

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

P.O.T.

2018 - 2020

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



Autorità Portuale
di Augusta



Augusta: Palazzina ED1 – C.da Punta
Cugno - Porto Commerciale - 96011
Augusta (SR) / Sicily / Italy - Tel.: +39
0931 971245

Catania Via Dusmet, s.n. - 95131
Catania / Sicily / Italy - Tel.: +39 095
535888

INDICE

PREMESSE E QUADRO NORMATIVO	1
ANALISI DEL MERCATO E PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL SISTEMA PORTUALE	6
ASPETTI ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL P.O.T.....	19
UTILITA' E STRUTTURAZIONE DEL P.O.T.	24
ALLEGATI:	
SCHEDA INTERVENTI INFRASTRUTTURALI	



PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2018 - 2020

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

1) PREMESSE E QUADRO NORMATIVO

La riforma della governance dei Porti, conclusa con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del D.Lgs. 169/2016 inerente la riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali”, ha comportato un significativo cambiamento in un comparto che non era stato più oggetto di riforme strutturali dai tempi della Legge 84/94. La riforma realizzata punta a dare uno slancio ulteriore alla portualità, dopo un ventennio durante il quale la Legge 84/94 ha mostrato i suoi pregi ma anche i suoi limiti, dettati soprattutto dall’inadeguatezza della normativa rispetto alle esigenze sempre più incalzanti dei traffici portuali. Il Governo, con l’emanazione di detta legge di riforma, ha quindi puntato l’attenzione non più solo sui Porti, ma sull’intera logistica italiana.

La riorganizzazione della governance dei moli, infatti, è solo una parte di un progetto più ampio, quel Piano Strategico della Portualità e della Logistica, con il quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha inteso mettere a sistema i fondi e le risorse disponibili, in particolare quelli messi a disposizione dalla UE, per lo sviluppo delle banchine e della logistica. Il D.Lgs 169/2016, nell’ottica di semplificare il sistema, ha ridotto le 24 Autorità Portuali (che coordinavano 30 porti) a 15 Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Lo stesso decreto ha istituito il Comitato di Gestione, in sostituzione del precedente Comitato Portuale, composto da 22 membri, riducendolo nel numero massimo di 5 componenti. Ha, altresì, introdotto

D.V.II
S



PROTOCOLLO DI INTESA

TRA

MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

REGIONE SICILIANA

AUTORITA' PORTUALE DI AUGUSTA

AUTORITA' PORTUALE DI CATANIA

SOCIETA' INTERPORTI SICILIANI

OGGETTO: Interventi finalizzati al potenziamento commerciale e del trasporto intermodale delle merci nel Quadrante Sud-Orientale della Sicilia

M.IT-TER_PROG
D.G.Svil. Territorio,
Programmazione, Progetti
Internaz.
TER_PROG SEGR
REGISTRO UFFICIALE
Prot. 0007211-05/09/2012-
INGRESSO

Roma, 7 agosto 2012

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE
- 1021 -
PROMOTORE

[Handwritten signatures and initials]

Tale sistema, tra i due Porti di Augusta e Catania, è stato, pertanto, sempre auspicato per l'importante ruolo che può e potrà giocare nello scenario competitivo del trasporto marittimo del Mediterraneo e non solo.

Detto Protocollo di Intesa, è stato antesignano non solo della riforma, ma anche di ciò che la UE ha richiesto al Governo Italiano in Materia Portuale, ovvero, promuovere sistemi di trasporto sostenibili, eliminando le strozzature nelle principali

[Handwritten signature]

infrastrutture di rete. Il tutto da concretizzarsi attraverso una programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale che dovrà avvenire, nelle Regioni in ritardo di sviluppo, per Aree Logistiche Integrate (ALI).

Tali network, nella visione del Ministero Infrastrutture e dei Trasporti, dovranno includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate fra loro e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della Rete Europea di Trasporto. L'individuazione delle aree logistiche di intervento dovrà favorire le reti di specializzazione e collaborazione oltre a indicare le sinergie realizzabili e/o le specializzazioni opportune, valutando la messa a sistema e il completamento degli interventi già avviati nel periodo di programmazione 2007-2013.

L'Area Logistica Integrata del Mare di Sicilia Orientale è stata identificata nel contesto infrastrutturale e produttivo interessato dai Porti di Augusta, Catania, Gela, Messina, dall'Interporto di Catania, dai territori ad essi sottesi, nonché dai Porti Regionali di Pozzallo, Gela e dell'Autoporto Siracusa - Melilli.

Gli obiettivi, pertanto, che l'AdSP si prefigge sono, tesi a perseguire un coordinamento che riunisca i diversi attori coinvolti nell'Area Logistica Integrata, ovvero:

- a) individuare e sviluppare, nell'ambito dei programmi comunitari nazionali (PON 2014-2020) e regionali (POR 2014-20), scaturiti dagli Obiettivi Tematici dell'Accordo di Partenariato, nonché nell'ambito del Connecting Europe Facility, una proposta di strategia unitaria operativa e di azione di rete dell'Area di riferimento, con lo scopo:
 - di focalizzare al meglio eventuali esigenze di programmazione territoriale;
 - agevolare il confronto ed il superamento degli elementi di ostacolo ad una programmazione condivisa tra Enti istituzionali;

- migliorare l'accesso delle Imprese e degli Operatori (in particolare di logistica) al territorio secondo le attese della strategia comunitaria e nazionale;
 - favorire l'investimento privato in affiancamento all'investimento pubblico;
 - rendere efficace l'azione di sistema promossa dai suddetti Programmi Operativi; la proposta di strategia unitaria terrà in considerazione gli esiti della necessaria attività di ascolto dei grandi operatori internazionali (terminalisti, spedizionieri, armatori ecc.). In tal senso, il Programma Operativo Nazionale PON Impresa e Competitività 2014-2020, intende accrescere gli investimenti nei settori chiave delle Regioni meno sviluppate e di quelle in transizione, riavviando una dinamica di convergenza Sud/Centro-Nord che possa sostenere un duraturo processo di sviluppo dell'intero Sistema Paese, attraverso interventi per la salvaguardia del tessuto produttivo esistente e per la riqualificazione dei modelli di specializzazione produttiva;
- b) facilitare quelle iniziative comprese nei Piani Operativi Triennali degli Enti Istituzionali coinvolti nell'area o nei relativi strumenti di programmazione operativa tesi al perseguimento della strategia unitaria operativa di cui al punto a);
- c) promuovere azioni coordinate per accompagnare lo sviluppo dei traffici (di merci e di persone) anche con l'adozione di un elenco delle priorità degli interventi;
- d) promuovere iniziative di ricerca e di innovazione tecnologica che possano avvantaggiare un sistema di Area Logistica Integrata;
- e) proporre meccanismi di incentivazione dell'economia da sostenere nell'ambito dei Programmi esistenti. Al riguardo sono state attivate le prime interlocuzioni

con gli Enti Locali preposti, al fine di creare, ai sensi del Decreto della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 15/03/2017, una Zona Economica Speciale connessa all'area del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, adeguatamente ampliata a tutto il territorio retro portuale in cui si concretizzi la possibilità di investimenti ed insediamenti produttivi pubblici e privati, nonché la creazione di un sistema di semplificazione delle procedure amministrative e di contrazione dei relativi tempi;

- f) individuare strumenti di attrattività del sistema e di promozione del territorio coordinati e coerenti;
- g) promuovere il coordinamento per la partecipazione a bandi comunitari e di cooperazione internazionale, allo scopo di incrementare la rete di relazioni internazionali ed accrescere la possibilità di accedere a fonti di finanziamento per realizzare e/o potenziare infrastrutture, studi, ricerche, formazione;

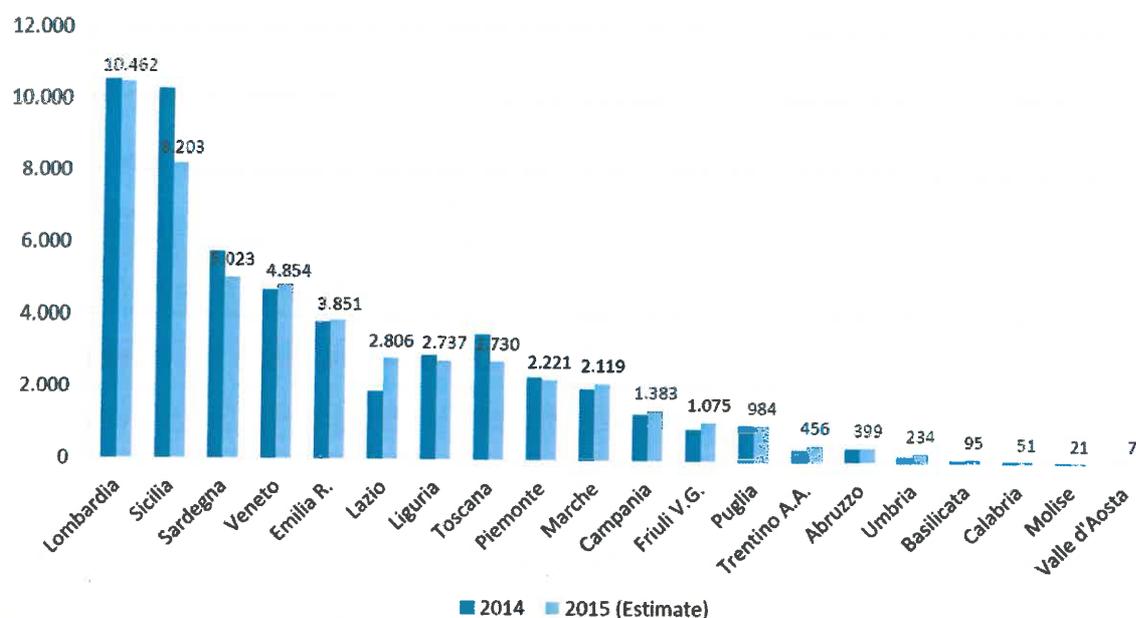
2) ANALISI DEL MERCATO E PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL SISTEMA PORTUALE.

