e retroportuali.

Le azioni per la digitalizzazione della PA

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

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

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

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

L'Autorità del Mare di Sicilia Orientale, quale sistema ha attivato numerosi strumenti per favorire l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione, già in atto e che si completeranno nel breve periodo.

I principali sono:

- **Gestione documentale e corrispondenza;**
- **Gestione di rilevazione ed elaborazione dei dati di presenza del personale con fascicolo elettronico;**
- **Sistemi di riscossione e monitoraggio entrate;**
- **Sistemi di controllo e verifica SICEANT per appalti;**
- **Sportello Unico Amministrativo per concessioni, autorizzazioni, SCIA e portale del lavoro portuale.**

Essi costituiscono l'ossatura della digitalizzazione dei processi più importanti e già riconosciuta strategicamente in modo largamente positivo con valutazione ottimale rispetto alla performance dei Presidenti.



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

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

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

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

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

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

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

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



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

L'elemento cardine della **Zona Economica Speciale Sicilia Orientale** è stato proprio quello di concepire il porto come "perno" che guida un sistema rivolto a creare la crescita economica di un'area definita; tutti gli investimenti realizzati e tutta la strategia deve infatti essere disegnata per favorire la crescita dello scalo, del suo traffico, dell'import-export via mare, delle rotte di breve, medio, lungo raggio e, contestualmente, delle imprese. Giova ricordare, inoltre, che le attività marittime e logistiche sono un grande moltiplicatore del reddito, che è stimato pari a 2,45, e dell'occupazione, stimato pari a 1,81.

La Sicilia Orientale con i fondi PNRR e le aree ZES, per finanziamenti di 56.2 milioni di euro intende potenziare della logistica la infrastrutturizzazione strategica agendo per "aree vaste" e per "rete di relazioni".

Un Sistema Portuale, infatti non può fare a meno di retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate in corridoi multimodali con diretta connessione con la rete europea di trasporto. L'individuazione delle aree logistiche di interventi dovrà favorire le reti di specializzazione e collaborazione; indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema.

Nella logica di Sistema Portuale non può non considerarsi una previsione di **ampliamento della attuale Circoscrizione** dell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale includendo i Porti di Siracusa e Pozzallo, come accaduto di recente per i porti di Gela e Licata, annessi all'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale, dotandoli di un'adeguata dotazione finanziaria per poterli sviluppare in modo adeguato e, soprattutto, pretendere che le risorse oggi prodotte da questi porti siano reinvestiti sui territori che tale ricchezza hanno prodotto.

Con l'allargamento della circoscrizione ai porti di Siracusa e Pozzallo, ipotesi già parte della strategia di Sistema, sarà possibile ed in modo diretto, attuare quelle azioni necessarie per incrementare i traffici, ovvero: definire una strategia comune e condividere e proporre adeguati interventi infrastrutturali, proporre un modello di marketing congiunto e snellire i processi di fine.

Strategia che, proprio grazie alla recente istituzione delle ZES, è stata già avviata attraverso un'azione sinergica tra l'Ente ed il Commissario ZES Sicilia Orientale, promuovendo accordi e protocolli di intesa, ad esempio con la Città Metropolitana di Catania e la società Interporti Siciliani, al fine di mettere a sistema queste due importanti ed essenziali piattaforme logistiche e studiare migliori e più efficienti vie dirette di collegamento. Analogo protocollo si auspica possa essere presto sottoscritto con le città di Augusta, Melilli e Priolo.

6. Il Sistema Portuale nelle rete europea

Nella configurazione della TEN-T definita dal Regolamento (UE) 1315/2013, la Sicilia rappresenta assieme a Malta il terminale territoriale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e costituisce una delle aree logistiche per l'intercettazione dei flussi verso il Mediterraneo settentrionale e occidentale.

All'interno dell'area di influenza diretta del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale sono ricompresi i nodi infrastrutturali di Augusta, come Porto Core, e Catania, come Porto Comprehensive.

