

Luigi Di Bella, Rappresentante degli Imprenditori di cui agli artt. 16 e 18,
Componente
Stefano Carollo, Rappresentante delle Imprese Ferroviarie operanti in porto,
Componente

Segretario Generale

Avv. Domenico Massimo Sapienza

Elenco Componenti della Commissione Consultiva Locale (ai sensi dell'art. 15 della legge n°84/94)

Santo Castiglione – Presidente

Sig. Valter CAPUANO – Rappresentante della categoria degli Armatori

Sig. Carlo MAJORANA GRAVINA – Rappresentante della categoria degli Imprenditori

Sig. Giuseppe CAMPIONE – Rappresentante della categoria degli Industriali

Sig.ra Mariella NASTASI – Rappresentante categoria degli Spedizionieri

Sig.ra Giovanna NICOTRA – Rappresentante categoria degli Agenti Raccomandatari

Sig. Rosario SCUDERI – Rappresentante categoria degli Autotrasportatori

Sig. Antonio COSENTINO – Rappresentante dei lavoratori delle imprese portuali

Sig. Giuseppe STANCANELLI – Rappresentante dei lavoratori delle imprese portuali

Sig. Antonino MOLINO – Rappresentante dei lavoratori delle imprese portuali

Sig. Marco MONACO – Rappresentante dei lavoratori delle imprese portuali

Sig. Francesco LA MALFA – Rappresentante lavoratori delle imprese portuali

Sig. Davide ROMANO – Rappresentante dei dipendenti dell'Autorità Portuale

Componenti del Collegio dei Revisori dei Conti

Martino Grasso – Presidente;

Eugenia Di Fusco – Componente;

Rosario Foti – Componente.

Magistrato della Corte dei Conti

Angelo De Marco

AUTORITA' PORTUALE DI CATANIA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

L. 28.01.1994 n. 84, Art. 9 c. 3 lett. a)

Premesse

Nella elaborazione del Piano Operativo Triennale, delineato dall'art. 9 della legge n°84/94 come strumento di pianificazione degli obiettivi e della strategia di gestione dell'Ente, propedeutici al perseguimento dei compiti istituzionali fissati ex lege nonché per lo sviluppo delle attività portuali, si devono necessariamente proporre adeguati schemi di assetto i quali, grazie anche all'ausilio degli opportuni e meditati aggiornamenti annuali, possano rendere realizzabili traguardi ritenuti prioritari.

In questo contesto l'elaborazione del POT deve essere condotta all'insegna della duttilità in modo da consentire il continuo 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 POT, che copre l'arco temporale 2005 – 2007, proteso alla sintesi degli obiettivi ritenuti prioritari dall'Ente.

Attraverso un raccordo preventivo *con gli operatori portuali*, cui sottesa una politica incentrata sulla sinergica con l'imprenditoria del settore che, all'interno del porto, investe risorse ed energie, ha consentito infatti occasione per catalizzare e sintetizzare tutte quelle esigenze che nascono e si evolvono nell'articolato processo di sviluppo delle attività portuali.

È evidente infatti che la valutazione degli operatori concernente la competitività dello scalo è strettamente correlata con l'efficacia e l'economicità delle operazioni svolte con riguardo agli interessi particolari di ciascun utente. Ma sebbene le diverse valutazioni sono il frutto di osservazioni derivanti da una categoria di operatori così disomogenea, tutte egualmente rilevanti, sul piano dell'effettivo impatto sulle attività portuali è necessario operare una scelta di priorità, debitamente filtrata da un'analisi improntata al conseguimento di interessi diffusi.

Allo stesso modo, una più allargata intesa *con gli Enti Locali* investiti di competenza sul territorio, anche quelli non rappresentati in Comitato Portuale, ha consentito all'Ente non soltanto di rafforzare lo spirito e la pratica della concertazione, che per lo scalo etneo ha dato apprezzabili risultati, ma di ingenerare diffusamente nel contesto dell'intera P.A. un maggiore senso di responsabilità e partecipazione attiva al consolidamento dello sviluppo portuale etneo.

Si è cercato 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 nel Piano Triennale dei Lavori.

Si è partiti dall'assetto complessivo del porto così come elaborato nel PRP del '78, in quanto vigente ed in quanto prezioso fulcro dal quale sviluppare l'assetto futuro, si è tenuto conto dei preziosi adeguamenti tecnico-funzionali grazie ai quali questa Amministrazione ha potuto contestualizzare il rilancio dello scalo in una realtà rivitalizzata proprio dall'azione di promozione schierata in campo dall'Ente in questi suoi dieci anni di vita, cercando di non trascurare tutti gli aspetti della portualità e delle attività ad essi connesse.

In armonia con la ratio sottesa alla elaborazione del POT, l'Autorità Portuale 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 sullo scalo etneo, il sistema di integrazione degli assetti del bacino portuale con quello urbanistico circostante, nonché l'implementazione delle dotazioni tecniche e l'erogazione di servizi capaci di costituire un valore aggiunto.

Nell'ambito dello scenario così disegnato, il ruolo che l'Autorità Portuale è chiamata ad espletare assume una connotazione di rilievo.

Ogni iniziativa promossa dall'Ente per sviluppare il porto e rilanciare le attività allo stesso correlate può prendere concretamente corpo e consistenza soltanto quando sia il concreto risultato di propositivi rapporti con gli operatori e realizzi con esito positivo la propensione all'investimento degli stessi. Questa politica all'impronta della sinergia ricercata ha rappresentato, ad oggi, la strategia vincente, la più convincente per incoraggiare l'Esecutivo a credere ed investire nel porto di Catania e per suscitare nel "privato" l'attrattiva per un potenziale polo imprenditoriale, degno della tradizione "mercantile" della Città, da anni sopita.

Il ruolo propulsivo dell'Autorità Portuale, la positiva concertazione tra le Istituzioni dalla stessa coinvolte, precise volontà imprenditoriali ed un equilibrato rapporto pubblico/privato, ha certamente costituito un'alchimia vincente, grazie alla quale la Città ha riscoperto le proprie tradizioni marinaresche, la propria vocazione commerciale legata al settore dei traffici marittimi, la voglia di godere della pulsante realtà del suo centro storico non più intesa come periferia al margine, ma nodo economico-sociale dal quale si dipartono nuove direttrici che incoraggiano innovate prospettive e sollecitano iniziative imprenditoriali di qualunque genere.

Il porto ha e deve avere una funzione principale: soddisfare interessi diffusi, supportare l'economia della città, essere il volano delle iniziative commerciali correlate all'importazione/esportazione delle merci via mare, canale di sviluppo e studio dell'intermodalità e della logistica, luogo di tradizione e di riconquista del fronte "suo" fronte mare, attorno al quale rivitalizzare i quartieri storici, che costituiscono il 70% del patrimonio architettonico dell'intera città.

In questa direzione, l'A.P. può svolgere il proprio ruolo attraverso lo studio dei seguenti coefficienti di competitività:

- Posizione geografica del porto rispetto ai mercati. Collegamenti con i mercati terrestri più rilevanti, che non comportino costi e tempi di

percorrenza più significativi a confronto di quelli necessari per raggiungere porti potenzialmente alternativi

- Infrastrutture ed Impianti portuali ed extraportuali: adeguatezza dei fondali, accessi al porto ed alle banchine più agevoli e sicuri, disponibilità adeguata di banchine e piazzali, disponibilità adeguata di attrezzature per la movimentazione delle merci in banchina, rete stradale portuale che garantisca un traffico 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 *deburocratizzata* 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;
- 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, di iniziative di interazione porto-città.

Di qui la necessità di adoperarsi su più campi, implementando i progetti di infrastrutturazione, di creare quelle condizioni e quel clima di affidabilità che possano incentivare le iniziative dei privati, il miglioramento della gamma dei servizi e delle dotazioni tecniche di cui il porto dispone, di promuovere l'intermodalità, l'intensificazione del processo di sviluppo delle Autostrade del Mare.

Per la prima volta, la logistica territoriale, interpretata in prima istanza proprio dalle Autorità Portuale, avoca a sé un ruolo di soggetto attivo nel lancio delle Autostrade del mare, candidandosi a sostenere concretamente le iniziative degli armatori che in questi anni hanno coraggiosamente investito nella realizzazione di una rete di collegamenti italiani e mediterranei.