Ai fini della redazione del presente POT, appare utile soffermarsi sull'attuale panorama economico finanziario che ha fatto registrare, in Europa, sino ad un recentissimo passato, una pericolosa recessione.

Le attuali previsioni degli esperti fissano tra il 2017 ed il 2020 il momento in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo supererà quella del Nord Europa. Previsioni che vanno analizzate alla luce di due eventi: l'ampliamento del Canale di Suez e gli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU. L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere, pertanto, dallo scenario strutturale e congiunturale che caratterizza lo sviluppo dell'economia nazionale né, può trascurare, l'accentuato ruolo oggi svolto dai Porti come infrastrutture generatrici e moltiplicatrici di relazioni, sulla scorta della loro grande flessibilità a fronte della rigidità delle infrastrutture terrestri.

Nel 2015 l'interscambio marittimo tra Italia e Mediterraneo allargato è stato di 50.7 Miliardi di euro (tre quarti di tutto l'interscambio commerciale), stabile rispetto al 2014, con un incremento di 20 Miliardi rispetto al 2000, nonostante la crisi economica degli ultimi anni (SRM-Assoporti, 2016 Mediterranean Ports). L'Italia è il primo tra i Paesi Europei per scambi marittimi con questa area. In volume lo scambio nel 2015 è stato di 57.9 milioni di tonnellate di merce. Nel 2015 il Mezzogiorno è la macro-area italiana con il maggior valore degli scambi marittimi con i Paesi MENA (Middle East and North Africa).

Valore in milioni di euro.



La particolare collocazione geografica può consentire all'AdSP del Mare di Sicilia Orientale di cogliere le opportunità del traffico marittimo del Mediterraneo, in cui attualmente si integrano due reti di servizi marittimi:

- la prima, collegata al cosiddetto traffico contenitori transoceanico: si tratta di linee che utilizzano i porti italiani di transhipment che collegano l'Europa con il resto del mondo, ridistribuendo il traffico in trenta porti europei e sui grandi porti nazionali attraverso servizi feeder;
- la seconda, costituita dal traffico interno al Mediterraneo delle navi Ro-Ro, che rappresenta i servizi tipici delle Autostrade del Mare.

Anche il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 (PSNPL 2015, nel seguito) indica che, nonostante il rallentamento dell'economia negli ultimi anni, il calo del traffico internazionale su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia, Italia-Spagna) è stato bilanciato dall'incremento di nuovi servizi nel Mediterraneo verso la sponda nord dell'Africa, la Turchia e il Mar Nero. Una componente strategica del traffico Ro-Ro, di particolare interesse per i porti siciliani, è costituita dalle Autostrade del Mare, finalizzata a promuovere l'intermodalità strada-mare, laddove rappresenta un'alternativa al trasporto tutto strada e può, tra l'altro, beneficiare degli incentivi tipo Ecobonus, con i conseguenti benefici in termini di riduzione delle esternalità ambientali.

Secondo uno studio elaborato per il Piano Regolatore Portuale di Augusta nel 2012 (PRP 2012, nel seguito), delle 30 linee regolari Ro-Ro ammesse ai contributi "Ecobonus", 18 hanno come terminale un porto siciliano, a conferma del ruolo di assoluta rilevanza che tale tecnica di trasporto marittimo riveste per il traffico merci da e per la Sicilia. Uno studio dell'ISTAT del 2014 ("Trasporto marittimo e trasporto su strada: un'analisi integrata per lo studio dello shift modale", D. Berna e V. Stancati, 2014) ha rilevato che l'incremento del servizio di trasporto merci via mare è più rilevante per le relazioni di traffico di maggiore percorrenza chilometrica.

A conferma di quanto sopra esposto, lo stesso PSNPL prevede al 2020 che il traffico Ro-Ro dei porti italiani aumenti da 85.7 a 90.8 milioni di tonnellate, con un incremento compreso tra il 15 e il 21% rispetto al 2014.

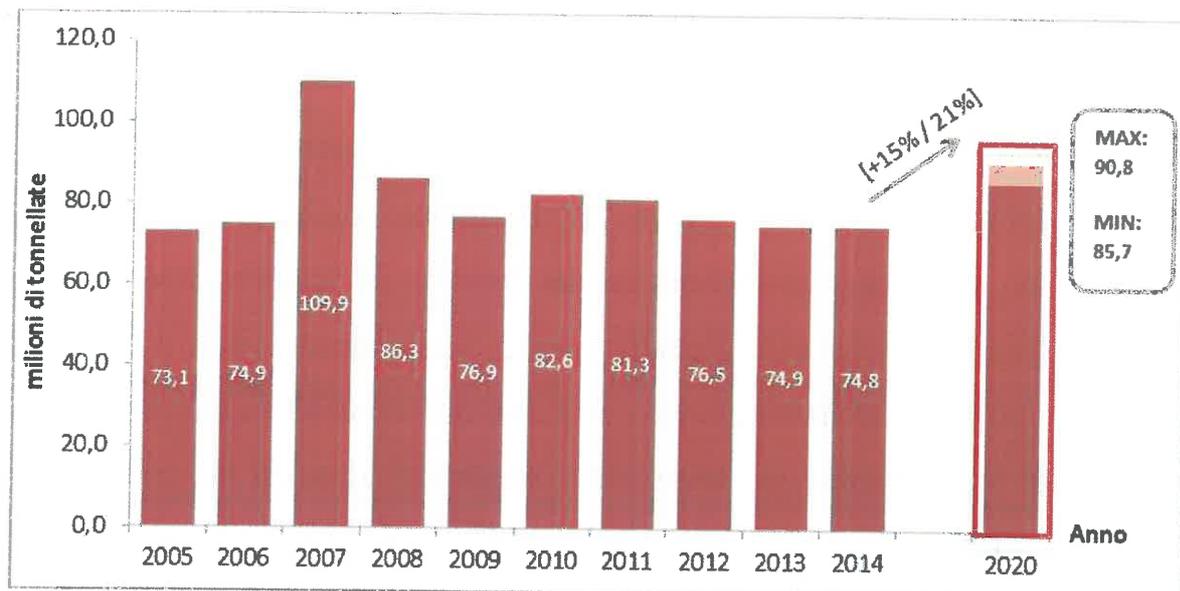


Figura – Crescita previsionale traffico Ro-Ro nei porti italiani al 2020 (fonte: PSNPL, 2015)

È intendimento di questa AdSP, attraverso la piena integrazione infrastrutturale dei due scali di Augusta e Catania, potenziando e razionalizzando quest'ultimo, riuscire ad intercettare quota parte di detto incremento. Inoltre avendo previsto, nello scalo di Augusta nuovi piazzali, si potranno realizzare depositi refrigerati di ultima generazione quale punto base per stoccare e, successivamente, smistare i prodotti ortofrutticoli provenienti principalmente dal ragusano che, ad oggi, viaggiano essenzialmente ancora su strada.

Riguardo invece i traffici containerizzati nazionali, osservandone l'andamento complessivo degli ultimi anni, in seguito alla forte flessione registrata nel 2009, si può constatare che i Porti italiani hanno ripreso a crescere ritornando nel 2014 sui valori prossimi ai massimi del 2007 (PSNPL 2015). Il traffico container di tipo gateway nel 2013 era di 6 milioni di TEU, con una crescita annua media del 2,1% a partire dal 2005.

L'80% di detta crescita ha interessato i Porti del Nord Italia (Adriatico e Tirrenico) per la ovvia possibilità di sfruttare le potenzialità dell'intermodalità mare ferrovia verso i mercati di consumo e produzione europei, mentre, per motivi opposti, l'incremento di traffico delle isole è stato inferiore

all'1%, con possibilità di crescita legate ad una più moderna rete logistica ed uno sviluppo economico soprattutto interno.