Tale inclusione ha rappresentato e continua ad essere un volano di sviluppo dei traffici nel rispetto delle condizioni previste dal Regolamento europeo, che peraltro oggi al vaglio della Commissione per il suo rinnovamento alla luce delle nuove sfide. L'essere inclusi nello Scan-Med Corridor significa sviluppo infrastrutturale, digitalizzazione, politiche energetiche, decarbonizzazione, connettività e comunicazione internazionale. Aspetti questi già in itinere per i porti di Augusta e Catania. Si richiamano qui, ad esempio, l'ultimo miglio della rete ferroviaria, l'elettificazione delle banchine, la cyber security, etc.

Sfide che questa Autorità di Sistema non potrà non raccogliere nell'interesse del rilancio di una portualità efficiente ed competitiva.

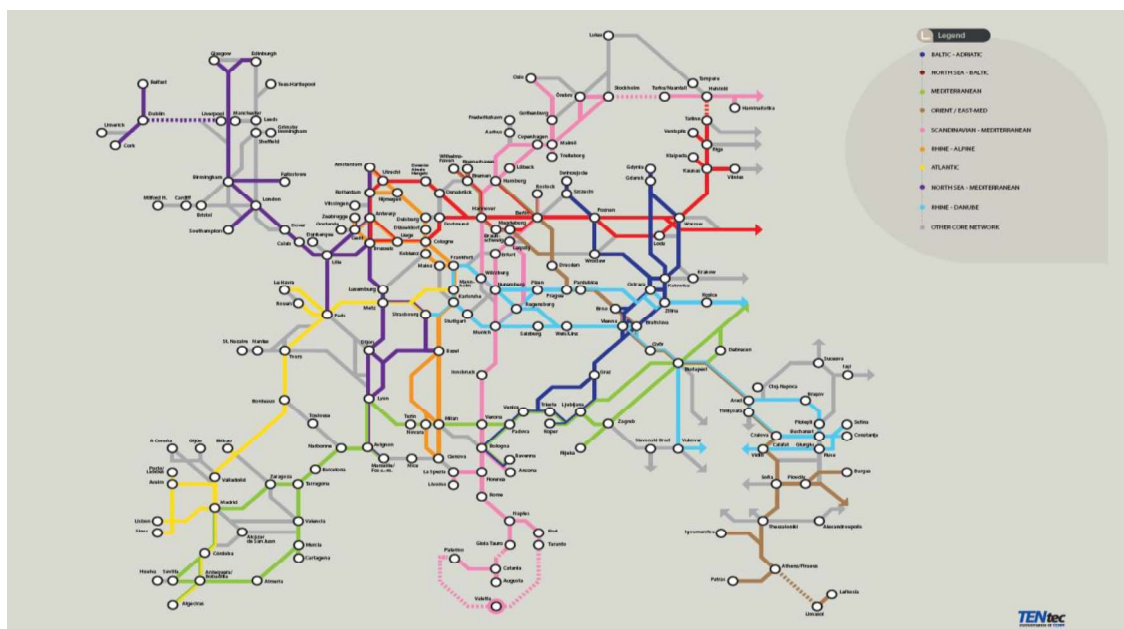


Figura n. 10 Reti di Connessioni Europee



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

A partire dal 2018 l'IMO ha adottato una strategia iniziale volta a ridurre ed azzerare quanto prima possibile le emissioni di gas serra. La strategia prevede la riduzione nell'intensità delle emissioni di CO₂ per almeno il 40% entro il 2030 e il 70% entro il 2050 rispetto al 2008. Per quanto riguarda i gas serra è stata stabilita una riduzione del 50% entro il 2050 rispetto al 2008. La strategia sarà sottoposta a revisione entro il 2023.

Tra gli investimenti e le azioni da porre in essere per facilitare la transizione verso un settore a zero emissioni, ci sono sicuramente la messa a disposizione di infrastrutture finalizzate a tale obiettivo e le strategie di ottimizzazione della logistica. Per quanto riguarda il settore dello shipping gli intenti non mancano e i piani di riduzione delle emissioni a livello progettuale sono ad uno stato avanzato.