Alla base di questo progetto innovativo si colloca una forte identificazione della categoria che si candida a promuovere la modalità di trasporto misto gomma - nave, costruendo nuovi rapporti con gli armatori e generando nuove opportunità soprattutto per le piccole e medie aziende di autotrasporto. Alla base di questa nuova logica di gestione si colloca una formula di consorziarizzazione analoga a quella tipica dei gruppi di acquisto, che operano con successo in settori diversi dal trasporto. Le Autorità Portuali, così come gli armatori, sono i diretti interessati a progetti che vadano a facilitare, così come indicato da più parti, a partire dalle Istituzioni comunitarie, l'utilizzo delle modalità marine. Oggi l'ulteriore espansione dei servizi di linea rende disponibili oltre 200 viaggi A/R settimanali, con una offerta pari a circa 25 milioni di metri lineari di capacità.

Tra il 1999 ed il 2005 l'offerta di stiva delle Autostrade del mare per la Sicilia è aumentata del 113%, quella dei servizi mediterranei del 350%; l'attività di investimento in nuove navi finalizzate ai servizi di Autostrade del mare è stata sino ad oggi ingente, stimabile pari ad oltre 2 miliardi di euro. Il servizio marittimo è attualmente in sovrapproduzione rispetto alla propria domanda. Nei collegamenti con la Sicilia in 5 anni l'offerta di stiva è passata da 117.000 ml a 252.000 per settimana. Spesso una critica che viene mossa alle linee Autostrade del mare è di non essere convenienti sul piano dei costi, soprattutto se comparate con percorrenze chilometriche minime del "tuttostrada". In realtà sono competitive se i costi sono raffrontabili con quelli di un trasporto stradale effettuato in maniera legale e rispettosa delle regole; una moderna nave ro/ro oggi ha una velocità commerciale soltanto di poco inferiore, e in certi casi equivalente, a quella dei veicoli stradali. In questo contesto, pertanto, l'autotrasporto non solo diventa soggetto attivo in merito al decollo delle Autostrade del mare, ma addirittura propositivo. Attraverso le opportune metodologie, le Autorità Portuali devono interagire con questo comparto, favorendo l'aggregazione attraverso consorzi o gruppi di acquisto di un numero notevole di piccole imprese. La dimensione aziendale è un problema che tutta l'economia nazionale ha in tutti i vari comparti. Nel settore dell'autotrasporto, per esempio, la frammentazione delle imprese è notevolissima e penalizza la competitività delle Autostrade del mare, le forme di trasporto più mature (il non accompagnato) in grado di abbattere ulteriormente i costi del trasporto. Quindi, o si facilita l'aggregazione oppure sarà per tutti molto difficile rimanere in un mercato sempre più globalizzato.

La modalità marittima è l'unica risorsa eco compatibile, non intesa ulteriormente le reti stradali, ed è sicuramente conveniente dal punto di vista economico. L'Ecobonus sicuramente può essere un incentivo all'utilizzo della modalità marittima e quindi alla sua affermazione di modalità alternativa alla strada, ma da solo non è sufficiente. Occorre disegnare un modello di sviluppo insieme a tutti gli operatori coinvolti, tutti co-protagonisti nel portare avanti progetti comuni per il bene di tutto il Sistema Paese. Metodologie e meccanismi sono ancora da definire e da affinare. L'aggregazione attraverso consorzi o gruppi di acquisto di un numero notevole di piccole imprese può rappresentare una buona soluzione.

Nelle sue linee guida pertanto, la redazione del POT intende rappresentare un elemento di continuità rispetto agli strumenti di programmazione adottati ad oggi da questa Autorità Portuale ed approvati dal Comitato Portuale.

Da quanto detto si evince un quadro di obiettivi realizzabili attraverso investimenti, azioni, iniziative, articolati lungo un percorso che vuole configurarsi come progetto strategico di sviluppo.

Alcuni cenni sui precedenti P.O.T.

Senza dubbio i primi anni di gestione dello scalo hanno comportato per questa A.P. alcune scelte di campo, mirate essenzialmente ad implementare la visibilità del nostro porto nell'ambito dell'intero panorama portuale nazionale ed internazionale, affinché venisse confortata la bontà della scelta di averlo annoverato tra i più importanti scali nazionali, in sede di riforma della portualità italiana.

Le risorse davvero limitate di cui disponeva l'Ente ha indotto lo stesso a mettere in campo una strategia quanto mai diversificata, essenzialmente fondata sulla convinzione di disporre di un patrimonio infrastrutturale, sociale ed economico non inferiore a nessuna città del Mediterraneo.

Ovviamente, tutto ciò che ad oggi lo scalo catanese è riuscito a conseguire e a dimostrare è la straordinaria sintesi di molte volontà, di chi – tra gli operatori – ci ha creduto, investendo le proprie risorse, delle Amministrazioni Locali che, con questo Ente, hanno fino ad oggi collaborato in stretta sinergia, nell'ottica comune di soddisfare interessi diffusi, delle Compagnie di Navigazione, che hanno puntato sul porto etneo e sulle capacità di una metodologia portuale ben organizzata e condotta con semplicità, nonostante la continua recessione economica in cui versa la Sicilia e l'intera economia nazionale ed internazionale.

Prezioso supporto si è dimostrata l'instancabile attività del Comitato Portuale, all'interno del quale figure di variegata estrazione e professionalità continuano a garantire oculate scelte organizzative, trasparenti formule di gestione nonché un'equilibrata azione critica rappresentata all'insegna della pluralità come fondamento di sviluppo, dialogo e concertazione.

Il cammino che conduce ad un assetto ultimato dello scalo è ancora lungo, ma è innegabile che il porto di Catania è una realtà in continua evoluzione che inizia a raccogliere i giusti riconoscimenti, consoni alla posizione baricentrica di una metropoli portuale e costiera del Mediterraneo.

I Catanese, dopo un primo periodo di discreto scetticismo, hanno assistito con attenzione alla rivitalizzazione dello scalo, per molti sconosciuto o noto soltanto come presidio di confine dai quartieri degradati della città.

Oggi, i Catanesi hanno iniziato ad abbandonare la loro posizione di passivi osservatori ed iniziano a guardare al porto come ad un'occasione di rilancio dell'immagine complessiva della città, che riconsegna loro con vigore l'intraprendenza che ha contraddistinto in passato lodevoli iniziative imprenditoriali.

A tal uopo pare opportuno riepilogare, in via del tutto generale, i progressi fatti rispetto alle previsioni del precedente P.O.T., rimandando gli approfondimenti ad i singoli paragrafi dedicati alle varie tematiche.

Per quanto concerne il P.R.P., già da quasi due anni si è proceduto a depositare la proposta di nuovo PRP all'Amministrazione Civica, onde acquisirne la delibera di intesa.

Sono stati sbloccate alcune diatribe giurisdizionali che sottraevano alla logica di gestione amministrativa, finalizzata alla produttività ex art. 13 della legge n°84/94, importanti complessi immobiliari pertinenziali, come l'Ex Ente Fiera ed il Capannone Metallico sito nel piazzale retrostante alla banchina del molo di mezzogiorno. Il completamento degli adempimenti correlati alla definizione dei relativi atti concessori, ultimati nel corso dell'anno 2005, consoliderà un'autonomia finanziaria la cui attuale consistenza sembrava irraggiungibile all'indomani dell'istituzione dell'Ente.

E' stato attivato il Tavolo Tecnico di concertazione con l'Amministrazione Civica e la RFI, concernente la pianificazione integrata della fascia di sovrapposizione fra città e porto e sul water front, articolato dall'asse dei servizi al porticciolo di Ognina, in esecuzione al cosiddetto Piano Innovativo in Ambito Urbano che ha comportato la sottoscrizione di un Protocollo d'Intesa innanzi al Ministro Lunardi, per un finanziamento complessivo pari a €. 2.066.460,00.

Pur tuttavia, detta concertazione vive oggi una fase di stallo, in relazione alla quale questa Amministrazione ha già provveduto a sensibilizzare l'Amministrazione Civica ad una ripresa dei lavori congiunti, informando l'ufficio responsabile della misura di finanziamento presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sono stati sviluppati una serie di progetti di promozione finalizzati a potenziare il marketing territoriale, curando la formazione di un polo catanese con porto ed aeroporto per ampliare l'offerta dei servizi di trasporto, e di una rete fra scali siciliani in grado di proporsi come un solo network sul mercato internazionale.

E' in pieno svolgimento la fase realizzativa degli interventi manutentivi previsti, mentre è in fase di definizione il programma di potenziamento della manutenzione ordinaria e straordinaria dell'intero ambito portuale.