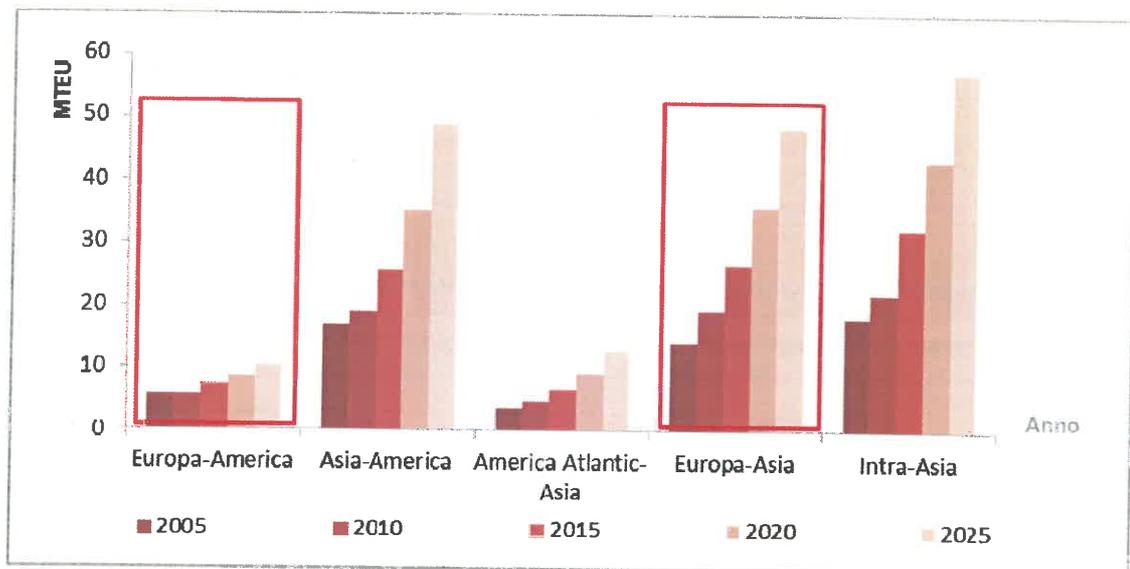
Come noto, il traffico container di tipo transshipment, è legato alla disponibilità di grandi hub portuali scelti come bacini di riferimento dalle grandi compagnie internazionali di shipping. Le dinamiche dei volumi di traffico dipendono dai network dei flussi commerciali globali, spesso non correlati con l'andamento dell'economia locale. Il recente sviluppo di numerosi terminal localizzati lungo la sponda Sud del Mediterraneo ha determinato importanti riassetti dei traffici e dei network delle principali compagnie mondiali, in particolare nel segmento del transshipment. Gli scali portuali di transshipment sono prevalentemente localizzati lungo la rotta di attraversamento del Mediterraneo per gli scambi commerciali Asia-Europa. I Porti già esistenti, lungo la rotta est-ovest quali Algeciras, Gioia Tauro, Malta, Cagliari, Taranto e più recentemente Tangeri, Damietta e Port Said, hanno catalizzato la nascita di una rete di servizi feeder nel Mediterraneo, potenziando la sua zona di influenza come area di accesso ai mercati dei Paesi dell'Europa centrale e settentrionale.

Tuttavia l'attività di transshipment dei porti dell'Italia meridionale più prossimi al Corridoio Mediterraneo (Cagliari, Taranto, Gioia Tauro) ha registrato un calo negli ultimi anni, soprattutto per la forte competizione dei porti degli altri paesi mediterranei (Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa - PSNPL, 2015).

Sul fronte dell'offerta infrastrutturale, il PSNPL del 2015 suggerisce, pertanto, di puntare su approfondimento dei fondali e allungamento delle banchine come elementi principali per migliorare l'accessibilità lato mare delle grandi navi container. La competizione con i porti esteri, infatti, richiede una profondità in banchina di almeno 16 m., non garantita dalla maggior parte dei porti del nord Italia fatta eccezione per il Porto di Trieste. L'aumento dimensionale delle navi richiede, inoltre, un tasso di utilizzo maggiore delle banchine e, di conseguenza, un adeguamento dei mezzi di movimentazione dei containers. Un'altra debolezza dei porti italiani è connessa alle superfici delle aree portuali, essenziali sia per lo

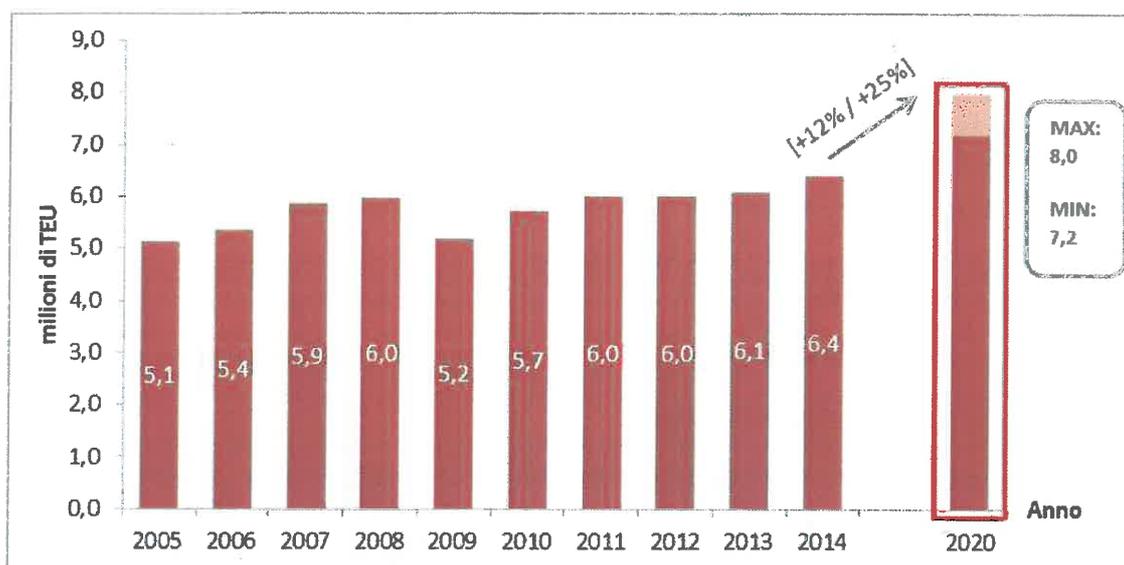
stoccaggio dei container sia per la localizzazione di attività logistiche in grado di creare valore aggiunto con la manipolazione della merce.

Le stime previsionali su scala globale sono di crescita continua del traffico container.



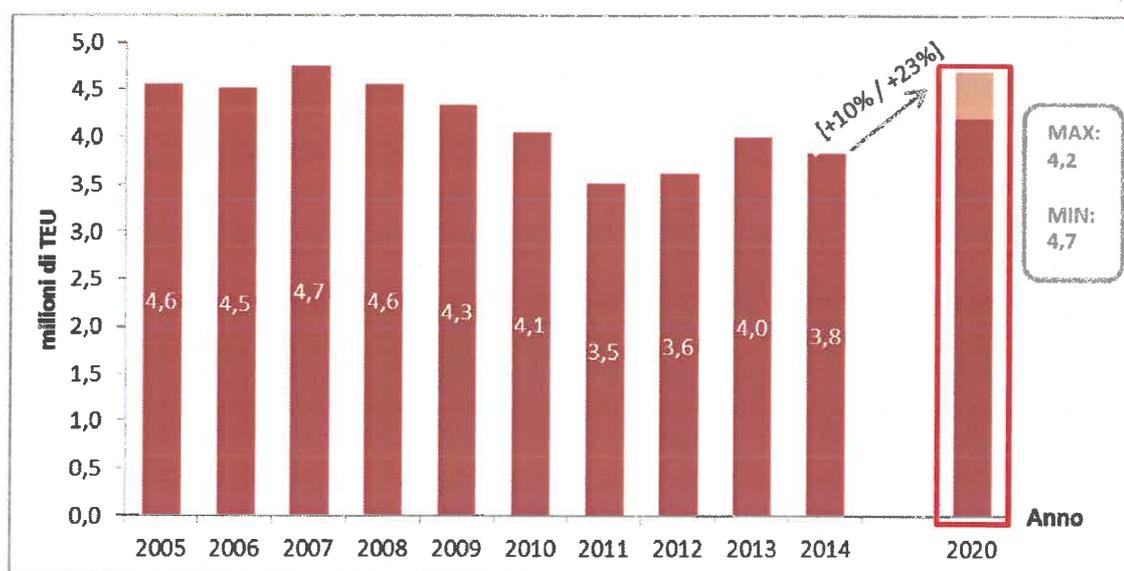
Crescita previsionale traffico container sulle principali rotte (fonte: PSNPL, 2015)

Il tasso di crescita del traffico gateway per i porti italiani è stimato tra il 2 e il 3.5%, corrispondenti ad un range compreso tra 7.2 e 8 milioni di TEU, con una crescita compresa tra 0.8 e 1.6 milioni di TEU rispetto al 2014. La ripartizione prevista è 4.9 milioni di TEU per i porti del Nord Tirreno, 1.9 milioni di TEU per il bacino Nord Adriatico, 13.3 milioni di TEU per gli altri porti.

