Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

**DELIBERA N. 18 DEL 17 DICEMBRE 2020**

**Piano Operativo Triennale 2020-2022 – Revisione annuale 2021**

L'anno duemilaventi, il giorno 17 del mese di dicembre, in unica convocazione, come da lettera prot. n. 17942 del 11.12.2020, il Comitato di Gestione alle ore 15,40, si è riunito telematicamente mediante l'utilizzo del software Skype.

Tutti i Componenti del Comitato di Gestione sono presenti, ad eccezione del Direttore Marittimo *pro-tempore* che, per concomitanti impegni istituzionali, ha delegato il Comandante in 2^ Raffaele Macauda a partecipare alla seduta.

L'intero Collegio dei Revisori dei Conti è presente.

E' presente il C.V. (CP) Fabio Serafino, invitato a partecipare per gli argomenti relativi al porto di Porto Empedocle.

E' presente il C.V. (CP) Paolo Marzio, invitato a partecipare in rappresentanza del porto di Trapani.

E', assente il T.V. (CP) Alfonso Lodato, invitato a partecipare in rappresentanza del porto di Termini Imerese.

Funge da Segretario verbalizzante l'Ammiraglio Isp. a. Salvatore Gravante, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale.

Dopo l'esame del documento e la relativa trattazione

**IL COMITATO**

all'unanimità dei votanti

**DELIBERA**

di approvare il Piano Operativo Triennale 2020-2022 – Revisione annuale 2021, allegato alla presente Delibera e di cui fa parte integrante.

**Comitato di Gestione del 17.12.2020**

**IL SEGRETARIO GENERALE**

**(Ammiraglio Isp. a. Salvatore Gravante)**

Firmato digitalmente da

**SALVATORE GRAVANTE**

CN = GRAVANTE SALVATORE
C = IT

**IL PRESIDENTE**

**(Dott. Pasqualino Monti)**

Firmato digitalmente da

**PASQUALINO MONTI**

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

Porti di Palermo,
Termini Imerese, Trapani,
Porto Empedocle

# PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020 - 2022

**“Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche”**

**(Art. 9, comma 5, lett. b), L.84/94)**

## INTRODUZIONE

## INFRASTRUTTURE, INNOVAZIONE, SOSTENIBILITA'AMBIENTALE PER INTERCETTARE NUOVI TRAFFICI:

## IL POST COVID PARTE DA QUI

La revisione del Piano Operativo Triennale dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale, che comprende i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, aggiorna il Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato il 18/12/2019 e articolato su tre anni per visione strategica e definizione delle azioni. Un vero vademecum sulla modalità di programmazione portuale della Sicilia occidentale con l'indicazione delle opere infrastrutturali la cui realizzazione è ritenuta significativa, in sintonia con gli obiettivi definiti dal governo. La revisione annuale costituisce un processo di aggiornamento con il coinvolgimento di tutte le strutture dell'AdSP sull'andamento delle azioni previste nel Piano, in una prospettiva di valorizzazione delle rispettive competenze e di compimento dei risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati.

Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, rapidità nella fase esecutiva – entro i vincoli di legalità sempre rispettati e fatti rispettare con rigore - sono i principi alla base della pianificazione individuati nella stesura del Piano. I porti della Sicilia occidentale hanno dimostrato di non essere in competizione tra loro, ma hanno agito per proporsi, su scala internazionale e mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività, consapevoli di come la strategia sia quella di potenziare il network siciliano, un sistema portuale oggi *multipurpose,* valore da coltivare e rafforzare: è stato questo il "sentiment" con il quale si è lavorato alla costruzione del Piano operativo dell'Ente, declinando gli indirizzi in funzione delle specificità dei porti della Sicilia occidentale. Una sorta di cronoprogramma per rendere sempre più competitivo il Sistema, e centrale rispetto alla portualità mediterranea. Il porto tre anni e mezzo fa è ripartito praticamente da zero con una nuova *governance* che ha mostrato subito un'attitudine alla concretezza e a un'attività improntata sul binomio efficienza e legalità. Questa revisione rappresenta un ulteriore slancio deciso e ottimista verso il futuro dei quattro porti, nonostante il momento poco felice. In un anno, il 2020, tanto scellerato, non possiamo – come avremmo voluto e potuto - essere supportati dai numeri delle crociere, e fa appena sorridere vedere il porto di Palermo al terzo posto per numero di crocieristi dopo Civitavecchia e Genova, nonostante la perdita numerica rispetto al 2019. Ma malgrado la pandemia, alla nostra portualità va riconosciuto un ruolo chiave, quello di essere uno strumento indispensabile per la coesione economica e sociale di questa parte di Sicilia. In qualsiasi contesto.

Le minacce socio-economiche e sanitarie fanno da scenario a un quadro economico caratterizzato da una forte instabilità. Prevederne gli sviluppi nei prossimi anni è esercizio ancora contraddittorio ed estremamente rischioso, visto che a un periodo di forte crisi si è aggiunta la pandemia: l'economia e il cluster marittimo sono condizionati da tali scenari e per i sistemi portuali ne deriva una stagione di minori entrate e, quindi, di grande attenzione sulle scelte di investimento, che devono essere caratterizzate da concretezza nelle

decisioni, coerenza temporale nella attuazione, bilanciamento delle opere alla capacità del mercato. Dunque, se per qualche mese ancora non sarà più tempo per crescite annuali esponenziali, è pur vero che margini per uno sviluppo sono possibili.

Veniamo alle direttrici da percorrere. Sviluppo delle infrastrutture del sistema portuale, sostenibilità e innovazione sono i cardini del documento che definisce lo sviluppo dei porti di Palermo Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, secondo priorità contemporanee e aderenti agli stimoli degli operatori, favorendo la competitività delle imprese e l'aumento dei posti di lavoro. Nei quattro scali sono numerose le partite aperte sul versante infrastrutturale e dei piani regolatori e particolare attenzione è riservata alla manutenzione dei fondali. Infatti, lo sviluppo delle infrastrutture riguarda, in particolare, la questione dei dragaggi, priorità assoluta per cogliere le opportunità di crescita dei traffici in un mercato fortemente competitivo. Innovazione tecnologica e sostenibilità ambientale sono fondamentali rispettivamente per migliorare la qualità dei servizi per merci e passeggeri e per competere alla pari con le necessità dei porti contemporanei. Tutt'altro che secondaria la sostenibilità, ovvero il lavoro per la riduzione dell'impatto dei porti sull'ambiente, attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento delle fonti rinnovabili. L'efficientamento energetico e ambientale è il passo necessario per incrementare in modo significativo la sostenibilità ambientale dei porti della Sicilia occidentale, in coerenza con gli obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica. Analogamente, il dialogo porto-città viene promosso per sostenere l'apertura degli scali verso la comunità locale, favorire la conoscenza del ruolo dei porti nel benessere del territorio. Pensiamo alla riqualificazione del porticciolo di Sant'Erasmo a Palermo, una testimonianza, a lungo trascurata, della storia cittadina che è stata ripresa dall'Authority e messa al centro della memoria. Non c'è niente di meglio della memoria come cura del territorio. La capacità di esecuzione nell'adeguamento infrastrutturale costituisce un altro obiettivo primario dell'Autorità per assicurare agli armatori certezze nella capacità dei porti per la ricezione delle navi – anche attraverso gli interventi di miglioramento dei servizi di accoglienza a terra, lo sviluppo di terminal crociere come a Palermo, Trapani e Porto Empedocle - coerentemente con la domanda del mercato. Sempre nella sfera di responsabilità diretta dell'Autorità rientrano gli interventi di miglioramento e riorganizzazione di funzioni portuali, processi che richiedono lavoro di programmazione e fasi intermedie di realizzazione. Vale per i *waterfront* di Palermo e Trapani, che necessitano di interventi di riorganizzazione, miglioramento funzionale, maggiore integrazione con il tessuto cittadino. Il 2021 sarà l'anno clou degli interventi sul Molo trapezoidale che, come più volte sottolineato, stravolgeranno il fronte a mare di Palermo. Tale progettualità intende valorizzare la vocazione crocieristica del porto, creando al contempo uno spazio da vivere per i crocieristi in transito e per la comunità, promuovendo una cultura marittima tra la cittadinanza. In generale, nel voler supportare lo sviluppo del "fattore porto" come fattore identitario locale, l'AdSP ritiene che i principi da seguire siano il tema dell'identità "marittima" di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, come precondizione per affrontare le sfide dello sviluppo del porto e dell'attività marittimo-portuale: e la riqualificazione dei *waterfront* e dell'interfaccia porto-città costituiscono l'hardware necessario su cui poggiare questo sviluppo. Palermo

in particolare è chiamata a riconoscere la necessità di un particolare sforzo di crescita per il segmento crociere per diventare “home port”, obiettivo per cui occorrono attenzione alla qualità dell’offerta, raggiungimento di elevati standard qualitativi di servizio, identificazione di condizioni e di competitività utili a rendere lo scalo preferibile rispetto ad altri. Si punta addirittura nell’arco dei prossimi cinque anni a raggiungere e superare il milione di crocieristi per entrare nella *top five* dei porti italiani. L’incremento dei flussi turistici transitanti per il porto avrà impatti positivi sull’intero territorio, soprattutto se azioni congiunte con enti e operatori locali e armatori riusciranno a incrementare i tempi di permanenza e la spesa media dei turisti sbarcati. Confermeremo l’importanza del ro/ro – i numeri ci hanno dato ragione anche in un anno particolare come il 2020 - dato il posizionamento favorevole rispetto alle tradizionali rotte ro-pax, sia nazionali, sia internazionali, con margini di sviluppo legati ai traffici misti merci/passeggeri. In ogni porto l’obiettivo primario rimane quello di portare a compimento le opere infrastrutturali in corso.

Non si può non tenere conto del contesto industriale di riferimento: i destini dei porti sono strettamente connessi al retroterra produttivo, che ha da sempre costituito un fattore primario di reciproco condizionamento per uno sviluppo competitivo. Allora fa obbligo guardare con sempre crescente interesse al porto industriale: a Palermo dovrà continuare a essere sorretto e valorizzato il più possibile – per quanto nelle possibilità della Autorità di Sistema portuale – per supportare la ripresa e l’ulteriore sviluppo di importanti realtà produttive come Fincantieri che vi gravitano e che hanno un peso enorme nell’ economia della città. Gli interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali accresce il valore aggiunto nei porti.
Con la nascita delle Zes siciliane, si pongono le condizioni per attrarre nuovi investimenti industriali necessari per consolidare la base produttiva regionale, uno snodo di politica industriale e logistica decisivo per i prossimi anni. Le Zes che coinvolgono i territori dei porti possono rappresentare una politica industriale rilevante, consentendo di ispessire e consolidare il tessuto produttivo regionale attraendo l'attenzione delle compagnie armatoriali. La “struttura portuale” sulla quale puntiamo sarà, quindi, da intendersi sia come insieme di infrastrutture che come servizi offerti, in grado di innescare un processo virtuoso di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale del territorio, nelle varie declinazioni e personalizzazioni dei quattro porti. Sono queste le premesse, e le promesse, per guardare avanti e portare a casa importanti risultati. Rafforziamo il profilo dei nostri porti. Così facendo, come la lettura di questa revisione spiegherà nel dettaglio, quando nuovamente matureranno le condizioni, l’AdSP si farà trovare pronta.

## CAPITOLO 1

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

Le previsioni dei traffici portuali devono essere viste in una nuova ottica di "sistema dei porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle"; occorre, poi, avere riferimento ai nuovi assetti portuali derivanti dagli interventi strutturali programmati ed in corso d'esecuzione.

Inoltre, principalmente per l'anno 2020 ma, di riflesso, anche per gli anni successivi bisogna tenere conto della pandemia da COVID-19 che ha causato il tracollo del traffico crocieristico ed una fortissima contrazione del traffico passeggeri. In alcuni porti del sistema, quali Trapani e Porto Empedocle ha anche compromesso il traffico di merci.

Il *trend* dei traffici del porto di PALERMO, rilevabile dai dati statistici degli ultimi anni, ha fatto registrare un sostanziale mantenimento dei volumi globali con circa 6.400.000 tonnellate di merci annue.