Nel 2005 si sono registrate alcune battute d'arresto dello svolgimento dei lavori di grande infrastrutturazione, riconducibili a problemi societari della ditta esecutrice dei due principali interventi, ovvero i lavori di allargamento delle banchine interne del molo foraneo di levate ed i lavori di prolungamento dello stesso molo foraneo.

Lo stato avanzato dei lavori ad oggi eseguiti e le recenti contrattazioni avviate con la ditta ed in sede ministeriale, lasciano intravedere una imminente ripresa dell'intervento ed una sollecita definizione degli stessi.

Sono stati fatte nuove e più approfondite attività nel campo della sicurezza sul lavoro e sulla pubblica incolumità, mentre è in corso di attuazione un programma di potenziamento delle procedure e strutture di "Security", finanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per garantire il mantenimento ottimale delle misure di sicurezza contenute nel Piano approvato nel Luglio 2004.

L'attività finalizzata al reperimento di finanziamenti per la realizzazione delle principali infrastrutture portuali non si è mai arrestata, arricchendo il già significativo panorama di risorse finanziarie sino ad oggi reperite, con nuovi flussi economici già concretatisi o in fase avanzata di definizione.

Il futuro immediato dello scalo materializza un'occasione davvero irripetibile, i cui riflessi di immagine e la resa economica può rappresentare l'intera città di Catania più che un riscatto.

Oggi la Città vive il suo porto non più come ad un contesto periferico e marginale, ma come ad una delle ultime culle della sua tradizione marinaresca, in cui la laboriosità, l'artigianato, la pesca, il turismo ed il commercio bene si inseriscono in un contesto culturale ed architettonico che il mondo Le invidia.

La continua riqualificazione dello scalo ha rivelato ai cittadini catanesi la forte attrazione delle grandi città nei confronti del mare e delle aree portuali.

Dopo decenni di chiusura e di esclusione con barriere e recinti, materiali e di logica di gestione, il porto ha iniziato il graduale processo di ricongiunzione alla città.

La rimodulazione degli spazi e di alcune attività ha avviato una nuova fase del rapporto porto-città, consentendo non solo il recupero di alcuni locali demaniali ma anche la nascita di alcune iniziative più compatibili con la "vita urbana" del bacino portuale, che lentamente si sta trasformando, ogni giorno di più, come una grande piazza.

Questo è l'intendimento che questa Amministrazione si prefigge di raggiungere con la nuova proposta di PRP, ovvero affermare lo scalo etneo come una nuova piazza aperta sul mare, in modo da affermarla come una delle centralità urbane più significative sul piano simbolico ed attrattivo.

Nonostante la presenza del viadotto ferroviario, che divide la città dalle banchine, questa Amministrazione, mediante la parziale rimozione della cinta doganale, ambisce alla restituzione del mare e delle banchine alla città.

Per fare questo occorre che il piano urbanistico guardi con maggiore fiducia al piano regolatore del porto.

Occorre che si concretizzi quella sinergia e quella condivisione di obiettivi necessaria per *traghetare* quel processo di riqualificazione e di interazione porto-città cui si faceva riferimento.

L'economia portuale non deve essere guardata come strettamente legata alle funzioni del comparto marittimo, ma deve essere analizzata e sviluppata in tutta la sua vasta pluralità di settori: dai servizi all'industria, dal commercio alle attività immobiliari, culturali, del tempo libero e dell'aggregazione.

Senza questo moderno approccio, realtà come Barcellona, Amsterdam, e l'inflazionata definizione di WaterFront resteranno irraggiungibili chimere di facile propaganda.

Utilità e strutturazione del P.O.T.

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

Gli obiettivi primari possono così sintetizzarsi:

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

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

Certo, i brillanti risultati conseguiti ad oggi, tutti ovviamente prioritariamente protesi al consolidamento dell'esistenza dell'Ente, hanno giocoforza indotto a trascurare "storici" punti di criticità dello scalo che ne hanno rallentato lo sviluppo.

Nel dettaglio:

1. Carenza di spazi e banchine idonee alle moderne tipologie di traffico, di rapida movimentazione di merci;
2. La mancanza, negli anni, di adeguamento delle infrastrutture e delle aree portuali destinate al settore passeggeri, sotto il profilo dell'accoglienza e della security;
3. La mancanza di banchine tecnologicamente attrezzate e l'assoluta mancanza di infrastrutture destinate alla cantieristica "navale", se non ristretta a modesti interventi di manutenzione meccanica;
4. Carenza nella programmazione di interventi manutentivi ordinari e straordinari delle infrastrutture e degli arredi portuali, espletata a "macchia di leopardo", ovvero senza una pianificazione mirata che ne assicurasse la metodicità.

La strategia d'intervento, per l'affermazione e lo sviluppo delle potenzialità del porto di Catania, è e rimane quella di intensificare la sua vocazione di porto polifunzionale, privilegiando quegli interventi infrastrutturali che assicurino uno sviluppo equilibrato tra i principali segmenti di traffico, ovvero commerciale, crocieristico, peschereccio e diportistico.

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

Di tali interventi alcuni, o sono già in corso di realizzazione o già provvisti della relativa copertura finanziaria, per gli altri l'Autorità Portuale 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 ed in virtù di un progetto esecutivo privati nel rispetto della più ampia e trasparente partecipazione in fase di evidenza pubblica.

Considerazioni di carattere generale

L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere 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.

Infatti, in un Paese morfologicamente complesso come l'Italia, più simile ad una piattaforma galleggiante, i porti possono fornire un contributo fondamentale nella realizzazione di una rete logistica efficiente, economica ed al servizio dei territori di riferimento.

Gli interventi che ad oggi gli ultimi due esecutivi hanno trasversalmente avviato e sostenuto, puntano a migliorare l'accessibilità ai principali porti italiani ed a potenziare, ove necessario, le strutture portuali.

Contestualmente è stata avviata una forte azione di promozione del sistema Italia, sia sul piano bilaterale con i paesi del bacino mediterraneo che a livello comunitario, affinché una parte consistente dei finanziamenti destinati alle cosiddette Autostrade del Mare vengano orientate ad incentivare le rotte tirreniche ed adriatiche.

A livello nazionale, si registra l'emanazione di una normativa finalizzata al rilancio ed allo sviluppo del settore e, mediante la Legge Obiettivo ed i finanziamenti CIPE sono stati erogati cospicui finanziamenti a vantaggio degli scali più virtuosi, quale Catania.

Sono in atto delle trasformazioni epocali per le dinamiche logistiche dei porti e del trasporto marittimo.

La progressiva crescita della Cina e di mercati come quello indiano e dell'America latina, il previsto raddoppio del canale di Suez, la crescita di rapporti ed intese commerciali con Paesi del Nord Africa, l'allargamento dell'Unione Europea, la stretta correlazione registratasi tra la ripresa della produzione industriale nazionale e la crescita delle esportazioni, la continua crescita dei traffici marittimi dello short sea shipping.

Un'ulteriore attestazione del momento delicato che investe la portualità italiana è testimoniato dalla proposta di modifica della legge n°84/94, elaborata dalla

Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni del Senato, che è in fase avanzata. Il panorama delle problematiche normative oggetto delle proposte di emendamento forniscono un quadro conoscitivo duplice: se da un lato la legge n°84/94 ha contribuito in modo determinante a creare le condizioni per il rilancio della portualità, incoraggiando gli operatori e le Compagnie di navigazione a scommettere sui porti italiani, dall'altro i risultati conseguiti non sono più una garanzia per il futuro.

La grande evoluzione del mercato dei traffici marittimi e dell'intermodalità esige modifiche di assetto e nuove scelte strategiche della portualità nazionale, il cui unico strumento non può non essere la norma di disciplina.