Allo stato attuale, in assenza di flotte completamente elettriche nel gommato, l'opzione migliore da un punto di vista ambientale, su cui sta spingendo molto anche l'Unione europea, è **l'intermodale**. Quindi, sul lato delle emissioni di CO₂, c'è ancora molto lavoro da fare. Necessario nel breve termine, per politiche di resilienza, è il passaggio all'intermodale e, nel lungo periodo, la graduale sostituzione dei veicoli ad alimentazione fossile con veicoli elettrici.

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

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



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

Figura n. 11 sistema chiuso di fonte green

Le principali linee di azione da porre in essere riguardano i tre temi appresso indicati:

- Riduzione dell'uso di carburanti tradizionali per i natanti di ogni ordine e grado (dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio);
- Riduzione dei consumi energetici degli edifici e delle strutture e infrastrutture portuali;
- Incentivazione allo sviluppo e messa in atto di azioni di efficientamento energetico e impianti di produzioni di energia da fonti rinnovabili.

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



Figura n. 11 Rendering rifornimento GNL su base galleggiante .

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

Una primaria fonte di elevato consumo energetico è costituita dalla pubblica illuminazione delle strade e dei piazzali pubblici posti all'interno delle aree portuali a mezzo di torri faro e pali di illuminazione dotati di lampade tradizionali a vapori di mercurio. L'obiettivo che si è inteso raggiungere con l'intervento in oggetto è quello di sostituzione di tutte le lampade tradizionali con nuova lampade a tipologia led che garantiscono, a parità di lumen, una notevole riduzione di energia necessaria e una durata di gran lunga superiore a quelle tradizionali di circa 100 volte.

Le lampade comprensive degli involucri strutturali di contenimento sono state posizionate su n. 12 torri faro del Porto Commerciale di Augusta, su n. 3 torri faro della Nuova Darsena Servizi del Porto di Augusta e sulle torri faro e i pali di illuminazione presenti nelle aree comuni del Porto di Catania. L'intervento ha previsto la revisione e/o la sostituzione delle parti elettriche di collegamento. L'impianto in argomento è costituito da lampade che conseguiranno una forte contrazione del fabbisogno energetico che dagli attuali 1.600 MWhe di energia elettrica impegnata dall'impianto esistente, si sono ridotti a meno di 580 MWhe, determinando in tal modo un risparmio per l'AdSP, in termini di costo per il pagamento dell'energia elettrica, di circa il 60-65% dei costi annui.

Attualmente l'illuminazione stradale e dei piazzali interni alle aree appartenenti ai domini di Augusta e Catania è assicurata solo in parte da dispositivi a led essendo la maggior parte costituita da armature del sodio ad alta pressione e vapori di mercurio. Pertanto, l'intervento riguarderà la completa sostituzione della parte rimanente dei dispositivi tradizionali con idonee lampade a led.

Si stima ad esempio che a fronte di un costo impiantistico complessivo da FER, dell'ordine di 450.000 € i risparmi annui dovuti all'energia non impiegata sono dell'ordine dei 165.000 € e la contrazione



energetica annua in termini di kWh degli usi finali è dell'ordine di 1.000 MWh/a. Considerando che in 10 anni previsti di vita utile il risparmio conseguibile si attesterà intorno ai 10.000 MWh e che il valore del beneficio ambientale per tali progetti di efficienza energetica negli usi finali dell'energia elettrica è pari a 55,2 €/MWh¹⁹ si stima un valore complessivo del beneficio ambientale, nei dieci anni, pari a 552.000 €.

L'AdSP prevede nel prossimo triennio di sostituire le autovetture più obsolete con vetture green a trazione elettrica. Nel periodo di progressiva sostituzione del parco mezzi si prevede un trend decrescente dei prezzi delle autovetture a trazione elettrica, che si stima possano equiparare i prezzi dei veicoli convenzionali entro il 2030.