In particolare, dai dati previsionali del 2020, si registra per il porto di Palermo:

- un drastica riduzione nel traffico crocieristico che sfiorerà la soglia di 80.000 passeggeri (-83.8% rispetto al 2019) con un'analoga contrazione degli accosti (36 -60% in meno rispetto al 2019).
- un incremento del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale; dai dati previsionali del 2020 si stimano in circa 6.500.000 tonnellate;
- un forte decremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci; per il 2020 si prevedono in totale poco meno di 1.000.000 di passeggeri (imbarcati/sbarcati) (- 39% rispetto al 2019);
- una riduzione del traffico containerizzato (rispetto al 2019) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (- 6,5%); che si dovrebbero attestare a 13.500 teu;
- una forte riduzione dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (-33%).

Si precisa che, ulteriori riduzioni, oltre a quelle molto pesanti dovute alla sopracitata pandemia da COVID-19, sono state e saranno determinate dall'avvio dei numerosi cantieri in ambito portuale (dragaggio fondali, realizzazione nuovo terminal aliscafi, riqualificazione banchina Sammuzzo, spostamento viabilità portuale, consolidamento moli Vittorio Veneto e Sammuzzo, etc..).

Come sempre il traffico Ro-Ro (unità miste) di cabotaggio è la componente principale del movimento passeggeri e merci; le direttrici principali si confermano nelle linee verso i porti di Genova, Civitavecchia, Napoli, Cagliari, Tunisi, Salerno, Livorno ed isole minori; occorre notare il potenziamento negli ultimi anni dei servizi verso le isole minori, in particolare Ustica, e le nuove linee tutto merci che affiancano le unità ro-pax.

Per quanto riguarda il porto di TERMINI IMERESE, dopo il forte incremento avvenuto nel 2019, si è assistito ad una riduzione del traffico di merce varia trasportata con navi ro-ro (-31 %) ed ad un sostanziale mantenimento delle merci alla rinfusa.

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, a fronte di una contrazione del numero degli approdi (-5%) si è registrato un leggero calo del numero dei passeggeri (-2,5%).

Lo scalo di Termini Imerese registra un particolare interesse per lo sbarco delle merci alla rinfusa quali grano e fertilizzanti, nonché per l'imbarco di brecciolino proveniente dalle cave siciliane. Il porto di Termini Imerese è, talvolta, utilizzato anche per lo sbarco di materiale "eolico".

Per Termini Imerese si prevede per il 2020 il seguente traffico:

- 60.000 passeggeri imbarcati/sbarcati;
- 600.000 tonnellate di merci varie.

Complessivamente, quindi questi due scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già ricompresi nella giurisdizione della Autorità Portuale di Palermo, registreranno la movimentazione totale di oltre 7.000.000 tonnellate annue.
Le previsioni per il periodo 2020/2022 appaiono positive, nonostante gli interventi tecnici programmati (dragaggio bacino Crispi 3 nel porto di Palermo ed avvio dei lavori di completamento del molo di sottoflutto a Termini Imerese) che consentiranno di migliorare notevolmente la funzionalità degli scali, poiché si ritiene che dopo l'attuale pandemia vi dovrà essere una forte ripresa del mercato crocieristico ed anche delle merci.

Con l'entrata in vigore del D.Lgs.vo. n. 169/2016 e della consequenziale nomina, (nell'estate del 2017), del Presidente dell'AdSP e del Comitato di Gestione sono stati conglobati, nel sistema portuale di Palermo e Termini Imerese, anche i porti di Trapani e Porto Empedocle. Il primo specializzato nei traffici passeggeri da/per le isole Egadi e Pantelleria, nel traffico contenitori e, in misura minore, nel traffico crocieristico, mentre il secondo è indirizzato in special modo verso la movimentazione di merci alla rinfusa ed al traffico passeggeri da/per le isole Pelagie.
Nel porto di Trapani, nel 2020, a causa della più volte citata pandemia, non è stata confermata la linea ro-pax, da parte della Corsica Ferries, con il sud della Francia, che nel giro in pochi mesi, nel 2019, aveva movimentato circa 65.000 passeggeri.

Dai dati statistici acquisiti nei primi 10 mesi dell'anno 2020, ed in previsione per l'intero anno, risultano i seguenti traffici:

<u>PORTO DI TRAPANI</u>
Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi e Pantelleria) circa 900.000;
movimentazione contenitori circa 10.500 TEU (-13%);
traffico croceristico – nessun movimento;
merci varie tonn. 216.000;
auto al seguito passeggeri n. 15.000;
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 19.000;
merci alla rinfusa tonn.34.000
movimentazione totale merci tonn. 250.000.

<u>PORTO DI PORTO EMPEDOCLE</u>
Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 5.600;
auto al seguito passeggeri circa 3.500;
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 44.000;
merci varie tonn 30.000;
merci varie alla rinfusa tonn.260.000;
movimentazione totale merci tonn. 290.000.

L'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione delle strutture e opere esistenti nei due porti che saranno oggetto di accurati interventi per quanto riguarda la security, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.

TRAFFICO RO-RO

Il sistema porti "Palermo - Termini Imerese – Trapani - Porto Empedocle" potrà consolidarsi nella sua naturale vocazione di casello delle "Autostrade del Mare" della linea Tirrenica Nord-Sud; gli ampi spazi esistenti nel porto di Termini Imerese e la struttura di accoglienza per i passeggeri presso la banchina di Riva potranno consentire un maggiore sviluppo dello scalo.

Ragionevolmente si può prevedere, nel triennio di riferimento, un incremento delle merci e dei passeggeri dei servizi di cabotaggio.

TRAFFICO CROCIERE

Il settore delle crociere ha dimostrato, negli ultimi anni, di essere un segmento di fondamentale importanza per il turismo e di generare un importante indotto d'affari, sia direttamente che indirettamente.

Se il 2019 ha visto un forte aumento del numero dei croceristi, nel 2020 c'è stato il tracollo dovuto alla pandemia da COVID-19. Si auspica, però, che l'imminente commercializzazione del vaccino e la nuova organizzazione sanitaria delle compagnie armatrici delle navi da crociera, nonché la voglia di ripresa dei mercati comportino un forte incremento del traffico crocieristico nel prossimo biennio

Inoltre, è in corso di definizione il rilascio di una concessione demaniale ad un operatore economico formato da Costa ed MSC per la gestione del terminal crociere nel porto di Palermo e negli altri porti del Sistema portuale. Si confida, pertanto, nell'interesse di tali gruppi ad incentivare il traffico passeggeri/crocieristi nella Sicilia Occidentale.

Tale concessione, si ritiene possa comportare un incremento del numero dei crocieristi tale da arrivare, nel prossimo triennio, ad oltre 1.000.000 complessivo per tutto il network.

L'intervento di restyling in corso del Cruise Terminal del porto di Palermo e quello di dragaggio dei bacini di ormeggio, del medesimo porto, in fase di ultimazione, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi.

Per quanto riguarda il porto di Palermo, inoltre, è stato completato e reso disponibile, nel mese di novembre 2020, un nuovo terminal per l'accoglienza dei passeggeri diretti/provenienti dall'/all' Isola di Ustica.

Nel porto di Trapani, nel corso del 2020, è stata avviata la ristrutturazione dell'attuale stazione marittima/terminal crociere.

Per quanto riguarda il porto di Porto Empedocle è in corso di progettazione la nuova stazione marittima, necessaria per migliorare l'accoglienza dei passeggeri.

MERCI VARIE E ALLA RINFUSA

I programmi dell'AdSP prevedono il trasferimento da Palermo a Termini Imerese della movimentazione delle merci varie. Infatti è stato demolito, nel porto del capoluogo siciliano, l'impianto di stoccaggio di prodotti cerealicoli e, in tale area, come previsto dal vigente PRP, sarà realizzata una struttura molto ampia dove allocare servizi per passeggeri, uffici e magazzini.

Gli analoghi traffici nel porto di Termini Imerese assumono rilevanza e potenzialità maggiori e forti appaiono gli interessi della committenza: si tratta di materiali per costruzione, granaglie, fertilizzanti, rottami di ferro, pet coke, materiale eolico, etc.).
Con l'inserimento dei porti di Porto Empedocle e Trapani nel sistema portuale tale tipo di traffico potrà fornire un nuovo impulso per una crescita globale.

Infine, si precisa che l'AdSP prevede di investire risorse per la riqualificazione di strutture ed opere esistenti nei due porti, recentemente acquisiti nel sistema, che saranno oggetto di accurati interventi di security e di miglioramento dell'offerta ricettiva, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri, e strutture portuali in grado di soddisfare la crescente domanda di accosti per navi ro-ro e ro-pax.
Il porto di Trapani è altresì interessato da importanti traffici di contenitori, merce varie ed alla rinfusa. Nel porto di Porto Empedocle insiste un terminal per l'imbarco di salgemma proveniente dalle miniere siciliane (ITALKALI).

## CAPITOLO 2

## L'OPERATIVITA' DEI PORTI DEL NETWORK DELL'AdSP

Il porto di PALERMO, come descritto precedentemente, ha il suo core business nei traffici ro-ro, in particolare quelli ro-pax e si è affermato, nel corso degli anni, quale casello delle "Autostrade del Mare" garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino tirrenico e verso la Tunisia. È un importante scalo crocieristico, soprattutto per navi di transito, costituendo altresì uno degli home port per le compagnie Costa Crociere ed M.S.C. che hanno hanno in corso di rilascio la concessione per gestire il terminal crociere e le aree destinate a tale scopo. Tale concessione riguarderà anche i porti di Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese.

Lo scalo palermitano è utilizzato anche per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci da/per Ustica e, d'estate, per le isole Eolie. Il traffico merci alla rinfusa si è nel tempo ridotto per un'incompatibilità "naturale" con le vocazioni sopra rappresentate. Infatti, rimangono limitati traffici di tale tipologia di merci (lamiere destnate allo Stabilimento Fincantieri e cemento in polvere destinato alla cementeria ubicata nel Comune di Isola delle Femmine), nonché un piccolo terminal contenitori che vede attualmente la sola presenza della Società M.S.C.

Nel corso del 2020 è stato demolito il manufatto, ubicato al Molo Piave e destinato a magazzini, per fare posto, temporaneamente e nelle more che venga conclusa la progettazione e, quindi realizzato, il nuovo terminal passeggeri del porto di Palermo, ad aree per lo stoccaggio di semirimorchi, la cui movimentazione è, in questo momento la parte preponderante relativa alle merci nello scalo del capoluogo.

Si è continuata la demolizione di alcune cisterne, raramente utilizzate, ubicate all'interno del Terminal MAGAZZINI GENERALI, per fare posto alla realizzazione del nuovo Terminal aliscafi, consegnato nel mese di novembre 2020.

Sono presenti momentaneamente quattro imprese portuali autorizzate ad espletare operazioni portuali. Sono state rilasciate altresì, due autorizzazioni in *self handling*: una alla Società Grandi Navi Veloci, per operare in autoproduzione sulle proprie navi sociali per le operazioni di imbarco/sbarco di automezzi non guidati, ed una alla SIREMAR – CARONTE & TOURIST per espletare operazioni portuali e servizi di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali.

Sono state rilasciate sei autorizzazioni per i servizi portuali di cui al primo comma, secondo cpv., dell'art. 16 della L.84/94, che sono stati individuati e disciplinati come previsto dalla normativa; tra i servizi portuali sono stati inclusi il rizzaggio/derizzaggio.

Non sono state rilasciate autorizzazioni ex art. 18 della L.84/94.

E' stata rilasciata un'autorizzazione ex art. 17 della L. 84/94 per fornire a Palermo manodopera alle imprese autorizzate ex art. 16 e la sua validità, a seguito anche di parere favorevole del Ministero, è stata ampliata anche al porto di Termini Imerese.

Tale ultimo porto ha subito nel corso degli ultimi anni una grande riduzione dei traffici, in particolare ro-ro. Oggi, dopo un forte aumento avvenuto nell'anno 2018 ed una successiva contrazione nel 2019, si assiste ad un sostanziale mantenimento dei traffici di merce varia e di quelli alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

La società Grandi Navi Veloci è sempre presente con collegamenti da/per Civitavecchia e Napoli. Talvolta, può capitare che, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, la nave non possa entrare nel porto di Termini e diriga, quindi, su Palermo. Tale inconveniente potrà essere risolto con il

completamento del prolungamento della diga foranea (attualmente in corso) ed il completamento del molo di sottoflutto (attualmente in corso. Inoltre, sono in corso le procedure di gara per l'affidamento dei lavori di dragaggio del porto di Termini Imerese. Tali lavori, che porteranno i fondali ad una profondità di – 10 mt, consentiranno l'accesso di navi di maggiori dimensioni riducendo il carico di traffico ro-ro su Palermo.

Nel porto di Termini Imerese ci sono tre imprese portuali autorizzate ex art. 16 a espletare operazioni portuali.