Ciò posto, andiamo ad esaminare il:

Quadro Normativo

Nel contesto internazionale di cui alle premesse di carattere generale, l'Italia, con la emanazione della legge 28 gennaio 1984 n. 84, ha inteso dare inizio al riordino della normativa portuale con la creazione, in alcuni porti di rilevanza internazionale e nazionale, delle Autorità Portuali con gli specifici compiti in essa previsti e che di seguito brevemente si riassumono:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali (art. 6 comma a) - legge 84/94);
- b) redazione, a cura del Segretario Generale (art. 10 comma 4 lettera f) - legge 84/94), del Piano Regolatore del Porto, adottato dal Comitato Portuale previa intesa con i Comuni interessati (art. 5 comma 3 - legge 84/94), che nelle sue previsioni non può e non deve essere in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti (art. 5 comma 2 - legge 84/94);
- c) redazione del Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato Portuale (art. 9 comma 3 lettera a) - legge 84/94), che, anche se soggetto a revisione annuale, assume rilevanza fondamentale per lo sviluppo del porto, individuando le strategie portuali da seguire;
- d) rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione delle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge 84/94;
- e) rilascio delle concessioni di aree demaniali ex art. 36 del Codice della Navigazione e di aree portuali per l'utilizzo in esclusiva di esse ai sensi dell'art. 18 della 84/94;
- f) formulazione delle proposte al Ministero dei Trasporti e della Navigazione atte ad individuare annualmente la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nell'ambito portuale (art. 5 comma 10 - legge 84/94);
- g) programmazione di tutti quegli interventi necessari allo sviluppo del porto all'interno del più ampio scenario dello sviluppo economico

nazionale ed internazionale dei traffici marittimi, volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Piano Regolatore del Porto

Ai sensi dell'art. 27 comma 3 è confermata, fino alla sua modifica da effettuarsi secondo le disposizioni di cui all'art. 5 comma 3, l'efficacia del PRP vigente alla data di entrata in vigore della legge 84/94, aggiornato con alcuni meri adeguamenti tecnico-funzionali.

A tal uopo, proprio l'approvazione, da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, di un adeguamento tecnico funzionale finalizzato alla riorganizzazione e rifunzionalizzazione degli ormeggi, dei piazzali e dell'edilizia a servizio della darsena commerciale, prevista a sud del porto, ha dato il via alla fase finale di uno dei più importanti progetti per il futuro dell'intera regione.

Le trasformazioni globali dell'economia, l'incremento dei traffici e gli scambi su scala mondiale, il ruolo centrale assunto dalla logistica e dalla distribuzione nella competizione tra sistemi produttivi territoriali, le modificazioni strutturali e tecnologiche medio tempore intervenute nel settore marittimo e portuale, hanno determinato una profonda riconfigurazione degli assetti organizzativi delle realtà portuali e delle dinamiche relazionali tra il sistema portuale in senso stretto ed il retroterra spaziale di riferimento.

Ed è proprio la consapevolezza della necessità di gestire e governare le dinamiche di questo processo di mutamento che ha rappresentato la vera logica propulsiva nell'elaborazione della nuova proposta di P.R.P.

In ottemperanza alla più volte dichiarata volontà, sia del Comitato Portuale che degli Amministratori Locali, di procedere all'aggiornamento ovvero all'elaborazione di un nuovo P.R.P., la Segreteria Tecnico Operativa ha posto in essere una serie di attività propedeutiche alla rivisitazione dello strumento urbanistico, redigendo un elaborato di indirizzo, denominato "Linee Guida per la Redazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale". Nel suddetto studio, svolto prioritariamente nei settori di pianificazione portuale e di urbanistica, è stato preventivamente analizzato lo stato di fatto, con approfondimenti sulle infrastrutture, sulle varie funzioni, sul traffico marittimo, il grado di commistione e sull'operatività; giungendo alla valutazione di una serie di parametri e di indici significativi circa la produttività complessiva odierna del porto. Successivamente sono state illustrate le prospettive di sviluppo, alla luce dello studio sullo stato di fatto, degli strumenti di pianificazione del territorio, delle opere in fase di esecuzione e di quelle previste, elaborando una serie di previsioni circa l'andamento dei traffici sino al presente 2006. Il suesposto quadro di studio, ha consentito l'individuazione dei requisiti infrastrutturali che il porto deve necessariamente raggiungere al fine di: garantire la massima produttività e sicurezza nella movimentazione del traffico in

virtù delle rinnovate flotte, supportare il trend di crescita di tutti i settori di traffico e infine poter finalmente beneficiare di una serie di aree attrezzate e funzionalmente dedicate alle varie tipologie di attività che si svolgono in porto. Nella predisposizione di lay-out di massima, che raccogliesse tutte le indicazioni emerse dagli studi e rappresentasse il quadro di indirizzi programmatici da seguire nell'elaborazione del vero e proprio P.R.P., sono state individuate anche delle aree portuali che andranno a costituire il nuovo water-front cittadino.

Ed è sulla scorta delle predette indicazioni, verificate ed approfondite in sede di concertazione con l'Ufficio preposto alla redazione del PRGC di Catania, che l'Ufficio del Piano di questa Autorità Portuale ha elaborato la nuova proposta di PRP, approvata in seno al Comitato Portuale e depositata presso il Comune di Catania nel febbraio del 2004.

Per questi ed altri motivi, la lettura del presente P.O.T. e di tutte le indicazioni in esso contenute, non può avvenire se non in stretta correlazione con la nuova proposta di PRP elaborato dall'Ufficio del Piano, nel quale sono stati studiati attentamente tutta una serie di elementi e parametri fondamentali per eseguire delle scelte motivate ed in linea con le capacità di sviluppo del porto e del suo territorio..

Il PRP, peraltro, alla luce dei recenti indirizzi cui si sono rivolte le strutture di governo, ha ormai assunto una conformazione molto più vicina ad un piano strutturale, in grado di adattarsi con estrema facilità e rapidità ai costanti e repentini aggiornamenti del mercato internazionale di riferimento, conferendo ufficialmente al Piano Operativo Triennale il ruolo di strumento di attuazione e modulazione "quotidiana" delle previsioni di P.R.G. alla realtà portuale.

Il confine tra la città ed il porto è stata quasi sempre un'area conflittuale, di tensione, di divisione e di discontinuità.

Il principale intendimento che la nuova proposta di PRP si prefigge di raggiungere è lo sviluppo del concetto di filtering line, cioè l'individuazione di un'area filtro di interscambio che possa consentire l'operatività del porto ed al contempo restituire alla città il suo waterfront.

Intervenire su questa area di interazione significa principalmente trasformare il limite di una risorsa, consentendo alla città di riconquistare alcune porzioni significative del proprio centro storico.

A Catania si è previsto di riorganizzare i flussi della mobilità e di realizzare attrezzature polivalenti. Un complesso progetto urbano in grado di connettere le diverse parti mediante un sistema lineare di aree attrezzate a verde pubblico, una green line che si interfaccia con si interfaccia con la Piazza Borsellino e la Villa Pacini, che ipotizzi strutture di residence, strutture sportive e di aggregazione "di quartiere".

Si ipotizza un sistema a sezione variabile, realizzato attraverso la riqualificazione delle aree portuali di interscambio con la città, che ingloba pertanto attività

direzionali, ricettive e culturali. Una sorta di lunga “fessura” attraverso cui la città si affaccia sul suo porto e quindi sul mare.

Classificazione del Porto

Il Porto di Catania è classificato, ai sensi degli artt. 3 e 10 del T.U. 16/7/1884 n. 2518, nella seconda categoria prima classe dei porti marittimi nazionali. La nuova classificazione prevista dall'art. 4 legge 84/94 non potrà che confermare la permanenza del porto nella categoria sopra descritta, sia grazie alle sue caratteristiche brevemente riassunte in seguito, sia per i risultati conseguiti che attestano lo sviluppo di traffico internazionale dello scalo catanese.

Competenza territoriale dell'Autorità Portuale

Così come previsto dall'art.5 c.1 della legge n°84/94, che determina i limiti della circoscrizione territoriale delle Autorità Portuali come definiti, per quanto possibile, con riferimento alle aree demaniali marittime interessate dal Piano Regolatore Portuale vigente e con riferimento alle prospettive di sviluppo delle attività portuali, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione con D.M. 06.04.1994 e con D.M. 25.01.2000 individuava la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Catania come quella costituita dalle aree demaniali marittime, dalle opere portuali e dagli antistanti spazi acquei, compresi nel tratto di costa che va dalla radice del Molo di Levante al punto di coordinate geografiche di Lat.37°29'01" e Long.015°05'05".

Caratteristiche Principali

Le caratteristiche principali del porto sono date dalla sua posizione geografica, dall'elevato grado di accessibilità, dalla vicinanza dell'aeroporto e dalla possibilità di ampliamento e dalla sua polivalenza.

Posizione geografica

La particolare posizione geografica, se sfruttata convenientemente, può fare assumere al porto di Catania un ruolo principale e determinante nello sviluppo dei traffici marittimi nazionali, comunitari ed internazionali. Esso è, infatti, situato al centro del Mediterraneo in posizione di equidistanza (est/ovest), dagli ingressi del Mediterraneo Suez/Gibilterra o Mar Nero/Gibilterra, ed equidistanza (nord/sud) fra i porti Africani e quelli europei. Dati gli ultimi sviluppi, notevole importanza riveste anche la vicinanza ai porti di Transhipment Gioia Tauro, Malta, Taranto e Cagliari. La condizione di privilegio geografico si riflette anche sul territorio regionale, basta considerare che il porto di Catania serve un bacino terrestre

rappresentato da sei provincie siciliane su nove, ed una popolazione complessiva di più di tre milioni di abitanti.