L'Amministrazione intende implementare colonnine elettriche di ricarica rapida nelle aree di proprietà demaniale non affidate in concessione, conferendo ad una società terza, l'onere della costruzione, dell'allacciamento alla rete elettrica dei punti di ricarica e della gestione.

In una fase successiva, a seconda degli accordi commerciali intrapresi, l'Amministrazione potrà gestire direttamente il servizio di ricarica oppure delegare la gestione del parco colonnine di ricarica ad un ente terzo, che dovrà essere titolare di concessione anche degli spazi adibiti al parcheggio durante la ricarica degli autoveicoli elettrici.

L'AdSP intende inoltre strutturare meccanismi di promozione destinati a tutte le società concessionarie che prevedano di installare colonnine elettriche sul suolo in concessione e di rinnovare il proprio parco autoveicoli con l'acquisto di mezzi a trazione elettrica. Si sottolinea infine che un maggior vantaggio ambientale deriverebbe dall'utilizzo diretto al punto di ricarica di energia elettrica prodotta da fonte rinnovabile all'interno del porto, quale ad esempio l'energia prodotta da impianti di conversione fotovoltaica posti sulla copertura degli edifici situati all'interno dei confini demaniali.

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

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

Il programma dell'Ente prevede la realizzazione di due impianti:

- a) Realizzazione di impianti fotovoltaici per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili negli edifici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale siti al Porto Commerciale di Augusta
- b) Realizzazione di impianti fotovoltaico su pensiline ombreggianti, per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nelle aree a parcheggio presso i Porti di Augusta e Catania.



Inoltre è stata elaborata una proposta progettuale che prevede l'installazione di turbine eoliche ad asse orizzontale presso la diga foranea del porto di Augusta (SR). Con l'installazione delle turbine eoliche si potrà produrre energia elettrica da fonte rinnovabile (energia eolica), evitando così di dover ricorrere ai combustibili di tipo tradizionale, riducendo l'immissione in atmosfera di gas clima alteranti. Per la valutazione delle risorse energetiche del sito in esame è stata approntata un'analisi di tipo statistico sulla base dei dati presenti sull'atlante eolico e sulla base delle caratteristiche orografiche del sito.

Nei porti di Augusta e Catania, inoltre, è stato redatto il progetto di fattibilità tecnica ed economica inerente l'elettrificazione delle banchine. mediante la pratica del cold ironing, anche nota come "Alternative Marine Power System" (AMP system), "Shore to Ship Power Supply" (STS system) o ancora On Shore Power Supply" (OPS system). Tale tecnica risulta finalizzata ad alimentare i sistemi ausiliari delle navi durante la loro sosta in panchina, senza ricorrere alla generazione "on board" con gruppi elettrogeni alimentati a gasolio (notoriamente tutti i combustibili fossili impiegati dalle navi nell'ambito di questo tipo di operazioni risultano altamente inquinanti anche per la circostanza, non trascurabile, che per soddisfare i fabbisogni energetici, in rada, i generatori funzionano al minimo, ben lontani dalle condizioni di progetto in cui dovrebbero operare al minimo consumo specifico di combustibile e al massimo rendimento!!!), bensì attraverso elettricità fornita da terra.

In merito a tale progetto di elettrificazione delle banchine del Porto Commerciale di Augusta e del Porto di Catania va detto che essi sono stati interamente finanziati con Decreto MIMS n. 330 del 13/08/2021, nel programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di Ripresa E Resilienza (PNRR) per l'importo di € 32.600.000,00 per Augusta e per l'importo di € 56.500.000,00 per Catania.