E' opportuno evidenziare preliminarmente che la rappresentazione dei due "nuovi" porti di Trapani e Porto Empedocle è ancora non esaustiva, considerato che tutte le attività di adeguamento e progettazione sono state avviate negli ultimi due anni e sono ancora in corso i complessivi approfondimenti delle due nuove realtà e le prime previsioni progettuali per rendere più competitivi i traffici dei due porti.

PORTO DI TRAPANI

Lo scalo costituisce l'importante nodo per i collegamenti con traghetti e mezzi veloci per le isole Egadi e Pantelleria e negli ultimi anni ha ospitato anche navi da crociera.

Il porto è inoltre interessato da un traffico di merci varie ed alla rinfusa, nonché contenitori, contando soprattutto sul marmo in partenza proveniente dalla provincia.

Notevolmente sviluppato il settore della cantieristica, della nautica da diporto e della pesca.

Nel porto sono state autorizzate a svolgere operazioni portuali tre imprese portuali ed una per espletare servizi portuali di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali rilasciata in *self-handling* alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist.

Non è stata rilasciata alcuna autorizzazione ex art.17 L.84/94.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Costituisce il nodo per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci per le isole Pelagie e lo scalo è interessato da traffici di merci varie ed alla rinfusa (principalmente salgemma proveniente dalle vicine miniere di Realmonte ed imbarcato dallo Stabilimento Italkali, ubicato in porto. Purtroppo, la pandemia da COVID-19 ha totalmente annullato, nel 2020, i previsti approdi di navi crociera.

Il porto ospita, infine, un importante marineria da pesca.

Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali ex art. 16, L.84/94, tre imprese portuali. Nel 2018 è stata rilasciata, alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist, un'autorizzazione ad espletare in *self-handling* il rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali.

## CAPITOLO 3

### ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO

La gestione del demanio marittimo è improntata al perseguimento degli obiettivi strategici dell'AdSP ed all'attuazione della pianificazione e programmazione dell'Ente.

Con particolare riferimento al porto di Palermo, si è avviata un'intensa e complessa attività amministrativa volta a dare celere attuazione al Piano Regolatore Portuale, la cui portata innovativa, ha necessitato, tra l'altro, la sottoscrizione di numerosi Accordi procedimentali ex art. 11 l.n.84/1994 con i concessionari per la riallocazione delle attività commerciali e di cantieristica minore e di Protocolli di Intesa, inerenti anche il porto di Termini Imerese. La definizione dei scaturenti procedimenti amministrativo/demaniale e del conseguente assetto concessorio si completerà nei prossimi anni.

Definita l'azione intrapresa dall'Ente per il rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo anche in termini di new building, con la sottoscrizione dell'Accordo sottoscritto con Fincantieri S.p.A. in data 27.07.2020 e la conseguente formalizzazione dell'atto formale concessorio determinerà nei prossimi anni un'attività volta a stabilizzare e definire l'assetto concessorio dell'intera zona industriale del porto.

Quanto ai siti diportistici, definita la riqualificazione del porticciolo di S.Erasmo e l'assentimento delle relative concessioni, si completerà a breve l'attività amministrativo/demaniale della riqualificazione e valorizzazione del porticciolo dell'Acquasanta con conseguenti ricadute positive in termini economici, occupazionali e sociali grazie ai servizi turistici connessi alla fruizione dei servizi diportistici. E' in programma la complessa attività riqualificazione del porticciolo dell'Arenella, scalo nuovo e scalo vecchio, volta a garantire una più razionale e proficua gestione ed uso del demanio marittimo.

Sotto gli aspetti dominicali, ma non meno importanti per una più proficua gestione del Demanio marittimo si segnala la prL'affidamento della concessione ossima definizione del procedimento di delimitazione del Porto di Palermo ex art. 32 (Cod. Nav.) dal Varco Cristoforo Colombo al porticciolo di Sant'Erasmo (rispetto all'ultima delimitazione risalente al 1952), cui seguirà la restante parte della circoscrizione dell'AdSP. Si è avviata la delimitazione del porto di Trapani che si intende definire nei prossimi anni, unitamente a quella di Porto Empedocle.

## CAPITOLO 4

### L'EVOLUZIONE ECONOMICA – FINANZIARIA DEGLI ULTIMI ANNI

In questo capitolo vengono presi in rassegna i risultati di bilancio:
dell'Autorità Portuale di Palermo e di Termini Imerese nell'anno 2016 e nel primo semestre 2017;
dell'Autorità di sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale nel secondo semestre 2017 e negli anni 2018 e 2019.
Si evidenzia che alcune poste di bilancio sono, per loro natura, estremamente variabili ed eventuali: in tema di entrate si fa specifico riferimento all'art. 18/bis della L. 84/1994 che istituisce un nuovo meccanismo di finanziamento delle ex Autorità Portuali attraverso un fondo inserito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alimentato dall'1% dell'iva dovuta sulle merci importate attraverso il porto. Tale posta di bilancio risulta per sua natura non facilmente prevedibile.
Inoltre l'art. 1, comma 296 L. 296/2006 prevede la ripartizione di un fondo perequativo fra le Autorità Portuali destinato alla manutenzione straordinaria ed alla riqualificazione degli impianti portuali la cui quantificazione è variabile.

**Risultati di cassa integrati anni 2016 – 2019**

Dalle tabelle di aggregazione sono stati estrapolati i risultati sintetici della gestione corrente e della gestione in conto capitale degli ultimi quattro anni (espressi in €).

| | 2019 | | 2018 | | 2017 | | 2016 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA |
| ENTRATE CORRENTI | 18.349.420 | 19.279.509 | 21.638.062 | 21.217.207 | 13.425.309 | 11.783.285 | 11.122.800 | 10.201.469 |
| USCITE CORRENTI | 14.367.520 | 13.632.005 | 12.035.020 | 11.877.719 | 10.937.397 | 10.149.920 | 9.876.286 | 9.657.857 |
| **Saldo gestione corrente** | **3.981.900** | **5.647.504** | **9.603.042** | **9.339.488** | **2.487.912** | **1.633.365** | **1.246.514** | **543.612** |
| ENTRATE IN CONTO CAPITALE | 173.895.895 | 21.187.272 | 33.506.652 | 22.188.841 | 12.267.949 | 19.542.836 | 4.739.015 | 11.989.391 |
| USCITE IN CONTO CAPITALE | 79.423.713 | 34.496.317 | 32.903.552 | 15.483.082 | 9.521.610 | 9.950.295 | 8.615.847 | 10.920.784 |
| **Saldo gestione c/capitale** | **94.472.182** | **-13.309.045** | **603.100** | **6.705.759** | **2.746.339** | **9.592.541** | **-3.876.832** | **1.068.607** |

Si riportano i dati finanziari del bilancio 2020 seppure ancora in fase preconsuntiva.

Entrate correnti € 14.994.265

Uscite correnti € 13.509.053

**Saldo gestione corrente € 1.485.213**

Entrate in conto capitale € 108.441.923

Uscite in conto capitale € 207.562.429

**Saldo gestione C/capitale € - 99.120.505**

Dai dati su indicati emerge un decremento significativo rispetto al saldo di gestione rilevato in sede di consuntivo 2019 (5.647.503) legato alla contrazione importante rilevata nell'ambito del traffico passeggeri per effetto della pandemia Covid 2019 e nel corso dell'esercizio 2020 sono stati

opportunamente apportati i correttivi finalizzati alla riduzione della spesa corrente per contenere al massimo l'effetto della notevole riduzione delle entrate di parte corrente.

Nonostante il rallentamento mondiale l'AdSp ha dato continuità alle attività già avviate dando nuovi impulsi a progetti che sono diventati subito cantierabili, ciò ha consentito di avviare e aggiudicare buona parte delle gare che consentiranno entro il 2022 di completare la prima fase di ristrutturazione dei porti del Network.

Il saldo negativo di gestione di parte capitale risulta interamente finanziato dall'Avanzo di Amministrazione accertato al 31dicembre 2019 e adeguatamente ricondotto, con apposite variazioni, al bilancio di previsione 2020.

Nonostante il frazionamento delle aree date in concessione, restano costanti i proventi patrimoniali accertati nell'anno 2020, ma comunque in aumento rispetto a quando l'AdSP si è costituita.

Riguardo le entrate in Conto Capitale si evidenzia che nell'esercizio 2020 sono stati assegnate risorse pari ad € 108.441.923 che sommate a quelle del 2019 pari ad € 173.895.000 consentono di arrivare ad un importo aggregato di 282 milioni di euro grazie soprattutto alla congiunta attività svolta dall'ufficio Politiche Comunitarie Project Management e Blending Finanziario e dall'Area Tecnica. Più segnatamente si indicano i seguenti finanziamenti:

- €.106.500.000 provenienti dal Decreto n. 353 del 13/08/2020 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 244 del 2 ottobre 2020 recante il riparto delle risorse del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale per la quota attribuita al settore portuale;

- €.1.475.659 risorse assegnate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e provenienti dal "fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture" .

Nel 2020 è stato completato il processo di dismissione, attraverso una manifestazione di interesse pubblico, dei beni patrimoniali residuali ancora di proprietà dell'Ente. I relativi proventi sono stati registrati tra le Entrate di parte capitale del bilancio dell'Ente e reinvestiti tra le uscite di parte capitale.

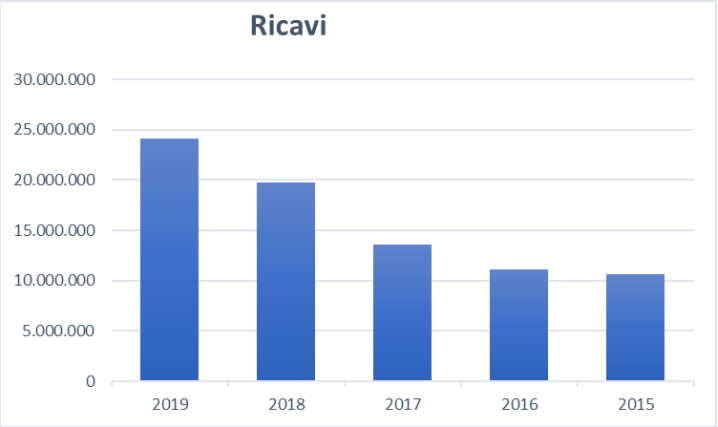
**Risultati economici aggregati anni 2015 – 2019**

Dalle tabelle di aggregazione vengono esportati i risultati sintetici delle principali macro voci del conto economico.

# Highlight anni 2015/2019

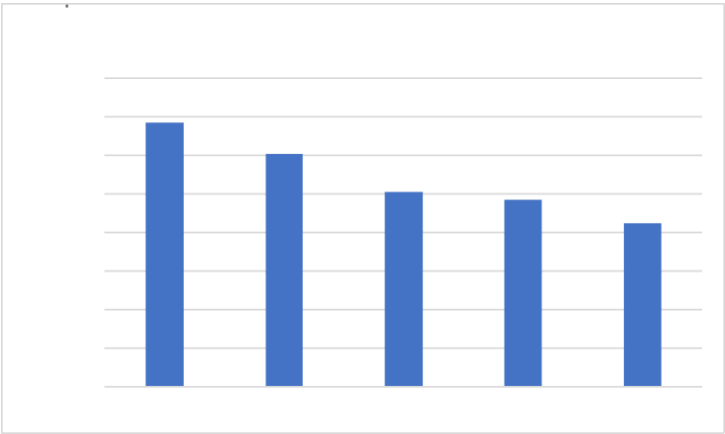
| | 2019 | | | 2018 | | | 2017 | | | 2016 | | | 2015 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Istituzionale | Commerciale | Consolidato | Istituzionale | Commerciale | Consolidato | Istituzionale | Commerciale | Consolidato | Istituzionale | Commerciale | Consolidato | Istituzionale | Commerciale | Consolidato |
| es | 18.223.946 | 5.897.309 | **24.121.255** | 14.115.206 | 5.665.493 | **19.780.699** | 8.776.736 | 4.802.504 | **13.579.240** | 6.473.402 | 4.643.247 | **11.116.649** | 5.849.788 | 4.744.800 | **10.594.588** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| r | 4.055.328 | 2.802.129 | **6.857.457** | 3.755.237 | 2.291.761 | **6.046.998** | 2.954.333 | 2.100.029 | **5.054.362** | 2.761.789 | 2.092.674 | **4.854.463** | 2.095.282 | 2.144.974 | **4.240.256** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 3.351.419 | 574.930 | 3.926.349 | 2.686.737 | 331.360 | 3.018.097 | 2.515.765 | 607.635 | 3.123.400 | 2.383.053 | 530.671 | 2.913.724 | 2.113.745 | 578.945 | 2.692.690 |
| ciali | 1.018.832 | 120.399 | 1.139.231 | 852.591 | 67.555 | 920.146 | 726.065 | 138.709 | 864.774 | 759.776 | 104.871 | 864.647 | 702.281 | 142.826 | 845.107 |
| uiesce | 244.946 | 80.002 | 324.948 | 212.014 | 84.874 | 296.888 | 161.732 | 114.340 | 276.072 | 146.180 | 73.139 | 219.319 | 129.894 | 56.459 | 186.353 |
| ti pers | 104.625 | 31.458 | 136.083 | 58.433 | 21.583 | 80.016 | 65.714 | 45.573 | 111.287 | 35.594 | 25.493 | 61.087 | 69.694 | 52.693 | 122.387 |
| osto le | 4.719.822 | 806.789 | **5.526.611** | 3.809.774 | 505.372 | **4.315.146** | 3.469.276 | 906.257 | **4.375.533** | 3.324.603 | 734.175 | **4.058.778** | 3.015.613 | 830.924 | **3.846.537** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| versi one | 533.259 | 11.089 | **544.348** | 658.446 | 29.917 | **688.363** | 534.413 | 195.022 | **729.435** | 852.210 | 17.223 | **869.433** | 872.141 | 243.706 | **1.115.847** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| ore e lla one | 2.882.867 | 1.619.329 | **4.502.196** | 4.901.890 | 2.542.149 | **7.444.039** | 998.331 | 1.157.211 | **2.155.542** | -1.121.603 | 1.541.784 | **420.181** | -610.269 | 1.292.119 | **681.850** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | |

a) Ricavi



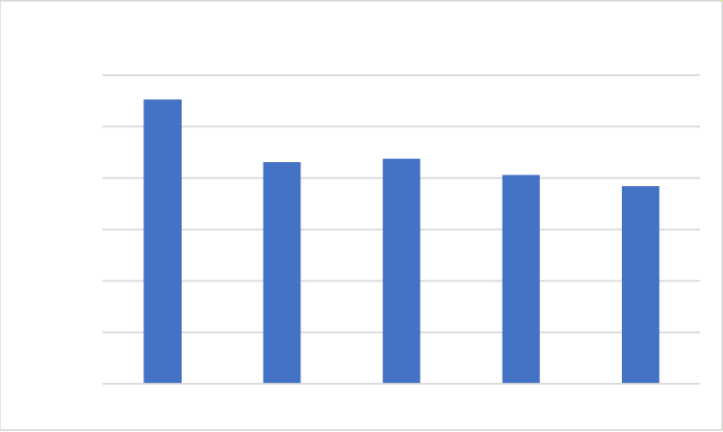

Il grafico mostra che l'andamento delle entrate del sistema è consolidato in un intorno di 25 milioni di euro.

b) costi per servizi



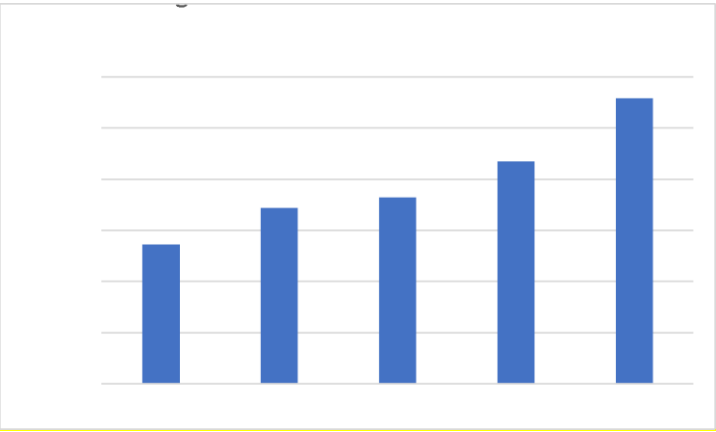
Il grafico mostra che i fattori di produzione "servizi" che il sistema acquista all'esterno sono indicati attorno a poco meno di 7 milioni di euro.

c)Costo del personale



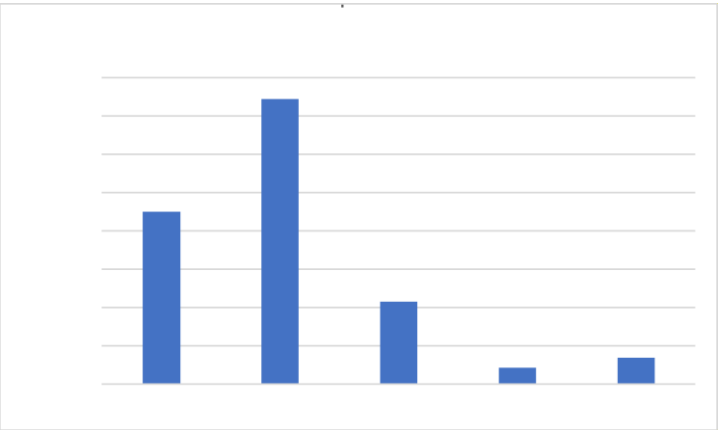
Il grafico che precede mostra che il costo della manodopera aggregato ha subito un aumento nel 2019 attestandosi intorno ai 5,5 milioni di euro. Il dato del costo del personale va messo in relazione con l'organico in servizio che, complessivamente, si è incrementato a 66 unità.

d) oneri diversi di gestione



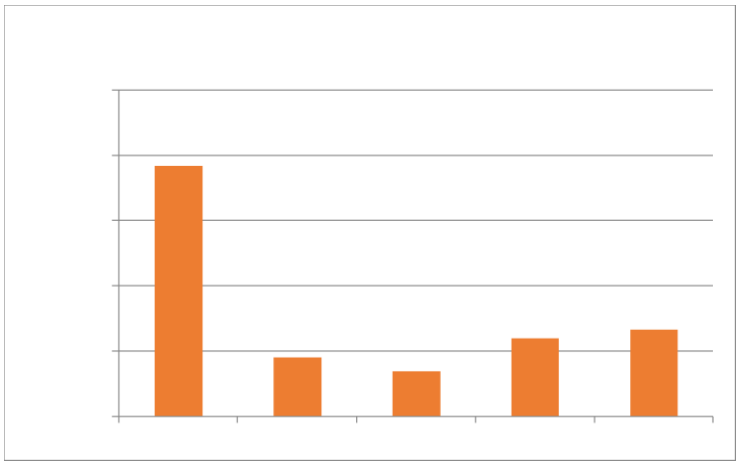
Il grafico mostra che questa serie di fattori di produzione hanno un andamento altalenante dovuta anche ad una diversa impostazione contabile e che comunque si riscontra un calo nell'ultimo anno.

e) Differenza fra valore e costi di produzione



Quest'ultimo grafico restituisce informazioni sul margine operativo che risulta positivo nell'ultimo biennio.

| | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Consistenza della cassa all'inizio** | **61.407.170** | **44.807.549** | **32.483.591** | **31.357.750** | **31.071.949** |
| in c/competenza | 39.287.937 | 42.308.294 | 18.219.770 | 16.502.096 | 16.832.390 |
| in c/ residui | 7.395.349 | 12.723.208 | 17.515.310 | 9.235.381 | 6.853.389 |
| **Riscossioni** | **46.683.285** | **55.031.502** | **35.735.080** | **25.737.477** | **23.685.779** |
| in c/competenza | 30.357.446 | 23.302.993 | 13.568.371 | 13.131.827 | 13.349.674 |
| in c/ residui | 23.409.610 | 15.128.889 | 9.842.750 | 11.479.809 | 10.050.305 |
| **Pagamenti** | **53.767.056** | **38.431.881** | **23.411.121** | **24.611.636** | **23.399.979** |
| **Consistenza della cassa alla fine** | **54.323.400** | **61.407.170** | **44.807.550** | **32.483.591** | **31.357.749** |
| degli esercizi precedenti | 32.993.533 | 21.938.802 | 23.392.132 | 56.549.655 | 45.638.203 |
| dell'esercizio | 159.338.457 | 23.406.595 | 11.482.352 | 3.600.421 | 21.224.673 |
| **Residui attivi** | **192.331.990** | **45.345.396** | **34.874.484** | **60.150.076** | **66.862.876** |
| degli esercizi precedenti | 50.881.042 | 42.554.101 | 47.837.644 | 69.633.080 | 59.449.802 |
| dell'esercizio | 69.814.865 | 32.205.755 | 10.909.430 | 9.601.007 | 22.048.850 |
| **Residui passivi** | **120.695.907** | **74.759.856** | **58.747.074** | **79.234.087** | **81.498.652** |
| **Avanzo/Disavanzo dell'amministrazione** | **125.959.482** | **31.992.710** | **20.934.960** | **13.399.580** | **16.721.973** |



Si deve evidenziare che il lento smaltimento dei residui attivi è legato alla natura dei residui medesimi riferiti unicamente a trasferimenti dello Stato e/o Regione destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali.

**sidui Attivi**

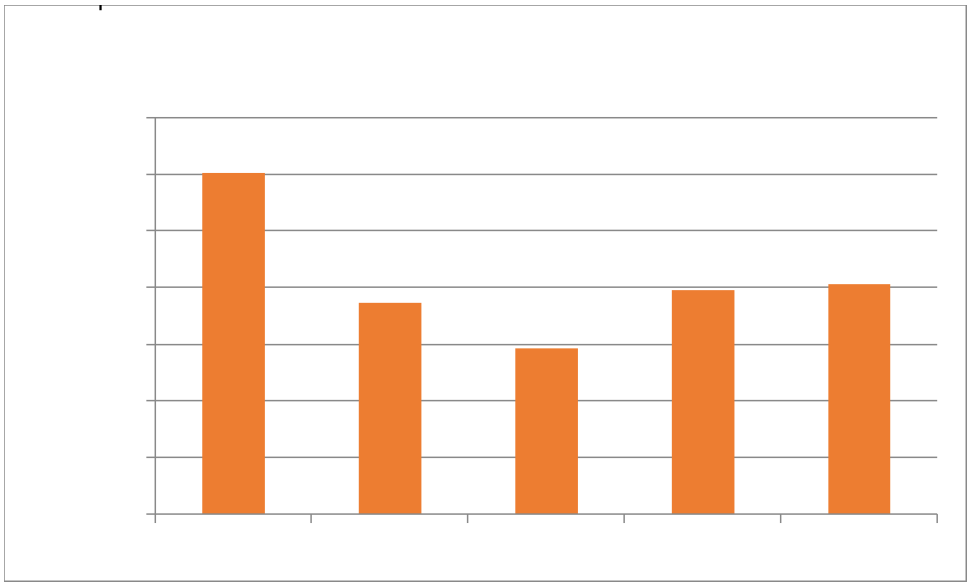
Nelle tabelle sono indicati gli indici di scostamento negli ultimi 5 anni relativi allo smaltimento dei residui attivi.

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,31 | 0,37 |
| | **2017** | **2016** |
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,61 | 0,17 |
| | **2015** | |
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,14 | |

Si deve evidenziare che il lento smaltimento dei residui attivi è legato alla natura dei residui medesimi riferiti unicamente a trasferimenti dello Stato e/o della Regione destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali.

**Residui Passivi**

Nelle tabelle sono indicati gli indici di scostamento negli ultimi 5 anni relativi allo smaltimento dei residui passivi.



Il lento smaltimento dei residui passivi è dovuto alla realizzazione dei lavori di riqualificazione degli impianti portuali con l'utilizzazione di risorse statali e regionali.

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,32 | 0,28 |
| | **2017** | **2016** |
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,40 | 0,20 |
| | **2015** | |
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,20 | |

Gli indicatori finanziari, ottenuti come rapporto tra valori finanziari, analizzano aspetti diversi dell'Autorità di Sistema Portuale, mediante la lettura di un dato sintetico, una base di ulteriori informazioni sulle dinamiche che si instaurano a livello finanziario nel corso dei diversi esercizi.

Il grado di autonomia. E 'un indicatore che denota la capacità di reperire le risorse (entrate correnti) necessarie al funzionamento dell'ente. Di tale importo aggregato le entrate proprie indicano le parti direttamente o indirettamente reperita dall'Ente.
Gli indici evidenziano il costante grado di indipendenza dell'Ente da fonti di finanziamento esterne.