Accessibilità ed Ampliamenti

Il sistema autostrade/stradale siciliano presenta un facile innesto sull'Asse Servizi di accesso al porto. Inoltre, la vicinanza dell'aeroporto e della stazione ferroviaria, del futuro Interporto e del Centro agroalimentare fanno già pensare ad un possibile sistema logistico integrato. Per ciò che riguarda le disponibilità di aree per ampliamenti, esiste la possibilità di recuperare ampi spazi costieri per le nuove funzioni portuali previste ed in progetto nel presente POT e nel PRP vigente.

Polivalenza

La natura dei traffici, la cantieristica, la componente industriale, peschereccia, diportistica, turistica e crocieristica fanno di quello di Catania un porto con funzionalità polivalente, come si evince dall'esame di quanto segue:

Commerciale

- La componente tradizionalmente commerciale del porto è caratterizzata dalla movimentazione di merce sfusa di varia tipologia: si va infatti dal legname ai prodotti agricoli, da quelli siderurgici ai cereali, dai pannelli in fibra di legno alla carta in rotoli. Questo settore è quello che, più di qualunque altro, ha risentito delle variabili negative di matrice economico-sociale legate al periodo di recessione, anche se l'ultimo semestre ha fatto registrare una decisa ripresa. In questi ultimi anni inoltre il porto di Catania è divenuto il polo meridionale dei collegamenti Nord/Sud con navi traghetto Roll-on/Roll-off il cui traffico merci ha costantemente registrato trend di crescita tali, ricavabili chiaramente dalla tabella dei traffici portuali, da potere ritenere tale segmento il settore "trainante" dei traffici dello scalo. Il traffico contenitori - un'altra tipologia di traffico commerciale che ha avuto un grande sviluppo nel mercato Mediterraneo, e che oggi apre a nuove frontiere come quelle asiatiche - grazie anche ai collegamenti feeder con i grandi "hub port" come Gioia Tauro, Malta, Taranto etc..., ha fatto registrare un rilevante incremento, tale da giustificare l'attenzione che questa Autorità Portuale ha rivolto in passato al suddetto comparto, e che, in prospettiva, induce ad approfondirne ancor più la programmazione.

Turistica – Crocieristica

- 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 catanese, 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 sul territorio della provincia etnea.

Cantieristica

- Anche se destinata ad imbarcazioni di modesta entità da pesca e diporto, la cantieristica rappresenta una componente essenziale del porto dato il largo mercato ad esso asservito, rappresentato dalle unità da pesca – attualmente stabilizzate – e da unità da diporto in continua evoluzione di crescita. L'Amministrazione, seppure consapevole delle previsioni contenute nella nuova proposta di PRP, sta cercando di incoraggiare i concessionari ad espletare nuovi e dimensionati investimenti finalizzati ad adeguare l'erogazione tecnologica dei servizi, tenendo conto dell'opportunità di installare attrezzature ed impianti da potere in seguito smontare e delocalizzare.

Industriale

Rappresentata principalmente dalla presenza in porto:

- degli apprestamenti della Silos Granari della Sicilia ove è possibile, oltre allo stoccaggio, anche l'insaccaggio dei cereali;

- dall'insediamento della Elettra TLC S.p.A., società del gruppo Telecom Italia S.p.A., che gestisce il deposito cavi sottomarini, unico in Italia e fra i più importanti d'Europa, e l'ormeggio delle navi *P/C Teliri*, del Certamen e della Strachov, mezzi tra i più tecnologicamente avanzati al mondo.

Il suddetto gruppo societario, leader in Italia ed uno dei primi al mondo nell'attività di produzione, installazione e manutenzione di cavi ottici sottomarini, dopo aver cominciato ad operare nel settore, ha scelto nel giugno del 1996 di avvalersi del porto di Catania quale sede iniziale, trasformandolo in breve tempo nella principale base operativa della Società in Italia.

- dal terminal della vicina zona industriale collegata al porto con la esistente rete viaria (zona retroportuale);

- dall'impianto di inertizzazione delle navi gasiere, tra le uniche strutture in Europa, in grado di eseguire l'operazione di degassificazione in gas free, nel massimo rispetto delle norme a tutela dell'ambiente.

- dall'impianto di lavorazione e di insaccamento di cemento, con destinazione Algeria e Tunisia, installato dalla SpA EDILVETRA presso il capannone metallico ubicato presso il molo di mezzogiorno.

Peschereccia

Quella peschereccia è una componente stabile del porto, atteso che intorno ad essa si muove un indotto di notevole entità sia per numero di natanti che per la qualità pregiata del pescato, di rilievo se analizzata nella prospettiva di imminenti provvedimenti legislativi regionali tesi al rilancio della flotta peschereccia dell'isola.

Nautica da diporto

Altra realtà in continua espansione è data dalla nautica da diporto di cui già esistono degli insediamenti all'interno dell'area portuale. Realtà che è meritevole di particolare attenzione anche per il conseguente sviluppo occupazionale che da essa si può sviluppare.

Validità del Piano Operativo Triennale

Il presente piano ha efficacia dal 1 maggio 2005 e fino al 30 di Aprile del 2007.

Le revisioni annuali saranno effettuate entro il 1° quadrimestre di ogni anno.

Linee Programmatiche

Questa Autorità Portuale, nel redigere il presente POT, ha fatto tenuto conto delle realtà economiche internazionali, comunitarie e nazionali. In quest'ottica si è cercato di dimensionare la collocazione dello scalo etneo in relazione alla sua privilegiata posizione geografica, alla sua vocazione polivalente, supportata dai risultati conseguiti negli ultimi anni. Risultati che hanno sortito la dovuta attenzione presso le competenti Sedi Istituzionali, tanto da ottenere una consistente quota di finanziamenti pubblici destinata all'adeguamento ed all'implementazione infrastrutturale dello scalo etneo, a testimonianza del sempre più crescente affidamento sulle potenzialità di sviluppo del porto di Catania.

Oggi, in relazione ai dati in possesso, si ritiene che il nostro scalo sia in grado di poter sviluppare una politica portuale complessa, sostenuta, ai fini economici, oltre che dai finanziamenti statali, anche dalle risorse finanziarie erogate dagli Enti di cui all'art. 13 legge 84/94 o da privati interessati allo sviluppo del porto stesso.

Ogni risorsa ha come primario obiettivo di riferimento quello di essere indirizzata allo studio di programmi tendenti ad elevare lo standards tecnologico applicato alle modalità di trasporto combinato, a soluzioni logistiche semplici e diversificate, allo sfruttamento ecocompatibile del territorio gestito .

La stretta correlazione esistente tra un moderno sviluppo del sistema dei trasporti, la qualità della vita ed il progresso socio economico di un bacino di riferimento, costituisce un'alchimia di interazioni che possono concorrere allo

sviluppo territoriale solo se sapientemente guidato, attraverso la riorganizzazione integrata del comparto trasporti, che non trascuri le irrinunciabili esigenze ecoterritoriali prioritarie.

Soltanto attraverso questo genere di automatismi si potrà colmare il gap che oggi frena lo sviluppo della Sicilia, riavvicinandola al resto del paese, all'Europa ed al mondo attraverso un efficiente sistema di comunicazioni (marittimo, terrestre ed aereo).