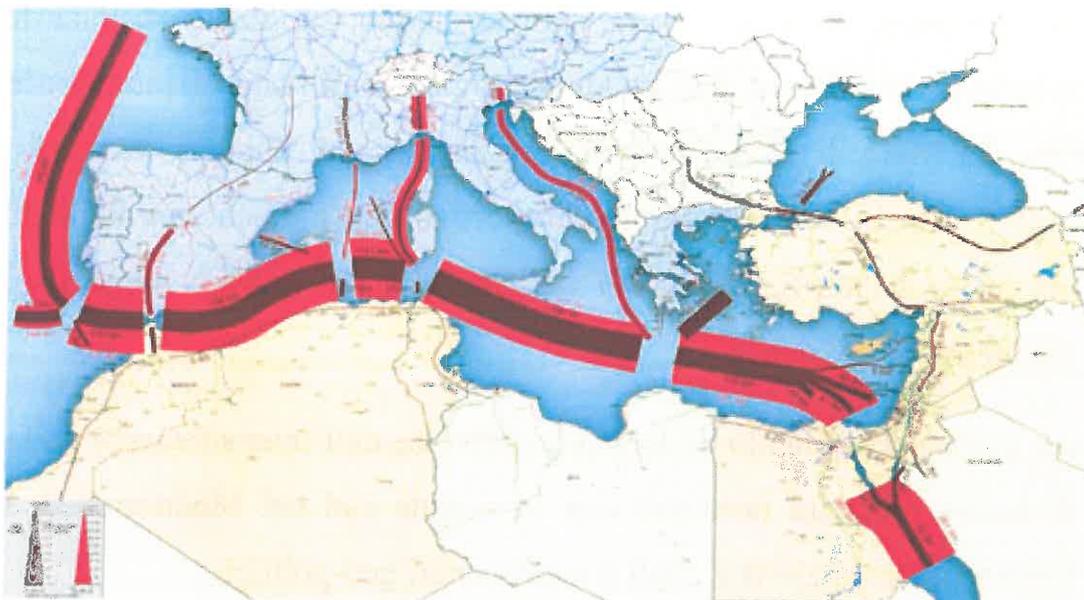


Crescita previsionale traffico container gateway nei porti italiani al 2020 in milioni di TEU (fonte: PSNPL, 2015)

Per il segmento transshipment, abbiamo già segnalato la tendenza degli ultimi anni che vede un aumento complessivo dei flussi nel Mediterraneo ed un gigantismo navale che continuerà a produrre numeri in crescita. Il PSNPL del 2015 fornisce comunque delle stime prudenziali, con tassi di crescita analoghi a quelli del segmento gateway, con una stima al 2020 compresa tra 4.2 e 4.7 milioni di TEU.



Crescita previsionale traffico container transshipment nei porti italiani al 2020 in milioni di TEU (fonte: PSNPL, 2015)



Di

particolare interesse anche il traffico legato al settore crocieristico.

La posizione baricentrica rispetto alle località di particolare interesse ed attrazione turistica fa del porto di Catania naturale scalo per navi da crociera. Dal retrostante "barocco" e dall'ingente patrimonio di bellezze storico-artistiche appartenente alla cultura siciliana, è possibile infatti muoversi in escursioni alla volta di svariate note località del circondario, proponendo anche percorsi innovativi come quelli naturalistici, presso le numerose oasi o riserve dislocate prevalentemente nel territorio della provincia etnea.

In tale ottica il Porto di Catania può diventare terminal del traffico crocieristico giacchè la distanza dall'aeroporto, sito a pochi minuti da esso, ed il clima particolarmente favorevole possono attirare, nell'arco dell'intero anno, un turismo in grado di usufruire sia di itinerari culturalmente interessanti, sia di spiagge limitrofe all'area portuale che possono essere attrezzate ad hoc anche nel periodo pre/post estivo. In merito l'Ente ha ritenuto prioritario avviare, attraverso la proposizione di un concorso di idee internazionale, la progettazione di un moderno ed attrezzato terminal Crociere, a mezzo della quale predisporre un'adeguata accoglienza ed apprestamento logistico asservito alle escursioni in partenza diretta dall'area portuale verso le località del retroterra.

Il suddetto quadro esigenziale, delinea, pertanto, i principali interventi infrastrutturali che l'AdSP intende porre in essere, nel breve e medio termine, al fine di divenire competitivo nel contesto del preesistente mercato di riferimento.

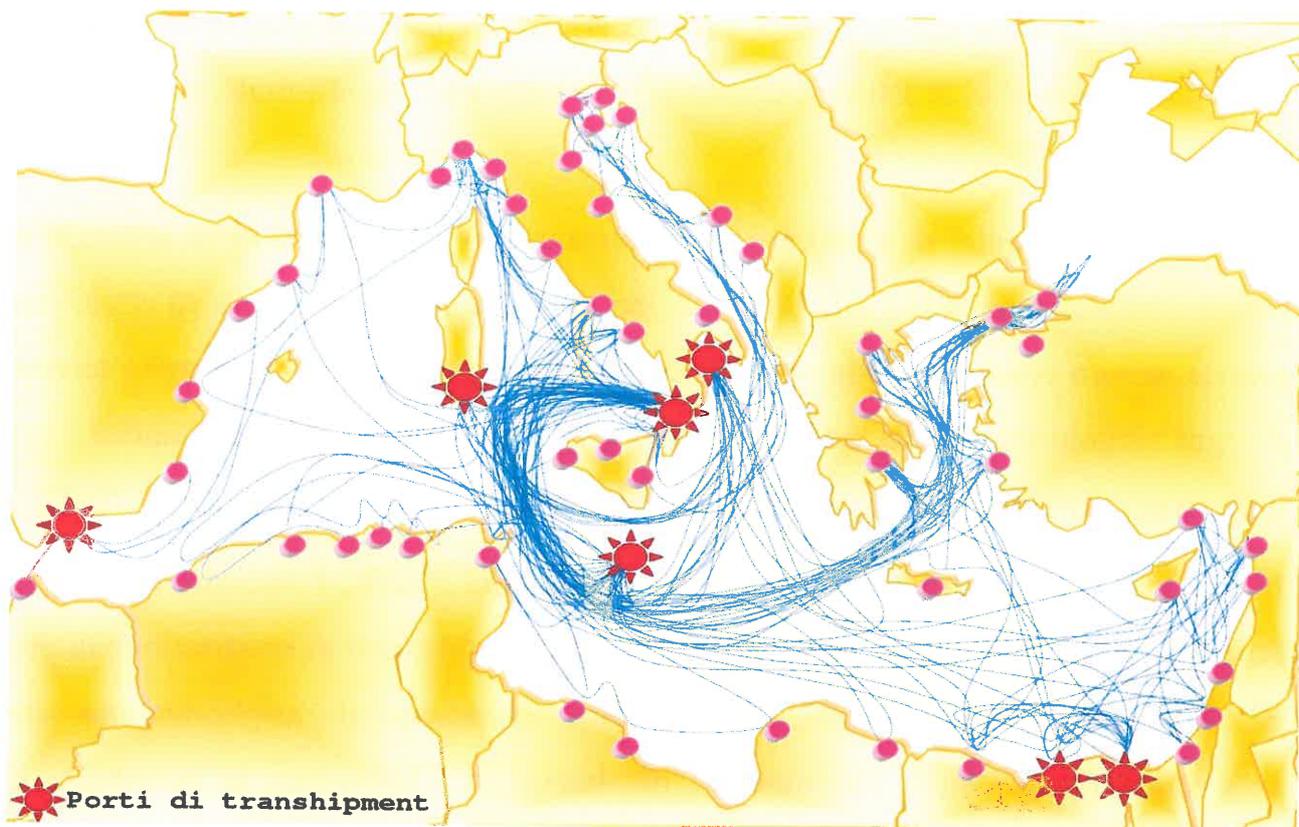
A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page. The signature is stylized and appears to be a personal name or initials.

In questo scenario, definito dal richiamato nuovo strumento di pianificazione portuale italiano, le infrastrutture attualmente in corso di realizzazione, conferiscono al Sistema del Mare di Sicilia Orientale, la capacità di puntare, non solo ad una effettiva diversificazione di traffico da altri porti di transhipment, ma ad intercettare:

- una quota dei traffici container in crescita ed in transito lungo il corridoio mediterraneo est-ovest;
- una quota del segmento di domanda derivante dall'intensificarsi e dalla nascita di nuove relazioni nord-sud con la sponda sud del Mediterraneo, sebbene fortemente condizionata dagli attuali scenari geo-politici.

Il potenziamento dei Porti di Augusta e di Catania, nell'ottica di una proficua sinergia, può favorire l'acquisizione di una nuova centralità nell'interscambio marittimo anche attraverso la valorizzazione dei Porti di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto al fine di intercettare il traffico merci transoceanico.