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

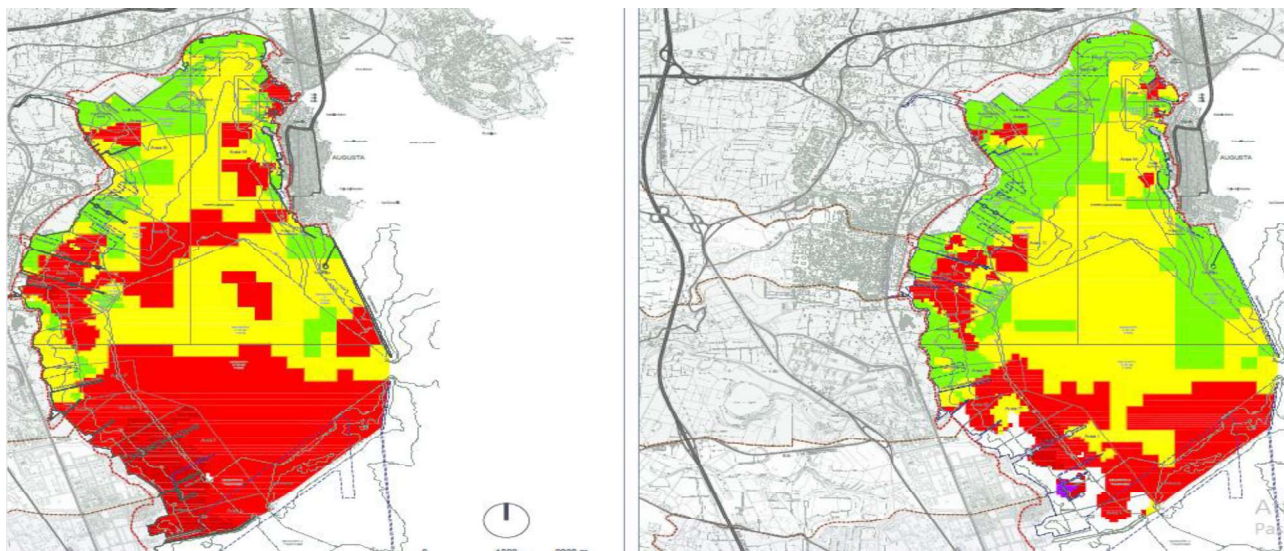
Il sistema dei vincoli sovraordinati che interessa la Rada di Augusta contempla sia i vincoli di natura paesaggistica che quelli di natura ambientale.

Tra essi quello più vincolante è sicuramente rappresentato dal **vincolo ambientale SIN** acronimo di Sito Interesse Nazionale di "Priolo". Tema che occorre trattare anche perché è intendimento di questa amministrazione procedere a lavori di dragaggio dei fondali che, indubbiamente, sono influenzati dall'essere proprio in area SIN.

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

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

Lo sviluppo di un porto non può prescindere dai suoi fondali, che siano adeguati ai traffici che si auspica di accogliere



A dimostrazione di ciò, nel Luglio 2021 il Ministero della Transizione Ecologica ha firmato la delibera con cui affida all'Ispra (Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale) gli studi propedeutici alla bonifica della rada di Augusta, per cui si confida in un avanzamento delle attività progettuali di bonifica della rada di Augusta che rappresenta, sempre più, un importante opera per il futuro sviluppo dello scalo megarese.

È intendimento di questa Autorità di Sistema, raggiungere un possibile accordo con il MITE, per agire progressivamente sui dragaggi necessari a conferire sempre maggiore operatività al porto con ipotesi di gestione dei sedimenti in cassa di colmata green, con sistemi e tenute capaci di superare i limiti che, nel passato, hanno reso impossibile tale opere di contenimento. I dragaggi e le bonifiche devono tenere conto delle esigenze di produzione espresse dalle principali aziende del settore petrolchimico, onde evitare problemi.



La promozione dei citati obiettivi nel promuovere progetti di bonifica e dragaggio al fianco del Ministero competente consentirà i porti di Augusta e Catania di diventare sempre più “*porti del futuro*” orientati alla intermodalità ed ecosostenibilità.

8. Le imprese ed il lavoro portuale

Il lavoro delle imprese portuali, in servizi ed operazioni portuali, rappresenta il fondamento dell'efficienza e del funzionamento della logistica di un porto.