Il grado di rigidità del bilancio. L'amministrazione può scegliere come utilizzare le risorse nella misura in cui il bilancio non è già stato prevalentemente vincolato da impegni di spesa specifici. Conoscere il grado di rigidità del bilancio consente di individuare quale sia il margine di operatività a disposizione per assumere nuove scelte di gestione o intraprendere ulteriori iniziative economico finanziarie.

Gli indici principali in sintesi sono i seguenti per gli ultimi tre esercizi:

| | 2019 | 2018 |
|---|---|---|
| **Entrate correnti – trasferimenti correnti**<br><br>Entrate correnti | **18.349 100**<br><br>**000** | **21.638 100**<br><br>**000** |

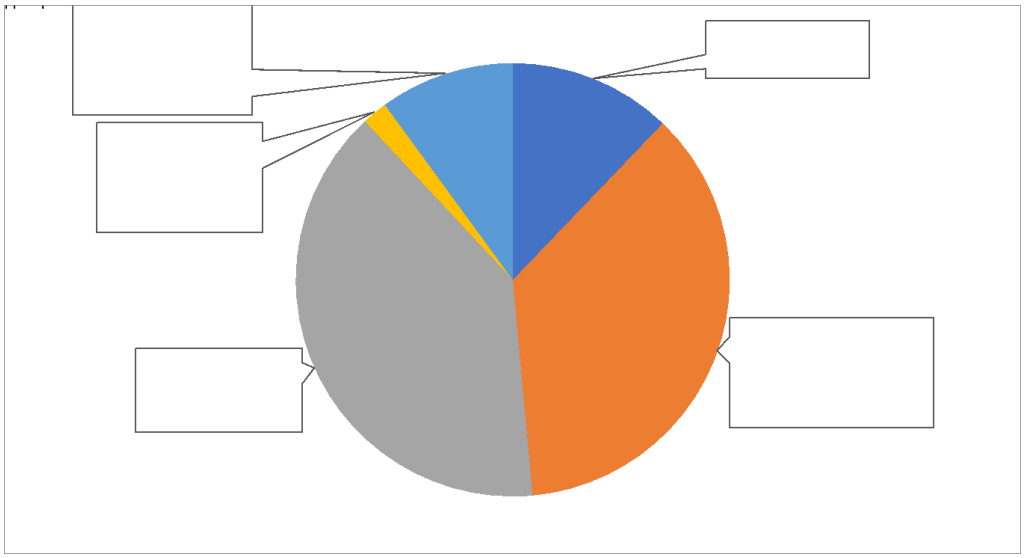
| | 2017 | |
|---|---|---|
| **Entrate correnti – trasferimenti correnti**<br><br>Entrate correnti | **13.425 100**<br><br>**000** | |

| | 2019 | % | 2018 | % |
|---|---|---|---|---|
| **Spese personale**<br><br>**Entrate correnti** | **5.700**<br><br>**18.349** | **31** | **4.721**<br><br>**21.638** | **22** |
| | **2017** | **%** | | |
| **Spese personale**<br><br>**Entrate correnti** | **4.584**<br><br>**13.425** | **34** | | |

Gli indici relativi alle entrate proprie indicano una completa autonomia e sono stabili, nel triennio in esame, mentre l'incidenza degli oneri del personale sulle entrate correnti è diminuita.

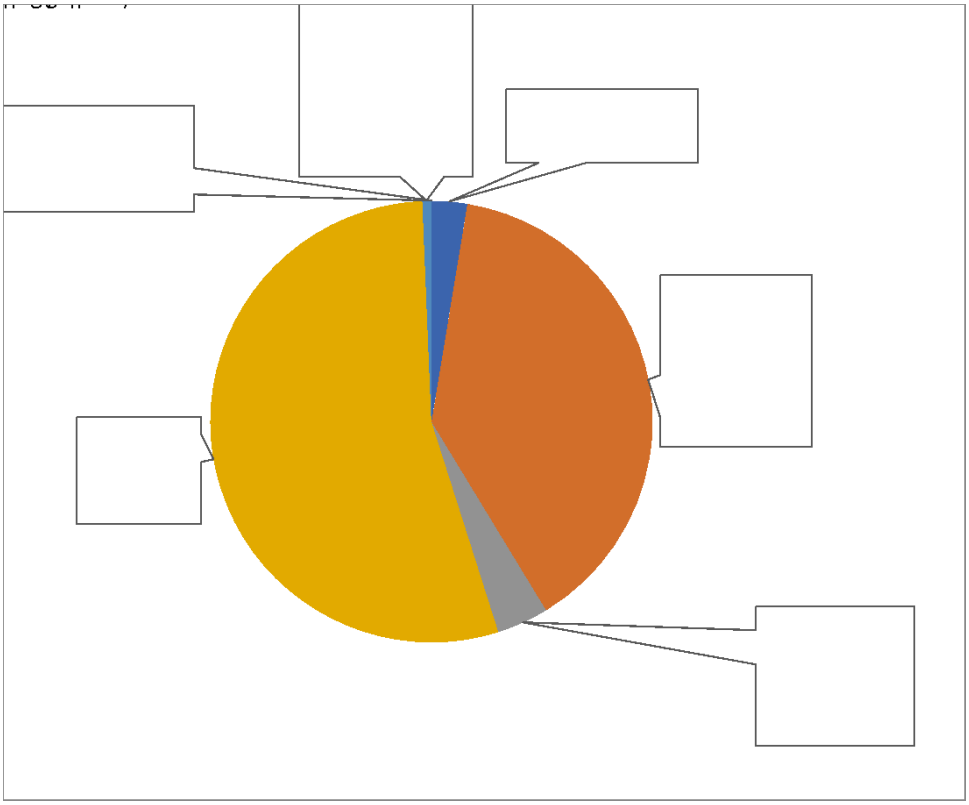
## ENTRATE

| | |
|---|---|
| Entrate tributarie | 2.229.393 |
| Entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazione di servizi | 6.674.408 |
| Redditi e proventi patrimoniali | 7.255.778 |
| Poste correttive e compensative di spese correnti | 347.631 |
| Entrate non classificabili in altre voci | 1.842.211 |
| **Totale** | **18.349.421** |



USCITE

| | |
|---|---|
| Organi dell'Ente | 373.875 |
| Oneri per il personale in attività di servizio | 5.561.080 |
| Uscite per l'acquisto di beni e servizi | 545.806 |
| Interventi diversi | 7.791.726 |
| Trattamenti di quiescenze, integrativi e sostitutivi | 95.033 |
| Accantonamento a fondo rischi | 0 |
| **Totale** | **14.367.520** |



# CAPITOLO 5

## POLITICHE COMUNITARIE, PROJECT MANAGEMENT, BLENDING FINANZIARIO

L'Authority prosegue nella duplice attività di reperimento di fonti esterne, con il cui concorso dare attuazione al piano degli investimenti programmati, e di messa in atto delle procedure di gestione ed esecuzione dei progetti finanziati con le risorse esterne assegnate nella precedente annualità.

Attraverso la candidatura di n. 16 interventi immediatamente cantierabili e/o con progettazione definitiva conclusa, sono state intercettate le risorse a valere sul Fondo Infrastrutture, giusto art. 1, comma 140, che istituisce un apposito fondo per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese. Con Decreto Ministeriale n. 353 del 13/08/2020 recante il riparto delle risorse del Fondo per il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese per la quota attribuita al settore portuale, è stato attivato l'Accordo di Programma che destina 106,5 milioni di euro all'AdSP Mare di Sicilia Occidentale per la realizzazione delle opere: "Porto di Palermo - Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo" e Porto di Palermo - Riqualificazione Molo Trapezoidale". Superata la fase dell'assegnazione delle risorse, la struttura si è impegnata nella strutturazione delle procedure di gestione, monitoraggio e controllo per l'avvio delle operazioni finanziate come previsto dall'Accordo stipulato dal MIT.

A seguito della pubblicazione del bando PAC (programma di Azione Complementare) del PON Infrastrutture e Reti 2014/20, l'ufficio ha predisposto diverse proposte da candidare sulle differenti linee di azione del programma, tre delle quali definitivamente sottoposte a candidatura entro i termini del bando. Si tratta dei progetti:

- Realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali dell'adsp del mare di sicilia occidentale – Asse digitalizzazione della logistica;
- Nuove aree di interfaccia con la città del Porto di Palermo - Asse Recupero Waterfront;
- Realizzazione di nuove strutture per l'accoglienza dei passeggeri a Porto Empedocle e intermodalità vigatese. – Asse Accessibilità turistica

A seguito dell'assegnazione delle risorse FCS 2014/20, invece, si è dato impulso alla fase di impegno e stipula della Convenzione da parte del MIT per l'operazione finanziata per 39 milioni di euro relativa all'Intervento per la "Messa in sicurezza del porto di Palermo lavori di completamento per la messa in sicurezza del bacino da 150tpl". Il progetto ricade entro l'Asse Tematico E – Altri interventi, nell'ambito del Piano Operativo del Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020, a valere sulle risorse di quest'ultimo, ai sensi della legge 23 dicembre 2014, n. 190, art. 1, comma 703, e della delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 25, nonché della delibera CIPE 1 dicembre 2016, n. 54 e della Del. CIPE del 28 febbraio 2018 n. 12 "Fondo sviluppo e coesione 2014 - 2020. Secondo Addendum Piano operativo infrastrutture (articolo 1, comma 703, lettera c) della legge n. 190/2014)". L'ufficio ha avviato le procedure per l'avvio dell'operazione nel rispetto del manuale di procedura per la gestione, monitoraggio e controllo della spesa.

Al fine di accelerare la spesa e realizzare il piano degli investimenti dell'Ente, l'ufficio su input della Presidenza e in raccordo con l'ufficio della Ragioneria, ha avviato le procedure per l'istruttoria tecnica volta ad ottenere la stipula di un mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti, nonché un prestito agevolato complementare con la BEI. Quest'ultima attività, ancora in corso di istruttoria, ha previsto l'elaborazione

di una corposa documentazione relativa agli investimenti oggetto dell'intervento finanziario, nonché della redazione di una due diligence, ancora in esame.

A seguito della stipula delle delle Convenzioni di finanziamento degli interventi di Dragaggio del Bacino Crispi, di Dragaggio del porto di Termini Imerese e del Molo foraneo sopraflutto ( secondo stralcio del progetto generale), l'annualità in corso ha visto partire i progetti e le lavorazioni interessate dai finanziamenti, nonostante i ritardi e le difficoltà di attuazione delle operazioni legate alla situazione pandemica che sta acutizzando i processi economici di tutto il Paese. In conformità al manuale delle procedure del Programma, l'AdSP ha chiesto e ricevuto l'anticipazione finanziaria sull'intervento di Dragaggio del Bacino Crispi 3, primo caso nell'ambito della procedura presso il MIT, innovando nelle regole di attuazione del PON e accelerando la spesa. La prima Domanda di Rimborso è stata effettuata il 23 novembre 2020.

Si sono avviate così le procedure e i processi interni per l'attuazione della spesa al fine di rispettare la tempistica proposta, seppur il finanziamento sia pervenuto con un ritardo di quasi un anno.

E' proseguita l'attività di monitoraggio e controllo dell'attuazione dei progetti finanziati con le risorse dell'Accordo di Programma Quadro di Termini Imerese, relativi ai lavori degli interventi relativi al molo di sopraflutto e molo di sottoflutto a Termini Imerese.

Allo stesso modo, sul piano dell'attuazione e dell'ottemperanza delle svariate procedure impegnative imposte dal Fondo FSC 2014/20, procede l'intervento di Port Security, a valere sulle risorse del Patto per il SUD.

Ai fini di cui sopra si è rafforzata l'azione trasversale, da parte dell'Ufficio PCM e Project Management ,con gli uffici tecnici, della Ragioneria e della Presidenza, al fine di allineare le procedure per l'ottemperanza degli obblighi di spesa a cui è sottoposto il beneficiario dei finanziamenti, nonché la costruzione di un database progetti e un sistema informatizzato di gestione progetti e interventi, con notevole impegno di tutte le risorse umane coinvolte a vario titolo nell'attuazione e gestione degli interventi all'interno dell'AdSP.

E' proseguita e prosegue sul piano internazionale la presenza dell'AdSP sui tavoli di concertazione partenariale per la revisione dei regolamenti TEN-T. L'impegno a presidiare il cambiamento e il rafforzamento della presenza dei porti del network nel corridoio SCANMED è rappresentato, da ultimo, dalla richiesta avanzata alla Commissione Europea per il tramite del MIT della revisione del regolamento chiedendo l'inserimento del Porto di Porto Empedocle nella rete TEN-T come nodo globale.