Infatti il ruolo di hub del Porto di Augusta potrebbe facilitare anche funzioni di interscambio tra linee di container e carichi rotabili "non accompagnati" e quindi svolgere funzioni di transhipment e cross-docking tra Italia e Nord Africa. Per tali servizi si impiegano oggi navi tipo Con-Ro che dispongono di grande flessibilità operativa e consentono di utilizzare anche porti africani con bassi fondali (PRP Augusta, 2012).



In questo contesto, l'elaborazione del P.O.T. deve essere condotta all'insegna della duttilità in modo da consentire il rapido adeguamento delle strategie, al passo con le continue evoluzioni economiche e commerciali del mercato dei traffici marittimi e della logistica.

Ed è questa la direzione mantenuta nell'elaborazione del presente P.O.T., che copre l'arco temporale 2018 – 2020, proteso alla sintesi degli obiettivi ritenuti prioritari dall'Ente.

In seguito all'accorpamento delle Autorità Portuali di Augusta e Catania nella AdSP del Mare di Sicilia Orientale, sono state avviate le necessarie interlocuzioni con gli operatori portuali.

Quanto sopra al fine di attuare una politica incentrata sulla sinergia con l'imprenditoria del settore che, investendo risorse ed energie, consente di catalizzare e sintetizzare tutte quelle esigenze che nascono e si evolvono nell'articolato processo di sviluppo delle attività portuali. Proprio in tale ottica si è, da subito, operato per la messa a sistema dei PRP attualmente esistenti, ipotizzando una necessaria specializzazione delle funzioni dei due scali, tenendo conto delle rispettive realtà e

vocazioni produttive del territorio, nonché attraverso un confronto e condivisione delle indicazioni che, le Istituzioni locali ed il settore imprenditoriale, riusciranno a sintetizzare.

Si è cercato, pertanto, di elaborare un documento programmatico delle strategie di natura complessa nella sua articolazione, ma semplice nella sua lettura ed attuazione pratica, tenuto conto poi della possibilità di maggiore dettaglio e ragguaglio tecnico di ogni singolo intervento, adeguatamente e minuziosamente illustrato anche negli ultimi Piani Triennali dei Lavori delle due ex Autorità Portuali.

In armonia con la ratio sottesa alla elaborazione del P.O.T., l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale, ha avviato un processo di acquisizione di dati ed informazioni concernenti l'attrezzatura logistica, il miglioramento dei collegamenti con i nodi intermodali dei bacini di riferimento, la possibilità di incoraggiare grandi operatori nazionali ed internazionali a scommettere sulle caratteristiche degli scali di Catania ed Augusta, un sistema che integrato e specializzato, sarà sicuramente un valore aggiunto per l'intero Sistema Paese.

In questa direzione l'analisi swot condotta ha individuato i seguenti coefficienti di competitività:

- **Posizione geografica del sistema portuale rispetto ai mercati;**
- **Collegamenti con i mercati terrestri più rilevanti** che non comportano costi e tempi di percorrenza più significativi a confronto di quelli necessari per raggiungere porti potenzialmente alternativi;
- **Operatività ed infrastrutture:** Impianti portuali ed extraportuali, adeguatezza dei fondali, accessi al porto ed alle banchine più agevoli e sicuri, disponibilità adeguata di banchine e piazzali, disponibilità di attrezzature adeguata alla movimentazione delle merci in banchina, rete stradale e ferroviaria portuale che garantisca un traffico intermodale con limitate situazioni di congestione, disponibilità di aree di parcheggio e stoccaggio, disponibilità di aree coperte

per le merci, capacità della rete autostradale, rete ferroviaria, disponibilità di buoni collegamenti con terminali ferroviari ed aeroportuali;

- **Qualità ed efficacia dei servizi:** disponibilità e produttività delle risorse umane, informatizzazione dei servizi, efficacia dei servizi pubblici, adeguatezza dei servizi marittimi, disponibilità di servizi accessori alla nave (manutenzione, acqua, bunker etc);
- **Criteri di applicazione per lo snellimento burocratico delle normative:** modalità istruttorie celeri, coordinate con le altre amministrazioni, iter che non comportino aggravii di costi per l'utenza, sicurezza condivisa tra le forze dell'ordine e le amministrazioni "portuali", orari portuali adeguati;
- **Qualità dell'offerta di servizi sulle direttrici marittime più significative:** servizi regolari, incentivazioni per le Compagnie di Navigazione, accordi con i gestori dei servizi accessori all'intermodalità (rete autostradale, ferrovia ed aeroporto);
- **Costi dei Servizi:** costi di movimentazione merci, costi per i servizi marittimi (pilotaggio, rimorchio e ormeggio), canoni e tasse portuali, incentivazione per il traffico crocieristico, costo dei rifiuti;
- **Le opportunità:** possibilità di espansione delle infrastrutture portuali a fronte dello sviluppo dei traffici marittimi, promozione della cultura del mare, pianificazione di nuove strutture stradali portuali in funzione dello sviluppo dei collegamenti con l'hinterland commerciale ed industriale, sviluppo di professionalità connesse con i trasporti marittimi e l'intermodalità;
- **Promozione dell'intermodalità e della logistica e di iniziative di interazione porto-città.**

A maggior esplicitazione dei numeri fin qui illustrati, di seguito, si riportano le statistiche di movimentazione merci dei due Porti di Catania ed Augusta.

Movimento di sbarco, imbarco, movimentazione e complessivo delle merci e dei passeggeri nel porto di Catania

Dicembre 2016 (in tonnellate)

Anno in corso - Anno 2016

Anno precedente - Anno 2015

sbarco	nel mese	da gennaio	nel mese	diff. %	da gennaio	diff. %
	rinfuse liquide	-	12.880	910	n.c.	8.995
rinfuse solide	13.984	177.072	27.831	-49,75%	191.980	-7,77%
in contenitori	20.031	330.575	27.876	-28,14%	271.838	21,61%
in rotabili	345.082	4.218.608	327.814	5,27%	4.274.337	-1,30%
altre merci varie	150	3.135	n.c.	n.c.	-	n.c.
	379.247	4.742.270	384.431	-1,35%	4.747.150	-0,10%

imbarco	nel mese	da gennaio	nel mese	diff. %	da gennaio	diff. %
	rinfuse liquide	-	-	-	n.c.	-
rinfuse solide	13.850	165.203	2.370	484,39%	190.856	-13,44%
in contenitori	11.427	167.411	18.812	-39,26%	204.710	-18,22%
in rotabili	205.709	2.799.502	186.518	10,29%	2.353.022	18,97%
altre merci varie	13	9.271	-	n.c.	62.046	-85,06%
	230.999	3.141.387	207.700	11,22%	2.810.634	11,77%

complessivo	nel mese	da gennaio	nel mese	diff. %	da gennaio	diff. %
	rinfuse liquide	-	12.880	910	n.c.	8.995
rinfuse solide	27.834	342.275	30.201	-7,84%	382.836	-10,59%
in contenitori	31.457	497.986	46.688	-32,62%	476.548	4,50%
in rotabili	550.791	7.018.110	514.332	7,09%	6.627.359	5,90%
altre merci varie	163	12.406	-	n.c.	62.046	-80,01%
	610.245	7.883.657	592.131	3,06%	7.557.784	4,31%

Movimentazione passeggeri e crocieristi (unità) Porto di Catania		
Anno 2016	Anno 2015	differenza
243.746	223.137	+ 9,24%



RIEPILOGO MOVIMENTAZIONE MERCI - ANNO 2016

Spazio Navi Arrivate	GENOVA	ROSARIO	MARSA	APRILE	MARSA	SALVO	LUGLIO	AGOSTO	SETTEMBRE	OTTOBRE	NOVEMBRE	DICEMBRE	TOTALE
PRODOTTI SCARICATI	212	288	197	288	223	313	215	195	182	193	194	328	2498
Prodotti Petroliiferi	1.248.174	937.523	1.143.555	1.179.085	1.179.718	1.132.834	1.329.476	1.205.610	1.159.265	1.197.268	1.211.562	1.187.721	14.064.872 Tm
Prodotti Chimici	10.107	11.133	10.494	13.077	19.437	11.413	13.629	21.670	11.382	10.189	9.846	14.871	162.266 Tm
Prodotti Secchi	38.333	51.056	40.836	48.892	83.286	36.792	42.349	32.813	40.541	31.400	22.821	19.831	522.586 Tonn
Gas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 Tm
PRODOTTI IMBARCATI													
Prodotti Petroliiferi	731.880	678.698	592.042	540.265	766.887	733.268	788.522	782.766	825.295	864.783	739.723	673.827	8.124.974 Tm
Prodotti Chimici	49.272	38.923	33.718	49.029	40.352	48.991	58.421	47.825	55.795	42.618	46.932	58.342	549.456 Tm
Prodotti Secchi	38.457	32.697	32.351	29.208	23.721	22.993	33.772	18.627	33.679	22.810	20.492	8.220	253.632 Tonn
Gas	73.463	48.140	92.155	73.237	26.973	92.929	71.892	84.821	59.124	59.737	59.738	81.433	619.229 Tm
Acqua potabile	14.616	13.876	26.542	24.724	22.749	2.789	8.522	8.788	4.208	2.626	1.922	1.222	121.105 Tm
BUNKER FORNITO													
FO	17.626	17.626	23.441	28.524	19.437	16.247	19.498	11.020	18.274	18.492	27.693	29.637	307.483 Tm
GLIASSOLIO	3.449	4.697	4.839	6264	4.422	4.649	8.116	4.236	5.696	3.493	5.082	10.001	70.426 Tm
TOTALE RINPIUSA COLTA													23.183.088
TOTALE RINPIUSA INVIATA													25.999.360

3) ASPETTI ENERGETICI ED AMBIENTALI DEL P.O.T.