Ad oggi, nei porti ricadenti all'interno della Circoscrizione dell'AdSP, risultano attive n. 19 imprese portuali (9 su Augusta e 9 su Catania) e 10 imprese di servizi portuali (5 su Augusta e 5 su Catania).

Nel porto di Augusta, recentemente, una nuova impresa specializzata nella movimentazione di container, ha manifestato interesse al rilascio dell'autorizzazione all'esercizio di impresa portuale. Questo segna il cambiamento di passo in un porto da decenni dedicato quasi esclusivamente al traffico delle rinfuse liquide. Si rileva ulteriormente l'avvio della linea di passeggeri e rotabili (Augusta/Malta), che si inserisce appieno nella politica della Commissione Europea di potenziamento delle connessioni tra i nodi periferici dei Corridoi.

E' evidente che, seppure nella esclusività dei traffici ad oggi in essere (rinfuse liquide), il Porto di Augusta si sta avviando ad una riorganizzazione dell'offerta dei servizi per ampliare e attrarre nuovi traffici.

Per ciò che concerne il Porto di Catania, si rilevano iniziali segnali di ripresa nel settore crocieristico nel primo semestre del 2022.

E' evidente che la disponibilità infrastrutturale, con avvio di nuove politiche di sviluppo, potrà sostenere nel breve periodo un aumento dei traffici e, parallelamente, maggiore domanda di lavoro.

L'Autorità di Sistema, per facilitare la fornitura di manodopera temporanea nei picchi di lavoro, sta valutando la predisposizione di un bando per la costituzione di un'agenzia per il lavoro temporaneo.

E' peraltro intenzione dell'Ente farsi carico di trovare soluzioni utili al recupero delle unità lavorative che, nel corso della pandemia, hanno perduto il loro lavoro al porto di Catania a causa dello stop ad alcune linee ro-ro. Sono allo studio, al riguardo, alcune ipotesi di reimpiego in altri settori, attraverso il ricorso alla clausola occupazionale nei bandi di servizi che l'Ente pubblicherà nel prossimo futuro.



Ulteriormente, rileva che la consolidata posizione di leadership in Italia e nel Mediterraneo dello **Short Sea Shipping**, con 244.000.000 di tonn., pari ad una quota di mercato del 39% del traffico totale RO-RO, rappresenta un'importante opportunità per ambedue i porti di Sistema. La consolidata presenza di una delle compagnie di navigazione più importanti in Italia, che colloca il porto di Catania al 5° posto nel traffico nazionale rotabili, pone le basi per un esponenziale sviluppo dei collegamenti di tratta breve.

9. Organizzazione ed ottimizzazione delle risorse interne.

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

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

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

Miglioramento della dotazione organica

L'attuale pianta organica era stata concepita nell'ottica di una razionale ed efficiente distribuzione delle unità lavorative ed una ottimizzazione della distribuzione dei carichi di lavoro con la prerogativa di non oberare le unità lavorative previste per il raggiungimento degli obiettivi prefissati nel rispetto dei principi di buon andamento, celerità e economicità dell'amministrazione.

La stessa prevede in totale 69 dipendenti, suddivisi in Dirigenti, Quadri ed Impiegati oltre al Segretario Generale inseriti in n. 8 Aree rispettivamente:

- 1 – Comunicazione, Trasparenza, Anticorruzione;
- 2 – Affari Generali;
- 3 – Servizi Amministrativi, Lavoro Portuale;
- 4 – Amministrativo Contabile, Economato e Personale;
- 5 – Grandi Infrastrutture e Pianificazione;
- 6 – Demanio;



7 – Gare e Contratti, Legale e Contenzioso;

8 – Tecnica e Ambiente

Ad oggi la dotazione organica dell'Ente è costituita da un totale di n. 37 unità, così suddivise:

- n. 2 dirigenti
- n. 11 quadri
- n. 24 impiegati

E' evidente che la risorsa umana è sotto dimensionata alla effettiva necessità dell'Ente, atificata dalla pianta organica già approvata.