E' stata data piena attuazione al progetto INTERFACE - Renovating the access to the core port of Palermo and its interactions with the urban environment – che ha ottenuto il cofinanziamento della Commissione Europea per l'importo complessivo pari ad € 1.484.900,00. Seppur si tratti di un budget moderato rispetto agli interventi precedenti, si tratta di un primo passo verso la candidatura di interventi infrastrutturali successivi, che seguiranno questo Grant Agreement in corso, ma soprattutto il posizionamento dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale nel panorama delle Authority e Core Node di interlocuzione con il Commissario Pat Cox che, a seguito della visita in loco aveva stimolato la produzione di progettualità in tal senso. Il segnale è stato colto e l'Authority si è guadagnata la stima e l'apprezzamento al tavolo di confronto del FORUM ScanMed di novembre u.s.

L'implementazione dei fondi e le candidature degli interventi ha impegnato assiduamente l'Authority, con refluenze nel prossimo triennio, al fine di intercettare il Fondo di progettazione 2020, attraverso le candidature di progetti di fattibilità sui porti di Palermo, Trapani e Porto Empedocle, per l'importo seppur ridimensionato assegnato dal DPCM all'Autorità di Sistema, così come la presentazione di candidature

di interventi sulle fonti nazionali a supporto del miglioramento accesso ai porti, nonché, collaborando con le amministrazioni di Palermo e Trapani, assicurando anche la partecipazione a candidature di interventi progettuali a valere su programmi europei di innovazione e ricerca quale Horizon 2020.
Sono in corso di candidatura alcune iniziative proposte da soggetti istituzionali e di ricerca esterni che, congiuntamente ad altre realtà portuali, hanno interesse a sviluppare i temi del green port, della blue economy e del climate change.

Con riferimento all'attività di programmazione e del rafforzamento del sistema, è proseguita incessante l'attività con la Regione e gli altri protagonisti del territorio, per arrivare al riconoscimento della ZES Sicilia Occidentale.
Ancorchè non sia stato ancora pubblicato in gazzetta ufficiale, il DPCM di riconoscimento dell'area è stato registrato alla competente Corte dei Conti e, pertanto, si è avviato il processo istruttorio per la costituzione del Comitato di Indirizzo, nonché di tutti gli elementi cardine che strutturano la ZES e ne sono il cuore pulsante, come lo sportello autorizzativo, la Zona Franco Doganale, il sistema degli incentivi e dei crediti, la piattaforma di dialogo con l'agenzia delle dogane. L'Ufficio ha svolto e svolge una funzione di supporto alla Presidenza per la tenuta delle relazioni tecniche istruttorie con la Regione in questa fase di avvio dello strumento di programmazione.

Completa il quadro dell'evoluzione programmatica il tema dell'efficientamento energetico e "Smart Port".

A seguito della presentazione della proposta di finanza di progetto avente ad oggetto "l'affidamento in concessione, ai sensi degli artt. 183, comma 15 e 179, comma 3 D.lgs. n. 50/2016 e ss.mm.ii., di lavori e servizi finalizzati allo sviluppo in chiave "Smart Port" delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini imerese e Porto Empedocle" – durata 22,5 anni - è stata avviata un'istruttoria tecnico-giuridica che ha condotto a dichiarare di pubblico interesse la proposta di project financing e, in conseguenza di ciò, la società Free Energy Saving s.r.l, quale mandataria del summenzionato costituendo raggruppamento di imprese con FREE ENERGIA S.p.A e LUXMASTER S.r.l, è stata nominata "promotore" ai sensi dell'art. 183, co 15, del d.lgs 50/2016. Sono state avviate le procedure di gara per l'aggiudicazione della proposta, ancora in corso.

## CAPITOLO 6

## INFRASTRUTTURE DEI PORTI DELL'AUTORITA' DI SISTEMA DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Al fine di rendere una panoramica sullo stato di attuazione delle opere e la programmazione prefissata si procede ad illustrare le previsioni nei porti di competenza secondo l'ordine Palermo – Termini Imerese – Trapani – Porto Empedocle, premettendo lo status dei rispettivi piani regolatori portuali.

### 1 Piano Regolatore Portuale

### 1.1 Porto di Palermo

Il vecchio piano regolatore del porto di Palermo, redatto nel 1954, ancorché modificato nel corso dei decenni da varianti connesse ad interventi progettuali intesi a soddisfare specifiche e puntuali esigenze infrastrutturali era da tempo uno strumento urbanistico "superato".

Nel 2008 l'Autorità Portuale di Palermo ha redatto il nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo, sul quale è stata acquisita la prevista intesa con il Comune di Palermo, giusta deliberazione del Consiglio Comunale n. 633 del 23.11.2011 avente per oggetto "Intesa con l'Autorità Portuale del nuovo Piano Regolatore Portuale ed individuazione delle aree bersaglio". Ad essa ha fatto seguito l'adozione, giusta delibera n. 11 del Comitato Portuale di questa Autorità del 19.12.2011

A seguito di un lungo iter durato 10 anni, il nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Palermo è stato approvato in via definitiva dalla Regione Siciliana con Decreto D.G. n. 100 del 30.07.2018; il piano prospetta una profonda ridefinizione degli spazi portuali con conseguente riorganizzazione delle funzioni ivi presenti.

Le previsioni del nuovo P.R.P. sono, in linea generale, riassunte nella tavola n. 21 del piano di seguito riprodotta:

*Porto di Palermo – Nuovo Piano Regolatore Portuale, tav. 21*

In particolare, attraverso un nuovo layout, il P.R.P. mira a risolvere alcune criticità specifiche dettate dagli usi e dalle funzioni attuali delle banchine e dei piazzali attrezzati:

- la presenza di aree ed edifici non utilizzati o sottoutilizzati;
- l'addensarsi di funzioni portuali pesanti e non razionalizzate (cantieristica, aree stoccaggio, etc.) in corrispondenza dell'estremità est (Molo Trapezoidale-banchina Sammuzzo) e nord-ovest dell'area portuale (banchine Puntone, Quattroventi e Molo Nord);
- la distribuzione non pianificata di funzioni ed attività eterogenee con conseguente sovrapposizione e intersezione dei flussi di traffico (merci e passeggeri);
- l'assenza di specializzazione delle aree portuali;
- la presenza di un'indistinta rete di traffici fatta di intrecci e sovrapposizioni di flussi differenti che deriva dall'assenza di specializzazione tra le diverse aree funzionali interne al porto;
- la presenza di funzioni deboli in corrispondenza delle aree d'interfaccia con la città.

*Piano Regolatore Portuale. Particolare Tavola 21 Planivolumetrico*

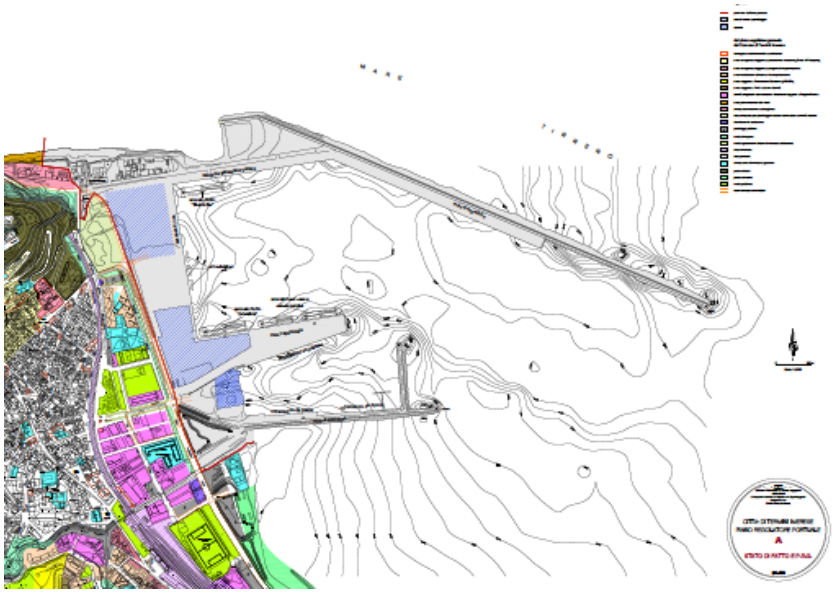
Nella rinnovata ottica di piena collaborazione con il Comune di Palermo è stata condivisa una linea di azione intesa ad armonizzare le previsioni del waterfront centrale del porto in sinergia con le previsioni e la programmazione urbanistica del Comune ed in accordo con le associazioni di tutela ambientale.
In tale ottica è stato stipulato un atto di intesa tra l'allora Autorità Portuale di Palermo ed il citato Comune, col quale questa Autorità si impegna a redigere lo studio sopra indicato ed il Comune a prestare la dovuta collaborazione ai fini sopra preposti.
In particolare, si prefigge di acquisire uno studio sulla rigenerazione del waterfront centrale dal porto di Sant'Erasmo al porto dell'Arenella relativo alle aree sotto la giurisdizione di questa Autorità, comprensivo delle aree di interfaccia città-porto di maggiore rilevanza.
Detto studio, da eseguirsi in approfondimento del nuovo P.R.P., in via indicativa e non esaustiva, dovrà

essere così articolato:

a.) ridisegno del progetto di suolo dell'area portuale in conformità al layout generale e sub-aree funzionali descritte alla tav. 18 del nuovo P.R.P. e secondo le norme di attuazione dello stesso, in integrazione ed approfondimento della Tavola 21 del PRP, comprensivo di rappresentazioni tridimensionali e di rendering. A tal fine è prevista la redazione dei P.I.T.P. (Progetto Integrato di Trasformazione Portuale) delle aree che si ritengono meritevoli di approfondimenti progettuali e connessi studi, che dovranno essere supportate da tavole grafiche a scala urbanistica;
b.) individuazione delle aree di interfaccia città-porto in collaborazione con il Comune di Palermo e in sinergia con il redigendo PRG, individuando le principali funzioni portuali e il disegno urbano nelle aree di affaccio, e studio per la loro rigenerazione alla vista anche di ogni programma di trasformazione e/o di finanziamento.
Nell'ambito della pianificazione si evidenzia che con delibera n. 14 del 17.11.2020, il Comitato di gestione ha adottato l'adeguamento tecnico funzionale (ATF) di cui all'art. 5, co. 5 della L. 84/1994 e ss.mm.ii. relativo al progetto di messa in sicurezza dell'Area Fincantieri - Realizzazione Asse viario di collegamento Molo Nord Banchina Quattroventi. Detto adeguamento non introduce destinazioni d'uso non previste in ambito portuale, né modifica quelle ad oggi esistenti, bensì genera un potenziamento delle attività portuali. Ai sensi dell'art. 48, co. 5 del DL 76/2020 l'ATF dovrà essere trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il relativo parere.

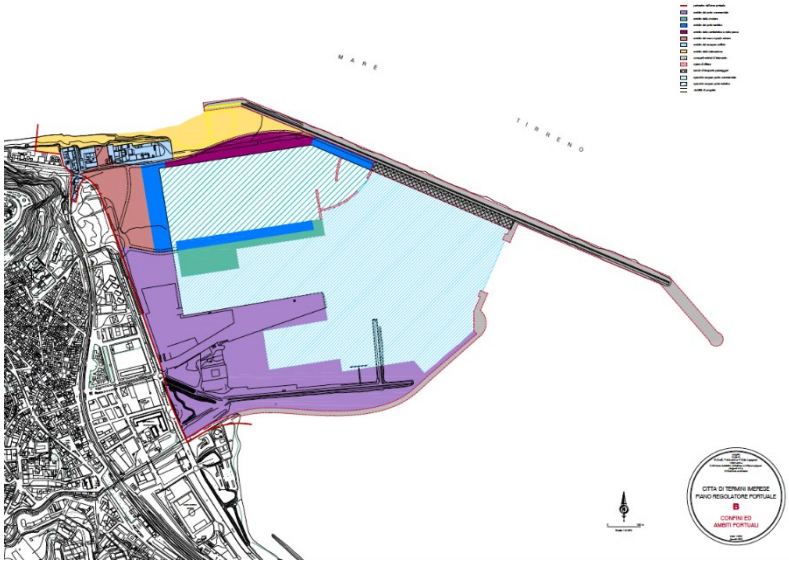
**1.2 Porto di Termini Imerese**

Il Porto di Termini Imerese è classificato II categoria – II classe e pertanto ai sensi dell'art. 5, co. 7 della L. 84/1994 e ss.mm.ii le funzioni amministrative concernenti le opere marittime sono di competenza regionale (Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia). Il Piano Regolatore è stato approvato ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale n° 21/85 con decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Regionale Urbanistica.
Per la concreta attuazione delle previsioni del suddetto Piano Regolatore occorreva effettuare la procedura di valutazione dell'impatto ambientale; è stato prodotto apposito Studio di Impatto Ambientale (SIA) e detta procedura si è esaurita con l'emanazione del previsto Decreto da parte dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente.
Oggi la configurazione del porto è la seguente:




Le previsioni del nuovo PRP sono fortemente innovative, poiché di fatto ribaltano la funzione commerciale dalla parte nord (a ridosso del molo foraneo) a sud (a ridosso del molo di sottoflutto), e viceversa per la funzione turistica.