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

di sviluppo dell'Area effettivamente sostenibile che accompagni la tutela dell'ambiente delle aree portuali da varie fonti di inquinamento.

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

In effetti, il Reg. (UE) 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti stabilisce che gli Stati membri debbano prendere le misure adeguate affinché la rete centrale si conformi entro il 31 dicembre 2030 alle disposizioni del Regolamento stesso. Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione Europea esaminerà la realizzazione della rete centrale, valutando i progressi compiuti nell'attuazione del Regolamento, i cambiamenti dei flussi di trasporto di merci e passeggeri, lo sviluppo degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture nazionali di trasporto e la necessità di apportare modifiche al Regolamento. La Commissione, tenendo conto della situazione economica e di bilancio degli Stati membri, valuterà inoltre se la rete centrale debba essere modificata. Con riferimento al trasporto marittimo, gli 83 porti ricompresi nella rete "core" dovranno, entro il 2030, rispettare tutti i criteri propri dei nodi comprehensive e conformarsi agli ulteriori requisiti stabiliti per i nodi della rete centrale. Tali criteri riguardano non soltanto aspetti relativi ai traffici e alle infrastrutture portuali, ma anche l'efficienza energetica, le emissioni inquinanti e i servizi marittimi elettronici.

Il profilo dei combustibili puliti alternativi, richiamati dal Regolamento UE n.1315/2013, è stato disciplinato in termini di ulteriori requisiti dalla Direttiva 2014/94/UE relativa alla "Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi". Tale Direttiva risponde all'esigenza di liberare il settore europeo dei trasporti dalla sua eccessiva dipendenza dal petrolio attraverso l'uso di combustibili alternativi e di assicurare la realizzazione di punti di rifornimento

di combustibili alternativi con standard comuni. Essa stabilisce che gli Stati membri debbano adottare un Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la realizzazione della relativa infrastruttura. La Direttiva, in particolare, introduce un framework regolatorio per i seguenti combustibili: l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici (gas naturale liquefatto – GNL e gas naturale compresso - GNC) e il gas di petrolio liquefatto (GPL). Attraverso i Quadri strategici nazionali gli Stati membri assicurano che, entro il 31 dicembre 2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL, al fine di consentire nella rete centrale TEN-T la circolazione di navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL. I punti di rifornimento per il GNL includono, in particolare, terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna. Nei Quadri strategici nazionali, gli Stati membri designano i porti marittimi che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato. Gli Stati membri assicurano inoltre, che sia valutata nei rispettivi Quadri strategici la necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, entro il 31 dicembre 2025, quale priorità nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli 25 altri porti, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali. L'Italia ha recepito la Direttiva 2014/94 attraverso il D.Lgs. 257/2016, entrato in vigore nel gennaio 2017, che adotta il Quadro strategico nazionale. Relativamente alla fornitura di elettricità nei porti marittimi, il Quadro strategico rimanda ad “approfondite considerazioni locali di carattere ambientale, di traffico marittimo, di generazione e disponibilità di energia elettrica dalla rete nazionale” una valutazione “caso per caso, porto per porto” riguardo all'opportunità di realizzare un impianto di alimentazione elettrica per navi.

Per quanto concerne invece i punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi, il Quadro strategico tende ad attenuare la distinzione tra porti delle rete centrale e porti della rete globale, suggerendo un modello diffuso. Nel Documento si afferma infatti, che “La rete di distribuzione del GNL nei porti deve necessariamente comprendere sia porti appartenenti alla rete centrale della TEN-T, sia porti esterni”. La valutazione riguardante l'opportunità di inserire un porto nella rete di distribuzione GNL, a prescindere dalla sua appartenenza alla rete centrale TEN-T, sarà svolta in base ai seguenti elementi:

- presenza nel porto di servizi di stoccaggio e distribuzione di combustibili tradizionali;
- sostenibilità dello sviluppo delle necessarie infrastrutture per il GNL, in termini di investimento economico, domanda prevista e prospettica, accessibilità per i mezzi di trasporto che fruirebbero della infrastruttura e disponibilità di spazi atti alle operazioni di bunkeraggio.

Relativamente alla configurazione di una rete di distribuzione del GNL nel settore marittimo e portuale, il Quadro aggiunge una distinzione tra una prima fase di breve periodo (fino al 2020) e una seconda fase di medio-lungo periodo (dal 2020 in poi):

- nella prima, il Documento ipotizza che la domanda di GNL sarà piuttosto limitata sia sotto il profilo quantitativo che sotto quello geografico, essendo legata a tipologie di traffico e iniziative armatoriali circoscritte. In relazione ai fattori che influenzano la scelta del combustibile, tale domanda potrebbe interessare i servizi di linea passeggeri costieri nazionali, nazionali ed internazionali brevi e i servizi portuali. In tale fase si ipotizza quindi che la maggiore domanda si collocherà in aree a forte traffico passeggeri con breve percorrenza e con rotte e scali definiti (essendo la quantità di combustibile necessaria ridotta e il punto di rifornimento facilmente individuabile). In questa prima fase, viene quindi ipotizzata un'ottimizzazione della

collocazione dei punti di rifornimento di GNL con criteri che li rendano idonei a servire anche il traffico pesante su gomma che transita per lo scalo marittimo.

- Nella seconda fase, di medio-lungo periodo (dal 2020 in poi), si ipotizza che potrebbero avere interesse al GNL le navi passeggeri e porta contenitori che operano regolarmente su tratte definite.

È intendimento, quindi, promuovere l'utilizzo e la produzione di energia rinnovabile, riducendo i fattori di inquinamento da CO2 e della gestione del ciclo dei rifiuti. A tal proposito, L'AdSP risulta inserita nel Progetto Comunitario GAINN4CORE che è parte integrante del Global Project GAINN-IT, il quale si propone di concepire, definire, testare, validare e implementare, nel periodo 2017-2030, la rete infrastrutturale italiana per l'impiego di carburanti alternativi per i trasporti terrestri, garantendo la continuità della catena transnazionale di distribuzione dei carburanti alternativi. L'AdSP del Mare di Sicilia Orientale, presente quale sede di Porto CORE, sta individuando la migliore localizzazione per un deposito costiero di LNG e conseguentemente una stazione di bunkeraggio di tale combustibile.



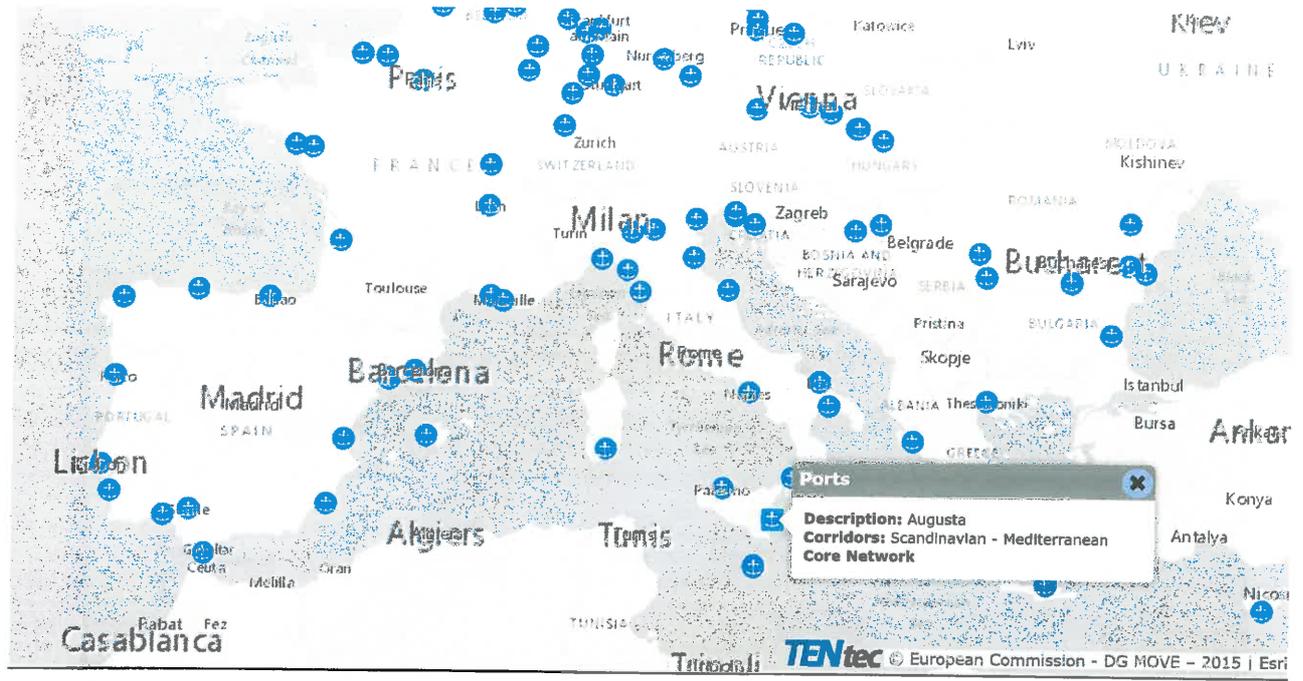
4) UTILITA' E STRUTTURAZIONE DEL P.O.T.