Sono state messe in atto le procedure per l'assunzione del personale necessario a completare la pianta organica, condizione imprescindibile per rendere adeguata la forza di lavoro interna in rapporto agli impegni assunti dall'Ente nelle politiche innovative di progettazione infrastrutturale e gestione dei fondi assegnati.

Per far fronte ad esigenze imminenti, nel breve periodo e con le formule di legge si è fatto ricorso al lavoro temporaneo ed alla stabilizzazione del precariato.

Superata la fase di espletamento dei concorsi in atto, sarà opportuno studiare una rivisitazione della attuale pianta organica allo scopo di vedere se ed in quale misura sia ancora valida quella attuale, tenuto conto che al dicembre 2023 scadrà il vincolo che impedisce allo stato delle cose un possibile ampliamento delle spese di personale.

Formazione e valorizzazione delle competenze

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

Aspetto fondamentale nella fase di ottimizzazione delle risorse interne riveste la formazione dei dipendenti, non solo quella obbligatoria per legge legata ad attività tipiche dell'Ente, ma in particolare quella finalizzata a curare gli adempimenti relativi alle ZES (Zone economiche speciali) e al PNNR.

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

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



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

La formazione deve coinvolgere tutti i dipendenti di questa AdSP, senza distinzione di ruoli e livelli, garantendo un numero minimo di ore di formazione per addetto. Le attività formative dovranno rispondere a standard minimi di qualità e assicurare il controllo del raggiungimento degli obiettivi di crescita professionale dei partecipanti e di miglioramento dei servizi resi dall'Ente ai cittadini ed alle imprese. La formazione, infatti, dovrà essere sviluppata attraverso un sistema di governo, di monitoraggio e controllo che consenta di valutarne l'efficacia e la qualità.

Digitalizzazione

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

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

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



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

Governance dei processi

Ulteriore tappa del viaggio verso i porti del 2030 è rappresentata dalla *governance dei processi*. Già prima della crisi innescata dalla pandemia i settori della logistica, dei trasporti e dello shipping avevano compreso l'importanza del "data sharing" tra i vari attori coinvolti in un processo, ma oggi c'è bisogno di un salto in avanti, di una collaborazione digitale, cosiddetta digital collaboration, che coinvolga tutti gli attori della catena logistica. Il cambio di approccio, la nuova prospettiva e la gestione del "nulla sarà più come prima" ha bisogno di sistemi di governance innovativi che mettano al centro la digital collaboration e una forte partnership pubblico/privato in campo digitale. Questo processo che deve portare ad una nuova governance può essere svolto in primis da quei soggetti che per loro natura sono "di sistema" dal punto di vista logistico, infrastrutturale, economico, funzionale, ambientale e digitale, ossia le Autorità di Sistema Portuale. A loro spetta il compito di guidare i vari attori della catena logistica nel viaggio verso i porti del 2030 e oltre.

Su queste sfide ha iniziato e puntare da qualche anno, ma continuerà a farlo ancora di più, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale. Sul tema della Digitalizzazione si è molto investito sulla Cyber Security. La crescente dipendenza della vita quotidiana e dell'economia globale dalle nuove tecnologie digitali ha reso la cybersecurity una questione essenziale per la prosperità e per la sicurezza dei cittadini e delle imprese. Se da un lato, infatti, l'utilizzo sempre più ampio e pervasivo delle tecnologie digitali offre a cittadini, istituzioni e imprese nuove opportunità di connessione, favorendo la diffusione delle informazioni e lo sviluppo di nuovi modelli di business, dall'altro il ricorso all'ICT li espone a nuovi rischi, tra i quali gli attacchi da parte di "cyber criminali" che cercano spesso di sottrarre dati e compromettere il funzionamento di strutture critiche. Basti pensare a ciò che sta accadendo con Il conflitto armato tra Russia e Ucraina. La necessità di sviluppare infrastrutture e tecnologie di cybersecurity nazionali sul territorio italiano in primis, non è più procrastinabile, si deve sviluppare un'infrastruttura di cyber sicurezza distribuita, formata da enti pubblici, governativi e dal grande sistema nervoso delle aziende private italiane. La compromissione della sicurezza delle informazioni in una società governata dall'informazione è in grado di mettere in ginocchio un intero paese, ed essendo la nostra Autorità di Sistema una infrastruttura strategica critica