Si allega planimetria esplicativa:




Lo stato di attuazione registra l'avvenuto affidamento in appalto di due importanti opere che riguardano il completamento del molo foraneo ed il prolungamento del molo sottoflutto, i cui lavori sono in fase di ultimazione per il primo dei citati interventi ed in fase di avanzata esecuzione per il secondo.

### 1.3 Porto di Trapani

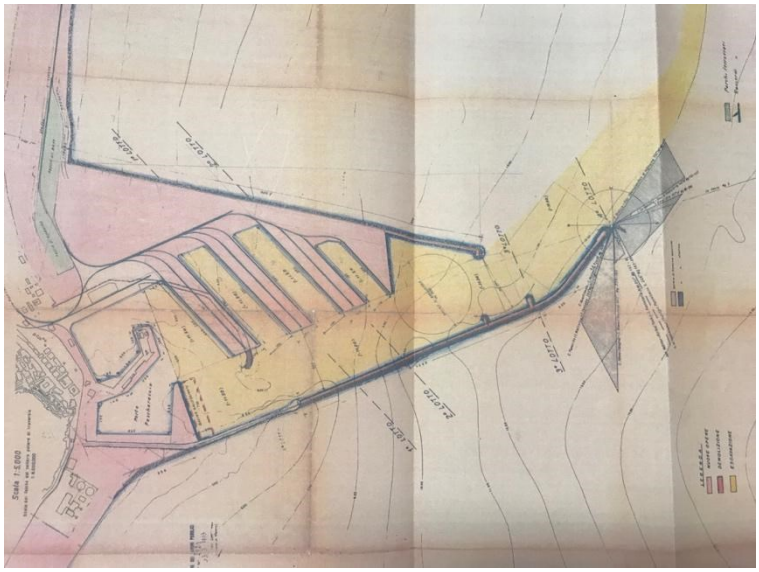
Il Piano Regolatore Portuale di Trapani è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. giusta parere n. 1214 del 26.07.1962.

Lo stato di attuazione registra la sostanziale definizione delle opere foranee e si prefigge un'analisi delle eventuali criticità al fine di operare le dovuta valutazioni.

La configurazione del porto oggi è la seguente:

### 1.4 Porto Empedocle

Il Piano Regolatore Portuale di Porto Empedocle è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con parere n. 2529 del 13.03.1963.



Lo stato di attuazione registra la sostanziale definizione delle opere foranee e si prefigge un'analisi delle eventuali criticità al fine di operare le dovute valutazioni.

La configurazione del porto oggi è la seguente:

**2 Analisi degli assetti portuali**

Nel paragrafo precedente si sono illustrati i vigenti piani regolatori portuali e si procede di seguito all'analisi dei rispettivi stati di attuazione, nonché le azioni in atto per definire la programmazione delle opere infrastrutturali.

**2.1 - Porto di Palermo**

L'attuale assetto portuale delimitato dai moli di sopraflutto e sottoflutto risulta confermato dal nuovo Piano Regolatore; altresì è previsto il mantenimento di gran parte del molo Sud ed il raccordo dello stesso con la banchina Sammuzzo, con l'obiettivo di separare la funzione croceristica insita al bacino Crispi da quella da diporto storicamente svolta al porto turistico della Cala.

Tale darsena rappresenterà un forte elemento di cerniera e di collegamento tra il porto e la città, dando la fruibilità alla città del Molo Trapezoidale e dell'area archeologica del castello a mare; questo, nel quadro della riqualificazione della fascia costiera ed in particolare del fronte a mare della città antica, contribuendo ad una maggiore fruizione di un'area di grande rilievo storico, monumentale e paesaggistico.

In particolare le opere coinvolte nel nuovo layout portuale sono, tra le altre, quelle del nuovo terminal passeggeri (RO-RO) nella banchina Piave e la risistemazione urbana, anche in quota, lungo la via Crispi, il nuovo terminal crociere alla banchina Sammuzzo compresi i sistemi di collegamento sopraelevato tra i nuovi terminal e la stazione marittima esistente al Vittorio Veneto, oltre alla definizione di aree d'interazione città-porto idonee ad accogliere attività urbane compatibili con le funzioni portuali.

Come previsto dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.P., devono essere sottoposte obbligatoriamente ai Progetti Integrati di Trasformazione Portuale (P.I.T.P.) le seguenti sub-aree

funzionali: **B1 - Area commerciale e servizi integrati città-porto; B2 - Area servizi passeggeri e area di Interfaccia città-porto; B3 - Polo turistico-culturale e servizi; B4 - Area crocieristica e passeggeri; A1 - Porto turistico Cala-Molo Sud; A2 - Attività culturali e ricreative integrate; A3 - Porto turistico Sant'Erasmo; A4 - Porto turistico dell'Acquasanta; A5 - Porto turistico dell'Arenella; A6 - Parco Archeologico del Castello a Mare.**

Il Progetto Integrato di Trasformazione Portuale (P.I.T.P.) si configura come un piano di dettaglio delle aree del P.R.P. per cui è prevista la sua redazione. Le aree interessate dal P.I.T.P. concorrono, dunque, alla definizione dell'interfaccia urbano-portuale che si relaziona con differenti fronti-confini in maniera differenziata e funzionalmente coerente e all'interazione tra spazi di natura differente (commerciale, industriale, crocieristica, diportistica, ricreativa).

In generale, i P.I.T.P. hanno l'obiettivo di garantire una configurazione architettonica e urbana unitaria alle diverse aree e sub-aree funzionali, perseguendo un progetto di qualità per la nuova città-porto. I progetti integrati, pertanto, si configurano come piani di dettaglio, veri e propri "progetti urbani" contenenti indicazioni derivanti dall'approfondimento degli aspetti funzionali, operativi, strutturali ed infrastrutturali, architettonici, urbanistici e paesaggistici, della natura e consistenza dei corpi di fabbrica da demolire o ristrutturare, del sedime e dell'altezza dei nuovi fabbricati. I P.I.T.P. tengono conto anche delle mutate esigenze manifestate degli operatori portuali chiamati a realizzare le previsioni di Piano.

In tale ottica, nel febbraio 2019 quest'Autorità di Sistema Portuale, in concomitanza della programmazione dell'intervento di riqualificazione dell'intero Molo Trapezoidale ha predisposto ed approvato un Progetto Integrato di Trasformazione Portuale (P.I.T.P.), quale piano di dettaglio non solo delle aree del suddetto intervento ma anche delle seguenti Sub-aree funzionali del P.R.P.:

- **A.1 Porto turistico Cala-Molo Sud;**
- **A.6 Parco Archeologico del Castello a Mare;**
- **B.1 Area commerciale e servizi integrati città-porto;**
- **B.2 Area servizi passeggeri e area di Interfaccia città-porto;**
- **B.4 Area crocieristica e passeggeri;**
- **Porzione della Sub-Area C.1 - Area merci e RO-RO.**

*Progetto Integrato di Trasformazione Portuale, Tavola 5 Uso del suolo e sotto-zone.*

*Progetto Integrato di Trasformazione Portuale, Tavola 7 Planivolumetrico.*

In attuazione del P.I.T.P. nel febbraio 2020 è stato completato l'intervento di demolizione delle quattro gru ubicate presso la banchina Sammuzzo nonché delle ulteriori due gru insistenti nel Molo Trapezoidale.

Sempre in attuazione del complessivo programma di riqualificazione del Trapezoidale sono stati completati e collaudati i lavori di sistemazione delle aree di banchina e dei fabbricati del molo nord ai fini della riallocazione della cantieristica minore finora ubicate nel Molo Trapezoidale ed in particolare nell'area sud-est di detto molo rivolta verso il Porto turistico della Cala.

Ed ancora nel mese di luglio sono stati avviati i lavori di demolizione di diversi fabbricati che insistono sulle aree ove è prevista la realizzazione dei nuovi terminal crociere, ro-ro e relative aree di interfaccia con la città, la cui progettazione definitiva è ad oggi in corso di definizione.

Nelle more dell'articolata definizione progettuale e realizzativa del nuovo Terminal crociere presso la Banchina Sammuzzo, in una porzione di detta banchina, è stato realizzato il Terminal aliscafi in

struttura di facile rimozione destinato al traffico passeggeri per le isole minori (Eolie ed Ustica), i cui lavori si sono conclusi nel mese di ottobre 2020. Le aree strettamente connesse e continue al citato Terminal sono state riqualificate e rese fruibili per i passeggeri in partenza ed arrivo dalle isole minori ridefinendo la viabilità, i parcheggi, la pavimentazione, la sistemazione a verde e relativi impianti tecnologici.

Altresì, nell'ottobre 2020 è stata avviata la gara per l'affidamento dei lavori di riqualificazione del Molo Trapezoidale che prevedono l'inserimento nell'area di servizi per la nautica da diporto, di funzioni commerciali, culturali, ricettive e per il tempo libero, servizi da integrarsi sia con l'esistente Parco archeologico del Castello a Mare (del quale è previsto l'ampliamento) sia con la nuova area del Terminal crociere prevista nella Banchina Sammuzzo.

**2.2 - Porto di Termini Imerese**

Ad oggi sono in corso di esecuzione gli interventi di completamento di primo stralcio del molo foraneo ed il prolungamento del molo sottoflutto; in particolare, per il primo intervento sono in corso di ultimazione i relativi lavori mentre per il secondo i lavori sono stati avviati 12.12.2019 e procedono regolarmente.

Altresì nell'ottobre 2020 è stato aggiudicato in via efficace il primo lotto dei lavori di completamento del rifiorimento della mantellata della diga foranea facenti parte del secondo stralcio dei suddetti lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto.

Il completamento di detti interventi consentirà la definizione infrastrutturale dell'intero bacino portuale, ancorché restano da realizzare le altre opere previste nel P.R.P., intese a concretizzare il trasferimento delle funzioni commerciali – turistico dal ridosso del molo foraneo al sottoflutto per la prima, viceversa dal ridosso del sottoflutto al sopraflutto per la seconda.

La realizzazione di dette opere è prevista per stadi e, definita la configurazione dei due moli, ci si prefigge l'obiettivo di realizzare lo sporgente della banchina di riva, opera che consentirebbe comunque di disporre di ulteriori ormeggi.

Altra opera di primaria importanza per l'operatività del Porto è il dragaggio dei fondali a quota -10,00 m la cui gara per l'affidamento dei lavori è oggi in corso di espletamento e la relativa conclusione è imminente.

Nel mentre si è concluso l'intervento di spostamento dei sedimenti per garantire la navigabilità della Banchina Veniero al fine di garantire la sicurezza della navigazione e di superare l'ordinanza emessa relativamente a detta Banchina dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Termini Imerese contenente limitazioni al transito ed all'ormeggio e disormeggio.

**2.3 - Porti di Trapani e di Porto Empedocle**

In riferimento alle previsioni del vigente P.R.P. del 1962 il porto di Trapani appare definito in tema di assetto portuale, con i previsti moli già realizzati.

Contrariamente il porto di Porto Empedocle ha una definizione solo parzialmente realizzata e si prefigge un'analisi delle esigenze, anche con riferimento alle previsioni di realizzazione di LNG, per programmare gli interventi che si riterranno necessari.

## 2.2 Analisi delle criticità ed azioni al riguardo

### 2.2.1 - Porto di Palermo

Le principali criticità che si riscontrano nel Porto di Palermo riguardano:

- la commistione indifferenziata delle varie tipologie di traffico (commerciale, passeggeri, crocieristico, etc.) diffuso in tutto l'ambito portuale;
- la presenza generalizzata di funzioni ed uso delle aree demaniali non adeguate alle specifiche destinazioni;
- la mancata fruizione urbana delle aree di interfaccia con la città associata ad una generalizzata condizione di degrado delle stesse.