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

Gli obiettivi primari possono così sintetizzarsi:

- fornire un quadro normativo di riferimento per le iniziative imprenditoriali fornendo ad ogni singolo operatore il quadro conoscitivo della portualità del sistema;
- intensificare il programma di sviluppo delle infrastrutture portuali, contestualizzando lo stesso in relazione ai dati di crescita dei principali segmenti di attività degli scali;
- pianificare una piattaforma di interventi amministrativi e tecnici che consentano una più adeguata offerta di servizi ed un miglioramento del loro coordinamento;
- promuovere tavoli tecnici di concertazione per lo studio di adeguati interventi finalizzati a realizzare una migliore integrazione tra il porto e la città;
- valorizzare il ruolo strategico degli scali nell'ambito della rete logistica regionale, nazionale ed internazionale, mediante la realizzazione di strutture e di servizi puntando su una futura specializzazione dei due scali.

La presenza nell'AdSP del Mare di Sicilia Orientale di due scali, entrambi ricompresi nella RETE TEN-T Europea (Augusta nella RETE CORE e Catania in quella COMPREHENSIVE), rappresenta sicuramente una potenzialità per lo sviluppo infrastrutturale dell'intero Sistema Portuale della Sicilia Orientale, in relazione alla priorità di accesso ai canali ed ai fondi finanziari Comunitari, nonché alla Centralità del Corridoio Scandinavo Mediterraneo nelle politiche trasportistiche dell'Europa.



[Handwritten signature]

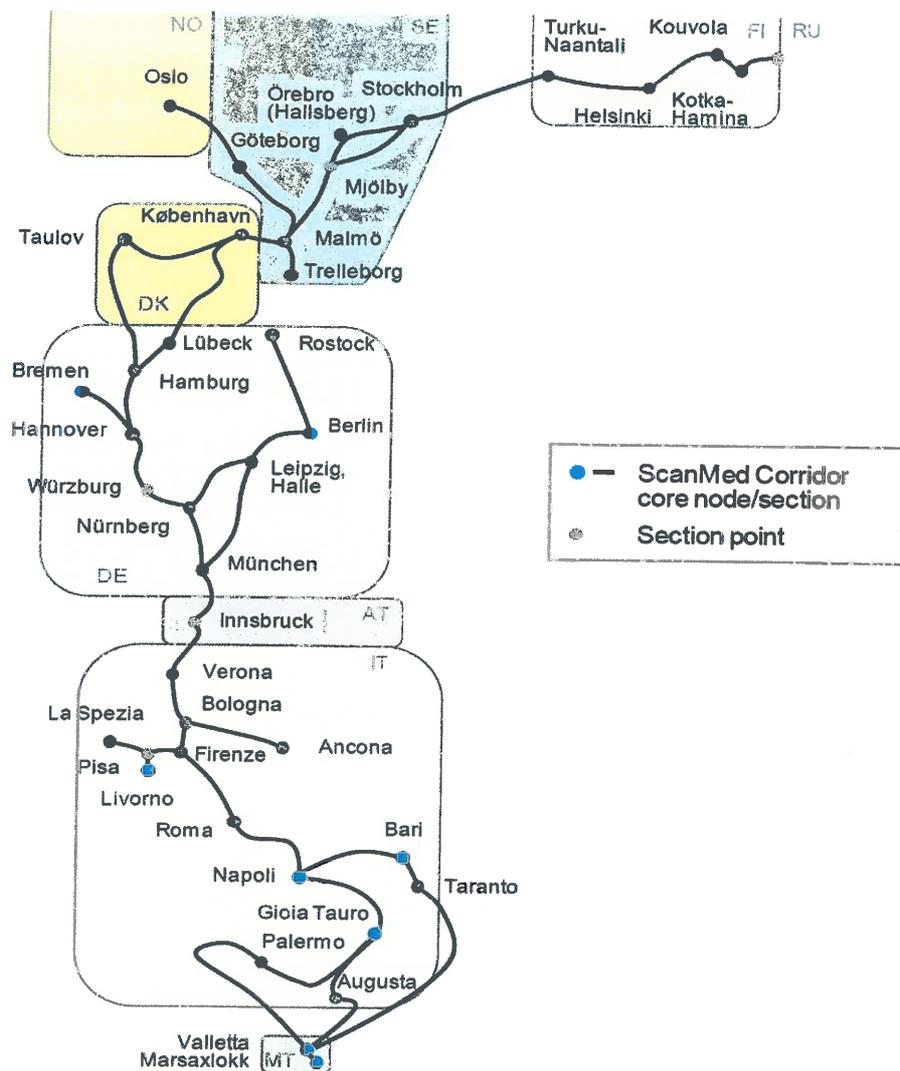


Comprehensive & Core Network: Roads, ports, rail-road terminals and airports

BE BG CZ DK DE EE IE EL ES FR HR IT CY LV LT LU HU MT NL AT PL PT RO SI SK FI SE UK



Comprehensive		Core		Comprehensive		Core	
	Road / Completed		Road / Completed		Ports		Airports
	Road / To be upgraded		Road / To be upgraded		RRT		Airports
	Road / Planned		Road / Planned				



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

Di questi, come più chiaramente indicato nelle schede allegate al presente documento, alcuni sono già in corso di realizzazione, altri sono programmati e già provvisti della relativa copertura finanziaria, altri sono stati pianificati e per essi l'AdSP intende promuoverne la progettazione e la realizzazione, attingendo dalle necessarie fonti di finanziamento nazionali e/o comunitarie, coinvolgendo, ove possibile, l'iniziativa privata, anche ricorrendo ad operazioni finanziarie innovative come il "Project Financing", che ha il duplice vantaggio della realizzazione di un'opera di valenza pubblica con risorse private.

IL SEGRETARIO GENERALE
Ing. Carlo Guglielmi

IL PRESIDENTE
Avv. Andrea Annunziata

N. Prog. 1

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale di Augusta per attracco di mega navi containers e attrezzaggio con gru a portale – 1° stralcio funzionale**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **In corso**

Obiettivo dell'intervento **Adeguamento strutturale**

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



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

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

 Valore economico dell'intervento **38.700.000,00**

 (laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

 Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

**C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia**

 Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

4 anni
Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva																	
Approvazione																	
Gara																	
Affidamento																	
Esecuzione						X	X	X	X								
Collaudo									X								

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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



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

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 2

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di adeguamento di un tratto di banchina del Porto Commerciale di Augusta per attracco di mega navi containers – 2° stralcio funzionale**
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Pianificato**

Obiettivo dell'intervento **Adeguamento strutturale**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 12.378.000,00

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo) 2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020				
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	
Progettazione esecutiva						X												
Approvazione							X											
Gara								X										
Affidamento								X										
Esecuzione									X	X	X	X						
Collaudo													X					

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 12.378.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 3

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di realizzazione del nuovo terminal containers -progetto unificato già 1° e 2° stralcio**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **In corso**

Obiettivo dell'intervento **Nuove banchine e piazzali operativi**

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



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

Valore economico dell'intervento **78.320.000,00**

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

3 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020				
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	
Progettazione esecutiva					X													
Approvazione					X													
Gara																		
Affidamento																		
Esecuzione						X	X	X	X	X	X	X	X	X				
Collaudo																X		

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 78.320.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
--------------------	---------------------



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

Progettazione	€. 7.764.526,30
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€. 29.185.264,43
Lavori	€. 41.370.209,27
TOTALE	€. 78.320.000,00

N. Prog. 4

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta – 1° stralcio funzionale**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Programmato**

Obiettivo dell'intervento **Ampliamento della superficie operativa**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 28.300.000,00

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione		X															
Gara		X															
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X	X	X	X	X				
Collaudo														X			

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 28.300.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa



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

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

N. Prog. 5

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di realizzazione di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta – 2° stralcio funzionale**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Pianificato**

Obiettivo dell'intervento **Ampliamento della superficie operativa**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 27.700.000,00

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione					X												
Gara								X									
Affidamento									X								
Esecuzione										X	X	X	X	X	X		
Collaudo																X	

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 27.700.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa



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

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

N. Prog. 6

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di rifiorimento e ripristino statico delle testate e zone limitrofe della bocca centrale della diga foranea del Porto di Augusta**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Programmato**

Obiettivo dell'intervento **Miglioramento della sicurezza in ambito portuale**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 12.000.000,00

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

Rada del Porto di Augusta – 96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa -
Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

L'opera consiste nel rifiorimento delle testate e delle zone limitrofe della bocca centrale della diga foranea del Porto di Augusta. L'intervento si concentra pertanto nel tratto Sud e testata Sud della diga Nord e nel tratto Nord e testata Nord della diga centrale.