occorre continuare in questo percorso virtuoso. Altro aspetto legato alla digitalizzazione è sicuramente facilitare ed agevolare la circolazione delle merci in ingresso ed uscita dal porto. Anche in questo campo l'AdSP Con Decreto n. 6288 del 14.04.2021, del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali div. 2 – programmi operativi nazionali in materia di infrastrutture e trasporti, è stato ammesso a finanziamento il Progetto “SMART PORT” presentato sull'AVVISO PUBBLICO DI MANIFESTAZIONE DI INTERESSE ASSE A “DIGITALIZZAZIONE DELLA LOGISTICA – PAC 2014-20, che si è classificato al primo posto per valutazione. Detto progetto, per un importo di € 5.221.000,00 si pone l'obiettivo di infrastrutturare, con adeguate tecnologie, gli scali di Augusta e Catania e velocizzare il transito dei mezzi e delle merci contribuendo anche ad una riduzione di emissioni CO2.

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

Welfare e parità di genere

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



dell'Ente, capace di rendere ed informare, con maggiore trasparenza le ricadute degli sforzi e delle azioni poste in essere dall'Ente sul territorio.

10. Conclusioni

Nel descritto panorama economico attuale , in ossequio agli impegni assunti in sede europea e nel rispetto della sostenibilità, l'attività in itinere, in uno a quanto programmato nel presente Piano Operativo Triennale , consentiranno ai porti di questa Autorità di Sistema di cogliere l'occasione del Next Generation EU e di diventare i principali attori del prossimo sviluppo economico delle Sicilia Orientale.

Gli interventi sui nodi strutturali, sono il primo passo per affrontare le sfide del nuovo sviluppo, che passano attraverso una nuova concezione ambientale, tecnologica e sociale.

Per quanto attiene nello specifico alle infrastrutture ed alla mobilità sostenibile una delle componenti più delicata è l'intemodalità e la logistica integrata ed a tal fine questa Autorità ha previsto ed utilizzato ogni risorsa disponibile in investimenti per il miglioramento di competitività e sostenibilità ambientale in modo da sviluppare i traffici collegati alle grandi linee di comunicazione europee e valorizzare il ruolo dei porti di Sistema di Augusta e Catania.

Deve, tuttavia, essere chiara una cosa.

Non si potranno raggiungere gli ambiziosi obiettivi sopra cennati senza la volontà reale, di tutto il cluster portuale e di tutte le amministrazioni coinvolte, di condividere e seguire questo percorso con convinzione ed energia.

Occorreranno, già nel breve, scelte nette e coraggiose. Scelte che riguarderanno l'attività della struttura dell'AdSP, scelte che riguarderanno l'assetto dei nostri porti. Scelte che saranno adottate dall'Ente con determinazione e coraggio, ma che garantiranno il raggiungimento degli obiettivi di crescita da più parti invocati. Bisognerà tagliare i rami secchi, introdurre energie nuove, best practice da altre realtà, catturare risorse economiche pubbliche e private, guadagnare autorevolezza, masticare qualche morso amaro per il bene supremo dei nostri porti e di tutto il territorio.

Non potranno essere oltremodo tutelate ne sopportate sacche di inefficienza, di qualsiasi tipo e specie, e di questo nessuno può dolersi perché parliamo, nel rappresentare questo percorso impervio verso la crescita, di salvaguardare il superiore interesse pubblico, quello che darà autorevolezza, meritata ma oggi ancora non del tutto presente, ai porti della Sicilia Orientale.

Mancando questa consapevolezza o rifiutando questo approccio, tutti gli sforzi saranno inutili.