Vediamo, nel particolare dei seguenti settori, come vengono individuate gli indirizzi programmatici di sviluppo alla luce delle considerazioni emerse negli studi di supporto alla redazione del nuovo PRP, in assoluta continuità e condivisione dei programmi ad oggi portati avanti dall'Autorità Portuale:

Promozione ed Immagine

Realizzabile attraverso:

- la diffusione, presso il consistente bacino naturale di utenza nell'entroterra che comprende oltre metà della Sicilia con circa 3 milioni di abitanti, della cultura marinaresca, del trasporto marittimo e della logistica intermodale;
- la diffusione, mediante un lavoro di marketing effettuato con iniziative assunte "ad hoc" presso le categorie interessate, dell'immagine del porto di Catania, promuovendone l'esistenza, l'efficacia e la competitività. A tal fine potrebbe costituire un utile strumento di promozione dell'immagine del porto, l'ideale utilizzazione del complesso pertinenziale *fieristico* sito in località Playa, la cui progettazione di ristrutturazione e rilancio è oggi in avanzata fase di definizione;ormai di imminente attuazione;
- la riconquista da parte della città di alcune aree del suo porto, non in contrasto con le attività portuali, che devono essere fruibili ed accessibili, divenendo prima parte integrante e sostanziale della città, per poi assumere il ruolo di fulcro fondamentale dello sviluppo socio economico per Catania e la sua Provincia, così come ipotizzato nella nuova proposta di PRP;
- la ristrutturazione del "look" del porto, ottenuta creando un sistema di comunicazione globale in grado di riprendere una connotazione architettonica e paesaggistica che lo renda unico e allo stesso tempo omogeneo ed integrato con la Città. In tale direzione, l'Ente, mediante l'avviato ufficio stampa, ha attivato un processo di comunicazione e di approfondimento tematico delle realtà portuali, che si sono rivelati determinanti sia sul piano della riconoscibilità che sul piano della promozione.

Commerciale

Realizzabile attraverso:

- l'ammodernamento degli impianti, delle attrezzature portuali e degli arredi che velocizzino le operazioni di imbarco/sbarco delle merci e consentano l'interscambio veloce dei mezzi di trasporto;
- il potenziamento dei servizi dedicati alla logistica integrata e dell'intermodalità, prevedendo in particolare il riordino degli arredi ferroviari in porto, l'inserimento dello stesso all'interno di circuiti logistici specializzati;
- il riordino ed il potenziamento delle infrastrutture portuali, secondo le indicazioni emerse dagli studi di supporto alla redazione del nuovo P.R.P., fra cui rilevano principalmente le opere a servizio delle c.d. "Autostrade del Mare" ed il segmento containers, al quale sono state dedicate delle specifiche aree di stoccaggio e movimentazione;
- lo studio per applicare razionalmente il sistema di movimentazione intermodale nei realizzandi Interporto e Agroalimentare e nelle aree portuali specificatamente interessate, collegato alla realtà modale "vie del mare";
- favorire la specializzazione di alcuni terminali cabotieri all'interno del porto, individuando una soluzione amministrativa che consenta di mantenere il corretto equilibrio fra la necessità di garantire la più ampia utilizzazione delle esigue aree di movimentazione all'interno del porto (principio di "banchine pubblico"), consentire un ammodernamento delle logiche di gestione dei terminali privati (principio di "banchine consorziate") ed al contempo consentire il rispetto delle norme di security;
- lo studio per l'individuazione di aree dove realizzare insediamenti dotati di celle "refer" per conservare prodotti ortofrutticoli in genere;
- revisione delle strategie per ciò che concerne il traffico merci, con l'attuazione di ricerche di mercato e la conseguente individuazione di nuove tratte, con il potenziamento delle "autostrade del mare";
- la creazione di strutture, impianti e celle frigorifere al fine di abilitare il porto di Catania quale punto frontaliero CEE per la importazione di prodotti ittici e veterinari in genere e per i controlli fitopatologici;

Industriale

Realizzabile attraverso:

- lo studio per il potenziamento degli attuali Silos per l'incremento di punti di accosto delle navi, la creazione di nuovi punti di insilaggio ed una eventuale diversificazione della merce trattata;
- la possibilità di creare insediamenti per l'insilaggio di cementi additivi inerti o altra merce simile;
- lo studio per il potenziamento, sulla base del piano di investimenti aziendale - da parte della Elettra TLC S.p.A. - dello stabilimento ora

esistente alla radice del Molo di Mezzogiorno mediante costante approdo di navi posacavi in accosto ad essa riservato.

Peschereccia

Realizzabile attraverso:

- la razionalizzazione degli ormeggi da destinare alle imbarcazioni da pesca anche attraverso la realizzazione di appositi pontili opportunamente attrezzati o, in alternativa, con sistemi di ritenzione “a catenaria”;
- lo studio di fattibilità per la realizzazione di apprestamenti logistici destinati alla conservazione e la lavorazione del pescato.

Passeggero – Crocieristico

Realizzabile attraverso:

- il potenziamento del traffico per navi da crociera di cui Catania è un naturale porto di scalo, in quanto da esso sono possibili e programmabili escursioni per il centro storico cittadino, l’Etna, Taormina, Siracusa, Piazza Armerina, Noto, Enna ed Agrigento. In tale ottica il nostro porto può pertanto diventare terminal del traffico crocieristico giacché 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 gli adempimenti tecnico-amministrativi propedeutici alla realizzazione, a spese di privati ed in regime di concessione, di una stazione marittima provvisoria. La mancanza di una struttura simile, seppure minimale, costituiva una grave deficienza nel contesto delle aree/banchine destinate ad ospitare le navi da crociera, un accorgimento logistico ormai improcrastinabile. Infatti basilari esigenze di *incoming* e le problematiche connesse alla security hanno indotto l’Ente ad avviare in tempi rapidi la previsione di siffatta struttura, ancorché precaria;
- lo studio di collegamenti marittimi interregionali con navi veloci, procedendo d’intesa con la Comunità Europea, per l’attuazione di un sistema di “alta velocità” che colleghi le isole del Mediterraneo con i paesi transfrontalieri;
- l’incremento del traffico passeggeri, da sviluppare soprattutto nel periodo estivo con collegamenti anche per le isole minori. Recupero e riconversione delle strutture pertinenziali in atto adibite a deposito e relative officine di manutenzione degli automezzi delle FCE Circumetnea, che entro il prossimo biennio dovrebbe trasferire il servizio presso un nuovo comprensorio. In merito, è ipotizzabile una stazione Metro-Marittima, a mezzo della quale predisporre un apprestamento logistico asservito alle

escursioni in partenza diretta dall'area portuale verso le località del retroterra.

Diporto

- Lo studio per lo sviluppo della nautica da diporto, in grande crescita, non può esimersi dal considerare indifferibile la realizzazione di un porto turistico, che dovrà essere attrezzato con tutti quei servizi tecnici e commerciali tali da attirare i diportisti, non solo per le soste tecniche, ma quale approdo stabile nella strategia portante del sistema nautico da diporto italiano. Rappresentando, per la sua posizione prevista e per la natura stessa dell'intervento, uno degli elementi che più degli altri necessita di grande integrazione con l'ambito circostante, la realizzazione del porto turistico deve necessariamente discendere da premesse di grande concertazione con le forze politiche e sociali del territorio nonché con le competenze delle varie Amministrazioni locali interessate.

Cantieristica

- Realizzabile attraverso lo studio sulla possibilità di spostare, anche parzialmente, gli attuali cantieri navali in più ampi spazi con il conseguente miglioramento dei servizi offerti, la riqualificazione delle strutture e l'ammodernamento degli impianti utilizzabili per lo sviluppo dei settori pesca e diporto.

Varie

- lo studio di fattibilità, in funzione soprattutto di quella che sarà la domanda da soddisfare ed i progetti da integrare, per la realizzazione di impianto idrico atto a garantire la fornitura di acqua potabile a tutte le navi in porto, impianto antincendio, d'illuminazione, di bunkeraggio, rete telematica e qualunque tipo di impiantistica finalizzata a sviluppare i servizi a supporto delle attività portuali;

- l'attuazione di un piano programmatico, che d'intesa con gli Enti locali, possa dare il via alla realizzazione di un collettore che raccolga tutti gli impianti fognari secondari di acque bianche e nere, singoli e non, di cui la città ed il porto sono pieni, per convogliarli in un solo depuratore; in modo da risolvere il problema dei piccoli inquinamenti disordinati ed incontrollati delle acque portuali;

- lo studio di fattibilità per la realizzazione di una moderna rete di comunicazione (fibre ottiche), di informazione, di segnalamento telefonica interfonica e visiva (tabelloni informativi, videocamere ecc...);

- l'attuazione di un piano di intenti con gli enti locali, che valuti la possibilità di variare l'assetto e la configurazione delle direttrici di traffico limitrofe al porto, al fine di migliorare la viabilità cittadina, agevolare l'ingresso e l'uscita dal porto ed individuare aree esterne al porto dove poter

realizzare parcheggi anche multipiano ed un centro direzionale della logistica, collegati al porto;

- lo studio sulla fattibilità dell'organizzazione di due o più scali siciliani in "sistema portuale", che, pur mantenendo una piena autonomia gestionale sulla scorta della propria vocazione nel settore dei traffici marittimi, consentirebbe loro di proporsi sul mercato nazionale ed internazionale frontaliero, forti di una unica piattaforma di servizi offerti e pianificati sulla scorta di un unico coordinamento logistico, infrastrutturale e finanziario;

- uno studio, di concerto con l'Amministrazione Doganale, al fine di individuare aree recintate che consentano la movimentazione delle merci extra comunitarie, con la conseguenziale possibilità di ipotizzare una ridislocazione della cinta doganale portuale;

- l'attivazione di tutte le procedure necessarie a garantire la più proficua utilizzazione delle aree demaniali di competenza di questa Autorità Portuale non direttamente finalizzate all'esercizio di operazioni portuali, nel rispetto dei programmi di sviluppo dell'Ente, delle prescrizioni statuite dalla legge 84/94 e degli indirizzi di programmazione del territorio; soprattutto quando queste aree costituiscono, sia per estensione, per localizzazione che per le entrate dell'Ente, una risorsa strategica di grande rilevanza.

Interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Le linee programmatiche, individuate al paragrafo precedente, costituiscono gli indirizzi di programmazione tramite i quali pianificare, finanziare e realizzare gli interventi, non solo infrastrutturali, che garantiscano il raggiungimento degli obiettivi in precedenza fissati.

La realizzazione di un intervento e la preventiva individuazione delle somme per il finanziamento dello stesso, costituiscono la fase operativa, ovvero l'attivazione di una serie di attività tecnico-amministrative da porre in essere nel rispetto degli obiettivi e dei cronoprogrammi che lo stesso P.O.T. si prefigge di configurare.

Alla luce delle suesposte linee programmatiche, vengono di seguito illustrati gli interventi per i quali, nel prossimo triennio, verrà completata una delle fasi componenti il procedimento realizzativo, ovvero la progettazione, il finanziamento, l'esecuzione e l'attivazione dell'opera. L'approfondimento delle motivazioni di fondo, nonché di tutta una serie di elementi tecnici, economici ed amministrativi di supporto ad ogni intervento, possono essere ritrovati nel già citato elaborato concernente la nuova proposta di PRP:

a) realizzazione darsena polifunzionale a sud del molo di mezzogiorno per il riordino ed il potenziamento del traffico containers e di cabotaggio, in merito alla quale è già stata sottoscritta una convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, concernente il finanziamento dell'80% del progetto

nonché la data entro la quale la stessa dovrà essere collaudata. Di recente, l'8 febbraio scorso, il Consiglio Superiore dei LL.PP. ne ha approvato il progetto, attualmente in fase di valutazione di impatto ambientale;

b) rifacimento completo della struttura relativa all'ingresso denominato "Asse dei Servizi" con la realizzazione di nuovo edificio, l'allargamento dei piazzali e la conseguente rideterminazione della cinta doganale, i cui adempimenti tecnico-amministrativi sono in fase di ultimazione;

c) lavori di dragaggio per ripristino dei fondali a meno 12 dell'imboccatura e del bacino di evoluzione oltre che agli accosti n. 10, 11, 12 e 13 dello Sporgente Centrale e n. 6, 7 e 8 della banchina Crispi. In merito si è in attesa, da parte del Ministero dell'Ambiente, del decreto autorizzativo allo sversamento in mare del materiale di risulta previa lettura e verifica dei dati di prelievo espletati dall'ICRAM;

d) pavimentazione di tutte quelle aree attualmente sterrate e realizzazione di parcheggi per automezzi, aree coperte per il deposito di merci deteriorabili ed aree polifunzionali; in particolare sistemazione a raso dei binari presso le banchine Molo Crispi e Sporgente Centrale, prevedendo soluzioni tecniche in grado di mantenere i binari ferroviari esistenti se utilizzabili, per la realizzazione di grandi aree per lo stoccaggio delle merci.;

e) riparazione e consolidamento banchina di levante dello Sporgente Centrale (tratto radice);

f) fornitura e posa in opera di nuovi arredi portuali e sistemazione di quelli vecchi in tutti gli accosti operativi;

g) rifacimento, per motivi di sicurezza, della mantellata per la protezione del Molo di Levante dalla progressiva 990 alla 1391;

h) adeguamento e consolidamento, per garantire sufficienti standards di sicurezza, delle infrastrutture del porto nuovo e della banchina interna molo foraneo nella zona dell'avamposto;

i) riempimento della testata del Molo di Mezzogiorno, dello scalo alaggio, pavimentazione della banchina ed escavo a meno 12 dei fondali della banchina stessa;

l) Costruzione della Stazione Marittima, per l'accoglienza dei viaggiatori, il carico e scarico dei bagagli, l'ufficio informazioni, quello postale e quello bancario, i controlli di frontiera, i servizi igienici e di pronto soccorso, gli autonoleggi, taxi, pullman, etc.. Nelle more che l'approvazione del PRP consenta la realizzazione di una struttura polifunzionale di grande rilevanza architettonica e funzionale, l'Amministrazione si è dotata di una struttura per l'incoming crocieristico installata presso lo Sporgente Centrale e realizzata in tensiostruttura, la cui realizzazione e gestione è stata affidata mediante gara pubblica ad un privato. Detta struttura consentirà l'erogazione di quei servizi essenziali (controlli e di

frontiera, promozione dei percorsi turistici, biglietteria, ristorazione etc.) per i crocieristi.

m) la realizzazione, come ultima struttura portuale a sud, di un nuovo porticciolo per l'insediamento diportistico idoneo alle esigenze ed alle prospettive di sviluppo del settore, attivando prevalentemente risorse private. L'opera in questione, per la sua rilevanza sotto il profilo tecnico, economico e sociale, dovrà, non solo derivare dall'ampio quadro di concertazione cui si è già fatto riferimento, ma anche rappresentare: il terminale del rinnovato sistema turistico-balneare della Playa, con i suoi nuovi alberghi, ristoranti, impianti ludico-sportivi-ricreativi; la netta separazione ambientale, funzionale e visiva fra l'ambito della Playa e quello portuale in senso stretto; la creazione di un punto di ingresso in Città, per chi proviene dall'aeroporto e dall'asse di penetrazione sud-occidentale, laddove si ha il primo contatto con il mare; la soluzione definitiva del problema dell'inquinamento e dello sbocco a mare del torrente Acquicella. A tal proposito si fa presente che per la realizzazione dell'opera in questione è a tutt'oggi attiva una procedura ex DPR 509/98, con una selezione pubblica con cinque proponenti privati, ai quali, su *imput* della Conferenza dei servizi all'uopo istituita, è stato richiesto di adeguare le proposte prodotte sulla scorta di parametri estrapolati dalla nuova proposta di PRP. In esito, soltanto tre dei predetti proponenti ha adeguato i propri progetti. A tutt'oggi si è in attesa che il Comune di Catania riattivi la Conferenza dei Servizi per le consequenziali valutazioni tecniche;

n) ristrutturazione della "Vecchia Dogana", al fine di renderla completamente agibile sia per i servizi portuali che per altre destinazioni d'uso del comparto servizi e direzionale, ricettivo, turistico, centri d'accoglienza, centro culturale espositivo - convegnistico - museale, ecc... In merito è già attivata una procedura di valutazione relativa ad una proposta pervenuta in Project Financing. Dopo la fase di valutazione d'interesse di questa Amministrazione, è stata acquisita la disponibilità di un altro privato concorrente alla realizzazione del progetto pilota;

o) riqualificazione e ristrutturazione delle aree e degli edifici portuali, con il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare dello Stato nella disponibilità di questa Autorità;

p) adeguamento sismico, ristrutturazione ed ampliamento della sede dell'Autorità Portuale, in relazione all'ampliamento dell'organico ed alla crescita delle attività tecnico-amministrative derivanti dalle competenze istituzionali, a tutt'oggi in fase di esecuzione ed in prevista ultimazione entro la metà dell'anno in corso;

q) adempimenti previsti dalla vigente normativa sulla sicurezza e la salute sul lavoro (legge 626/94, legge 242/96, legge 494/97, ecc...) nell'ambito portuale;

r) studio della problematica inerente l'accesso al porto dall'ingresso sud, in relazione alla situazione della viabilità urbana, prevedendo la realizzazione di svincoli, anche sotterranei, in grado di garantire la massima funzionalità sia per la movimentazione portuale che per il traffico cittadino;

s) realizzazione, in generale, di qualunque progetto sia previsto dal vigente Piano Regolatore Portuale, alla luce anche delle indicazioni emerse in seno agli studi redatti in occasione della redazione della nuova proposta di PRP;

t) riordino dei servizi di interesse generale, in conformità con quanto stabilito sull'argomento dal decreto attuativo della legge 84/94, predisponendo gli adempimenti propedeutici all'attribuzione della fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di cui sopra nel rispetto della trasparenza procedurale perseguita mediante il ricorso a pubblica gara ovvero a procedure innovative quali ad esempio il project financing.