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X	X							
Collaudo											X						

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 12.000.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
--------------------	---------------------



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

Progettazione	€ 224.183,41
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€ 566.646,33
Lavori	€ 11.209.170,26
TOTALE	€ 12.000.000,00

N. Prog. 7

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **31/08/2017**

Soggetto compilatore **Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)**

Titolo intervento **Lavori di collegamento ferroviario del Porto Commerciale con la linea ferrata nazionale Siracusa – Catania**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Pianificato**

Obiettivo dell'intervento **Favorire l'intermodalità del trasporto merci**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 14.600.000,00

(*laddove presente*) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

C.da Punta Cugno Porto Commerciale Augusta – 96011 Comune di
Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X						
Collaudo												X					

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 14.600.000,00



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

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 8

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 31/08/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale (ex Autorità Portuale di Augusta)

Titolo intervento Lavori di manutenzione straordinaria delle banchine e dei piazzali del Porto Commerciale e della Nuova Darsena Servizi.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Programmato**

Obiettivo dell'intervento **Mantenimento in efficiente stato delle strutture portuali esistenti**

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



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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE

Valore economico dell'intervento 12.700.000,00

(laddove presente) Contributi
finanziari esistenti

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

Rada del Porto di Augusta – Porto Commerciale e Nuova Darsena Servizi –
96011 Comune di Augusta, Prov. Siracusa - Italia

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

3 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X	X					
Collaudo													X				

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento Euro 12.700.000,00

Quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
--------------------	---------------------



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

Progettazione	€ 475.000,00
Forniture	0,00
Servizi (somme a disposizione)	€ 1.424.135,17
Lavori	€ 10.800.864,83
TOTALE	€ 12.700.000,00

N. Prog. 1

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Lavori di realizzazione ed ammodernamento della pavimentazione dei piazzali del molo F. Crispi e del porto nuovo.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Miglioramento condizioni di sicurezza

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



Valore economico dell'intervento € 2.200.000,00

(*laddove presente*) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva			X														
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X								
Collaudo										X							

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 2.200.000,00

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 2

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Lavori di realizzazione della nuova pavimentazione retrostante il molo di mezzogiorno, compresa la sistemazione del ciglio e le opere in sottosuolo.
Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Miglioramento condizioni di sicurezza

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



Valore economico dell'intervento € 1.000.000,00

(laddove presente) Contributi -

Finanziari Esistenti -

-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

Porto di Catania

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva				X													
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento							X										
Esecuzione								X	X	X	X						
Collaudo													X				

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 1.000.000,00

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 3

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Manutenzione del fondale antistante la banchina nuova della diga foranea.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Approfondimento del fondale antistante la banchina interna del molo Foraneo del porto

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



Valore economico dell'intervento € 1.200.000,00

(laddove presente) Contributi -
Finanziari Esistenti -

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva			X														
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X									
Collaudo										X							

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 4

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Miglioramento condizioni di sicurezza per l'operatività e la fruizione degli spazi portuali

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

Valore economico dell'intervento € 3.500.000,00

(laddove presente) Contributi Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento (indicare i territori comunali coinvolti dall'intervento) Porto di Catania

Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo) 2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento Manutenzione straordinaria del sedime portuale finalizzata a garantire gli standard di sicurezza per gli utenti e gli operatori portuali. Si tratta di vari interventi di rifacimento dei piazzali, della viabilità e degli arredi portuali.

Sezione progettuale: cronoprogramma

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

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione			X														
Gara				X													
Affidamento					X												
Esecuzione						X	X	X	X								
Collaudo										X							

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 3.500.000,00

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

Tipologia attività	Val. economico tot.
Progettazione	€ 100.000,00
Forniture	
Servizi (somme a disposizione)	€ 400.000,00
Lavori	€ 3.000.000,00
TOTALE	€ 3.500.000,00

N. Prog. 5

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Intervento di rifiorimento della mantellata esterna della diga foranea del porto.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Incremento delle condizioni di sicurezza

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



Valore economico dell'intervento € 49.000.000,00

(laddove presente) Contributi -
Finanziari Esistenti -

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva		X															
Approvazione				X													
Gara					X												
Affidamento						X											
Esecuzione							X	X	X	X	X	X					
Collaudo													X				

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 49.000.000,00

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 6

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Realizzazione del nuovo varco Asse dei Servizi.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Realizzare la porta di accesso sud all'ambito portuale

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



Valore economico dell'intervento € 4.000.000,00

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento)

Porto di Catania

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - laddove previsto
- e collaudo)

2 anni

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva						X											
Approvazione								X									
Gara									X								
Affidamento										X							
Esecuzione											X	X	X	X	X	X	
Collaudo																	X

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 4.000.000,00

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 7

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Lavori di rettifica delle banchine est del molo sporgente centrale del porto.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Potenziamento degli accosti per navi da crociera

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



Valore economico dell'intervento € 12.000.000,00

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento **Lavori di rettifica delle banchine est del molo sporgente centrale del porto. Rettifica delle banchine n. 13 e 14 dello sporgente Centrale del porto con la creazione di un unico accosto di oltre 340 m al fine di potenziare il traffico crocieristico.**

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione						X											
Gara							X										
Affidamento								X									
Esecuzione									X	X	X	X	X	X	X		
Collaudo																X	

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 8

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Lavori di rettifica delle banchine ovest del molo sporgente centrale del porto.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Potenziamento infrastrutture per traffico crocieristico

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



Valore economico dell'intervento € 10.000.000,00

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento **Lavori di rettifica delle banchine ovest del molo sporgente centrale del porto. Rettifica delle banchine ovest del molo sporgente centrale per incrementare il numero di accosti per le navi da crociera.**

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva					X												
Approvazione						X											
Gara							X										
Affidamento								X									
Esecuzione									X	X	X	X	X	X	X		
Collaudo																X	

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 9

Sezione Anagrafica

Data di compilazione **24/07/2017**

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

Titolo intervento **Intervento di sistemazione della pavimentazione della "passeggiata" sul molo foraneo, compresa la realizzazione dell'arredo urbano.**

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) **Pianificato**

Obiettivo dell'intervento **Intervento di miglioramento del waterfront**

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



Valore economico dell'intervento **€ 5.000.000,00**

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte le fasi dell'intervento, progettazione, realizzazione, test - laddove previsto - e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva						X											
Approvazione									X								
Gara											X						
Affidamento												X					
Esecuzione													X	X	X	X	
Collaudo																	X

Sezione Finanziaria: importo progettuale

Importo dell'intervento € 5.000.000,00

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 10

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Ristrutturazione, consolidamento ed adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Miglioramento delle condizioni di sicurezza

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



Valore economico dell'intervento € 11.500.000,00

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

Descrizione generale dell'intervento **Ristrutturazione, consolidamento ed adeguamento delle banchine e delle infrastrutture del porto nuovo. Intervento di consolidamento del pennello ovest del bacino del porto vecchio sino alla banchina n. 19 del porto.**

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2017				2018				2019				2020				
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	
Progettazione esecutiva					X													
Approvazione						X												
Gara							X											
Affidamento								X										
Esecuzione									X	X	X	X	X	X				
Collaudo																X		

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

N. Prog. 11

Sezione Anagrafica

Data di compilazione 24/07/2017

Soggetto compilatore Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale

Titolo intervento Realizzazione di una stazione marittima.

Tipologia * (in corso/programmato/pianificato) Pianificato

Obiettivo dell'intervento Potenziamento traffico crocieristico

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



Valore economico dell'intervento € 22.000.000,00

(laddove presente) Contributi
Finanziari Esistenti

-
-
-

Area interessata dall'intervento
(indicare i territori comunali coinvolti
dall'intervento) **Porto di Catania**

Durata dell'intervento (include tutte
le fasi dell'intervento, progettazione,
realizzazione, test - *laddove previsto*
- e collaudo) **2 anni**

Sezione progettuale: descrizione

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

Sezione progettuale: cronoprogramma

Fasi	Mesi	2018				2019				2020				2021			
		1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim	1° trim	2° trim	3° trim	4° trim
Progettazione esecutiva				X													
Approvazione					X												
Gara						X											
Affidamento							X										
Esecuzione								X	X	X	X	X	X				
Collaudo														X			

Sezione Finanziaria: importo progettuale

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

Stima del quadro economico dell'intervento per tipologia di spesa

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