Risorse finanziarie a copertura degli interventi prioritari

La copertura finanziaria degli interventi individuati può essere ricercata attivando risorse pubbliche ovvero private.

Le prime possono rappresentare investimenti posti in essere a cura dello Stato, della Regione, della Provincia, del Comune o della Camera di Commercio, seguendo specifici programmi di potenziamento mirati all'infrastrutturazione del comparto, ovvero l'attivazione di stanziamenti comunitari mediante presentazione di appositi progetti corredati da comprovate analisi di fattibilità tecnico-amministrativa.

Le seconde, invece, pur avendo un campo di attivazione più ristretto rispetto alle prime, possono costituire una risorsa fondamentale per la realizzazione di tutte quelle opere per le quali sussistono incoraggianti margini di rendimento sotto il profilo economico-finanziario.

L'attività svolta dall'Ente per attivare stanziamenti pubblici o privati, ha garantito fino ad ora la copertura finanziaria della quasi totalità degli interventi prioritari individuati al paragrafo precedente, innescando una serie di strumenti di finanziamento che ad oggi hanno permesso di espletare importanti interventi di infrastrutturazione .

PORTO DI CATANIA:

DESCRIZIONE – ATTREZZI E ARREDI - TRAFFICO

Il porto di Catania sorge quasi al centro dell'omonimo golfo compreso tra Capo Mulini e Capo S.Croce in posizione Lat.37° 28' N e Long.15° 05' E. Esso ha una superficie complessiva a terra di mq.268.000 ed è costituito da due bacini: il bacino di ponente (Porto Vecchio) e quello di levante, (Porto Nuovo). Il bacino di ponente è compreso tra il molo di Mezzogiorno – il molo Crispi- la banchina Capitaneria ed il molo sporgente centrale lato ovest;

Il bacino di levante è compreso tra il molo sporgente centrale lato est, la banchina interna del porto nuovo ed il molo di levante.

Lo sviluppo lineare complessivo delle banchine portuali è di circa 5.000 metri: di questi attualmente solo circa 3.000 metri sono utilizzabili per operazioni commerciali. Lo sviluppo delle banchine del porto di Catania è oggi il seguente:

Molo di Mezzogiorno

lunghezza complessiva della banchina di circa 335 metri con fondali di 9 metri. In essa sono ricavati gli accosti n.1-2-3, un tempo utilizzabili per gli ormeggi di navi petrolifere di media stazza per il rifornimento del deposito costiero AGIP. Con la chiusura di quest'ultimo, gli accosti sono asserviti ai normali traffici commerciali, al servizio dei quali è destinato il grande piazzale di circa 35.000 mq.

Molo Crispi

su cui insistono i seguenti accosti:

n. 6 o banchina silos con uno sviluppo di banchina di mt.170 con fondali di mt.8,30, destinata alle navi che trasportano granaglie alla rinfusa che trovano diretto stoccaggio nei retrostanti silos per una capacità complessiva di mc.52.000. All'imbarco/sbarco delle merci è destinata una torre mobile (su rotaie) della capacità di tonn.300/h;

n.7 e 8 - con uno sviluppo di banchina complessivo di mt.310 con fondali di mt.8, destinata all'accosto di navi per: rinfuse (granaglie, rottami, fertilizzanti, ecc.) – pallettizzate (barite, quadrelli di legnami, ecc.) – pacchettate (legnami, tondino di ferro, lamiere, marmi, ecc.) – merce varia. A servizio dei due accosti opera una gru Reggiane su rotaie della portata di tonn.36. Per il deposito delle merci è disponibile una banchina di ca. mq.28.000.

n.9 - con uno sviluppo di banchina di mt.170 con fondali di ca. mt. 6,50, utilizzato dalle navi Ro-Ro destinate al trasporto di rotabili che trovano ampio stoccaggio nel piazzale antistante l'accosto per complessivi mq. 6.000.

Molo Capitaneria

con uno sviluppo di mt.310 di banchina con fondali variabili da 3 a 6 mt. Per lo più utilizzata per l'ormeggio di unità da diporto – pescherecci e natanti destinati al servizio del porto (motovedette delle forze di Polizia – VV.FF. – piloti – ormeggiatori), oltre a n.2 pontili galleggianti destinati alla nautica da diporto per un numero complessivo di accosti pari a 70 posti;

Molo Sporgente Centrale

lato ovest, con uno sviluppo di banchina di mt.310 con fondali di ca. mt. 9 ove sono ricavati gli accosti n.10 e 11 a servizio dei quali corre su rotaie una gru a cavalletto tipo Paceco per lo sbarco-imbarco di containers. Gli accosti, inoltre, sono destinati alle navi da crociera di cui il porto di Catania è porto di transito

data la sua particolare posizione da cui è possibile facilmente raggiungere: L'Etna, Taormina, Siracusa, Noto, Piazza Armerina, Enna e Agrigento;

lato est, ove sono ricavati l'accosto n.13 per uno sviluppo lineare di mt.170 con fondali di mt.9,50 destinato a navi con mercanzia generale con maggiore pescaggio e l'accosto n.14 per uno sviluppo di banchina di mt.180 con fondali di ca.mt.8 destinato all'ormeggio di navi traghetto Ro-Ro;

pennello molo sporgente centrale ove sono ricavati gli accosti n.15 e 16 per uno sviluppo complessivo di mt.140 di banchina con fondali di mt.8,20. Viene generalmente utilizzato quale appoggio per i portelloni poppieri delle navi traghetto ormeggiate agli accosti n.14 e 17.

Asservito agli accosti dal n.10 al 16 vi è il grande piazzale per il deposito delle merci del molo sporgente centrale per complessivi mq. 30.000.

Molo interno porto nuovo

per uno sviluppo complessivo di banchina di mt. 630 ca. con fondali variabili da mt. 6 a 6,50 ove sono ricavati gli accosti n. 17,18,19,20 e 21 destinati all'ormeggio di navi traghetto (accosti n. 17, 19, e 21) o navi con mercanzie generali con limitato pescaggio.

Molo di levante

con uno sviluppo di banchina di mt. 1.000 ca. con fondali vari. A causa della sua modesta larghezza, la banchina è utilizzata non per operazioni commerciali bensì per l'ormeggio di natanti da diporto – navi in disarmo e la stazione di degasifica.

Porto peschereccio

- ricavato all'interno del porto, precisamente nella zona adiacente la banchina silos (accosto n.6), vi trovano ormeggio ca.30 pescherecci.

Zona cantieri

- destinata alla costruzione/riparazione di unità pescherecce aut diporto di limitato tonnello, è ubicata dalla radice del molo di mezzogiorno fino al porto peschereccio.

Aree demaniali extra portuali

la zona demaniale in questione risulta in atto attraversata dal sedime stradale, realizzato dalla Provincia Regionale di Catania, denominato V.le Kennedy. Le aree ricadenti a valle di questa sono ad oggi principalmente destinate ad impianti turistico- balneari ed annessi spazi di parcheggio, mentre la zona a monte del predetto asse viario è occupata da impianti sportivi, un ente fieristico in fase di ristrutturazione ad opera di un concessionario selezionato previa procedura concorsuale e strutture per servizi vari.

PORTO DI CATANIA DOTAZIONE MEZZI MECCANICI

1 CARROPONTE ANSALDO su rotaie da tonn. 45 (accosti n. 10 e 11)

1 GRU REGGIANE su rotaie da tonn. 36 (accosti n. 7 e 8)

1 TORRE mobile aspirante su rotaie (accosto n. 6) portata mc/h.200

1 GRU semovente portata tonn. 104

3 GRU semoventi portata tonn. 70

2 GRU semovente portata tonn. 50

4 GRU semovente portata tonn. 40

3 GRU semoventi portata tonn. 30

42 CARRELLI ELEVATORI – varie portate (da 2 tonn. a 38 tonn.)

4 PALE MECCANICHE

8 TRATTORI

12 RALLE

2 TRAMOGGE da mc. 50

Varie BENNE – PINZE -PIOVRE O RAGNO – CARRELLI PER CONTAINER – SEMI RIMORCHI –TRANS PALLETS – SPREADER – FORCHE - IMPIANTO DI INSACCAGGIO CEREALI – IMPIANTO REIMBARCO GRANAGLIE - BILICI per la pesa.