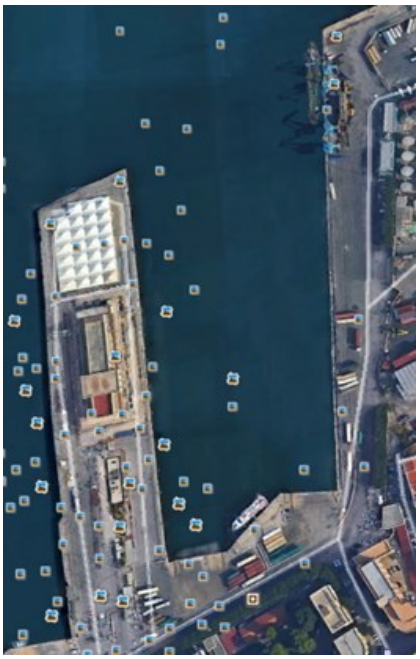
A tali criticità pongono rimedio le previsioni del nuovo Piano regolatore Portuale e del citato P.I.T.P. che prevedono specifiche aree funzionali per ciascuna attività e tipologia di traffico, nonché la riqualificazione architettonica di tutte le aree della giurisdizione di questa Autorità.

Facendo ricorso allo strumento dello "accordo procedimentale", è già stato avviato tale processo con il trasferimento nella zona nord del porto di tutto il traffico commerciale, con la riallocazione nel Molo Nord delle attività di cantieristica minore presenti al Molo trapezoidale, con la demolizione di numerosi fabbricati la cui destinazione non è congruente con quella degli strumenti urbanistici (P.R.P. e P.I.T.P.).

Con il medesimo strumento dell'accordo procedimentale si prevede di dare attuazione ad ulteriori interventi di riqualificazione e razionalizzazione delle aree portuali che coinvolgono soggetti terzi (pubblici e privati).

Altresì, a seguito della programmazione delle nuove opere previste nel nuovo P.R.P. risultano già definiti i progetti esecutivi di diverse opere inserite nel triennio in esame.

Per quanto riguarda l'agibilità dei bacini portuali in rapporto agli esistenti fondali si registrano insabbiamenti che provocano criticità per la gestione degli ormeggi; in particolare, il bacino Crispi 3 è inibito per navi con pescaggio superiore a 8,00 mt., riscontrando fondali che in alcuni punti hanno batimetriche di sei metri circa.


*Bacino Crispi 3*

Inoltre, si rileva una disorganica distribuzione della esistente edilizia demaniale e delle funzioni portuali, nonché la mancanza di un collegamento diretto porto autostrade.

**2.2.2 - Porto di Termini Imerese**

Le principali criticità del Porto di Termini Imerese sono rappresentate:

- dalla scarsa protezione delle opere foranee;
- dall'insabbiamento dei fondali, dovuta alla predetta motivazione.

Come avanti indicato le azioni relative a rimuovere la prima criticità sono in fase di realizzazione con l'avvio di due interventi che attengono al prolungamento ed alla definizione dei moli sopraflutto e sottoflutto, opere che consentiranno la definizione del dispositivo portuale ai fini della protezione del moto ondoso all'interno di bacini portuali.

Analogamente è stata avviata l'attività per l'eliminazione della seconda criticità mediante l'indizione della gara d'appalto dei lavori di escavo dei fondali.

Allo stato l'operatività delle banchine è limitata dall'insabbiamento dei fondali; si consideri al riguardo che la banchina Veniero aveva fondali in alcuni punti di appena cinque metri, costituendo criticità per l'ormeggio delle navi RO-RO. L'operatività della banchina Veniero è stata di recente ripristinata a seguito di un intervento di spostamento dei sedimenti.

Anche per il Porto di Termini Imerese si rileva l'inesistenza di una organica edilizia demaniale da asservire alle funzioni portuali.

La grande potenzialità di sviluppo dello scalo riguarda anche il settore delle merci convenzionali e dei contenitori, in armonia con le linee programmatiche del piano dei trasporti della Regione Siciliana, che lo considera una piattaforma logistica della parte occidentale dell'isola.

Al fine di rendere operativa e funzionale la struttura portuale, nel recente passato sono stati realizzati una serie di interventi, che comprendono il consolidamento ed adeguamento sismico dei cassoni di sponda della banchina di riva, la recinzione del porto, il rifacimento della pavimentazione di tutti i piazzali e la completa dotazione di arredi e impianti portuali, sino ad allora praticamente inesistenti (impianti elettrico, illuminazione, idrico, antincendio, videosorveglianza, bitte, parabordi, etc.).

Invero, negli scorsi anni è stato registrato uno stallo dei traffici portuali, derivante anche da problemi infrastrutturali vari, quali la limitata disponibilità di ormeggi in sicurezza e la ridotta profondità dei fondali.
Gli interventi in corso di esecuzione e quelli programmati sono intesi ad eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni attrattive, condizione questa che è stata avvertita dagli operatori ed oggi si registra un progressivo incremento delle linee che collegano il porto di Termini col centro Italia, nonché dei traffici di merce alla rinfusa.

**2.2.3 - Porti di Trapani e di Porto Empedocle**

Si ricorda che i porti di Trapani e Porto Empedocle sono transitati alle competenze di questa Autorità con la costituzione del Comitato di Gestione avvenuto nel mese di settembre del 2017 e, per entrambi, si riscontra la mancanza di una organica pianificazione delle scelte strategiche.
Per i porti di Trapani e di Porto Empedocle in atto sussistono strumenti programmatori vetusti, la cui redazione e relativa approvazione risale a diverse decine di anni or sono. Sono piani disegnati con criteri evidentemente obsoleti che consideravano solo esigenze di natura idraulico/marittima senza approfondire i criteri che oggi sono posti a base della redazione dei P.R.P, ovvero con la definizione degli ambiti, sotto ambiti, aree funzionali, edilizia asservente.
Ciò implica difficoltà nella realizzazione di necessarie infrastrutture, ovvero limite alla politica di promozione ed espansione per le quali ha senso l'esistenza delle Autorità di Sistema.
Certamente è scontata la necessità per entrambi i porti di avviare la redazione dei nuovi P.R.P., conformemente a quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017), procedimento questo che richiede un arco temporale pluriennale.
Nella consapevolezza di quanto sopra nelle more si valutano gli strumenti programmatori possibili in funzione del fattore temporale per i quali gli stessi si pensano di conseguire, che come detto è un arco pluriennale per la redazione ed approvazione del P.R.P., tempo un anno per la redazione ed approvazione di un adeguamento tecnico funzionale (A.T.F.) o di una variante localizzata.
In detta ottica sono state individuate quelle infrastrutture necessarie e la cui realizzazione ha caratteristiche ascrivibili alle due fattispecie sopra individuate (A.T.F. e variante localizzata) ed in tal senso si vuole operare.
Con riferimento alla agibilità dei bacini portuali connessa alle esistenti batimetriche si rilevano insabbiamenti che costituiscono criticità alla gestione degli ormeggi, ovvero si registrano diffusi insabbiamenti, con fondali di pochi metri per le banchine di levante e di circa due metri nella banchina settentrionale. Si lamenta anche l'assenza di un terminal crociere/purpose, idoneo a consentire l'ormeggio di navi di recente (se non ultima) generazione.
Inoltre, la banchina Ronciglio, di recente costruzione, presenta fondali di circa sei metri, rispetto agli almeno dodici metri che necessiterebbero per una piena operatività.
Per il porto di Porto Empedocle la configurazione prevista nel vigente P.R.P. e parzialmente realizzata e gli interventi di completamento dei moli e delle banchine sono ancora da progettare; tutto ciò, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze di una aggiornata programmazione (P.R.P. datato 1963); comunque, nell'immediato si prevede la realizzazione del nuovo terminal, per il quale sarà proposta all'approvazione del Consiglio Superiore LL.PP. un'A.T.F.
Anche in questo caso si rilevano insabbiamenti dei fondali che riguardano principalmente il canale di accesso, anche se non sostanzialmente critici.

Si procede ad illustrare le azioni intraprese per i Porti di Trapani e di Porto Empedocle suddivise in tre tipologie di intervento: A) Avvio redazione nuovi P.R.P., B) Adeguamenti tecnico-funzionali e C) Varianti localizzate.

**A) Avvio redazione nuovi P.R.P.**

Come previsto dall'art. 5 della legge n. 84/94, succ. agg. dal DLg.vo n. 232/2017, deve essere redatto il piano regolatore di sistema portuale, che è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni delle Autorità di sistema; come noto detto piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto.

A tal fine il comma 1bis del citato art. 5 prevede che le Autorità di sistema portuale redigano un documento di pianificazione strategica di sistema, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica.

In detto contesto si inseriscono le "*Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale*" redatte dal Consiglio Superiore LL.PP., che forniscono un primo orientamento alle problematiche dei citati strumenti programmatori. Considerato l'aspetto innovativo della citata norma si è avvertito la necessità di acquisire uno strumento metodologico per la stesura del detto documento, anche al fine di programmare l'acquisizione degli studi e indagini che si rendono propedeuticamente necessari alla stesura dei piani in questioni, che investono materie di diversa valenza in quanto occorre operare valutazioni di natura trasportistica – economica – ambientale – ingegneristica – urbanistica.

Pertanto nel 2019 questa Autorità ha avviato delle interlocuzioni con i Dipartimenti dell'Ateneo di Palermo in possesso delle necessarie competenze, in particolare quelli di Architettura, Ingegneria e Scienze Economiche, Ambientali e Statistiche, dalle quali era emersa la disponibilità degli stessi a svolgere l'attività di predisposizione degli studi specialistici utili alla predisposizione del DPSS e l'impegno economico necessario. In questa fase l'Ammiraglio Isp.a Salvatore Gravante, in ottemperanza a quanto previsto dall'art.10 della L.84/94 al comma 4, è stato nominato Responsabile Unico del Procedimento ed incaricato di dirigere e coordinare tutte le fasi connesse alla predisposizione ed approvazione del DPSS prima e del Piano Regolatore di Sistema Portuale in seguito.

Successivamente è stato individuato il Gruppo di lavoro interno dell'Ente, incaricato di seguire per conto dell'Amministrazione tutte le attività connesse alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema e alle interlocuzioni con i collaboratori/referenti esterni.

Nel maggio 2020 il sopra citato RUP è stato autorizzato a procedere all'affidamento degli incarichi relativi agli studi specialistici in materia urbanistica (assegnato al Dipartimento di Architettura), in materia di infrastrutture, trasporti, logistica e ambiente (assegnati al Dipartimento di Ingegneria), in materia economica (affidati al Dipartimento di Scienze Economiche, Aziendali e Statistiche).

Nel corso dell'anno il gruppo di lavoro interno, avvalendosi dei contributi forniti dagli studi specialistici di settore commissionati ai Dipartimenti dell'Università, ha predisposto una prima bozza del DPSS. Quest'ultima è stata sottoposta all'esame degli stakeholder dell'AdSP rappresentati nell'Organismo di Partenariato al fine di raccogliere eventuali osservazioni e proposte. Tali osservazioni, una volta

ricevute, sono state esaminate e valutate dal gruppo di lavoro e in base alle indicazioni del RUP sono state effettuate ulteriori modifiche ed integrazioni al testo e si è giunti alla predisposizione della bozza definitiva del DPSS.
Nel dicembre 2020 l'AdSP ha trasmesso il succitato documento ai Sindaci dei Comuni dei 4 porti del Sistema, così come previsto dall'art.5 co.1-quater della L.84/94, al fine di consentire agli stessi di formulare eventuali pareri in merito.

**B) Adeguamenti tecnico-funzionali**

Ai sensi del 5° comma, art. 5, della legge n. 84/1994, aggiornata al D.lgs. 232/2017 "*le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune o dei Comuni interessati. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, che si esprime entro 45 giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. L'adeguamento tecnico-funzionale è approvato con atto della Regione nel cui territorio è ubicato il porto interessato dall'adeguamento medesimo*".

Si riportano di seguito i commi 5, 5-bis e 5-ter dell'art. 5, della L. n. 84/1994 come modificati dal D.L. 76/2020, convertito con modificazioni dalla L. 120/2020:

"*5. Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell' Autorita' di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-citta'. E' successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente*.

*5 - bis. L'esecuzione delle opere nei porti da parte della Autorità di sistema portuale è autorizzata ai sensi della normativa vigente. Fatto salvo quanto previsto dal presente articolo, nonché dalle norme vigenti in materia di autorizzazione di impianti e infrastrutture energetiche, nonché di opere ad essi connesse, l'esecuzione di opere nei porti da parte di privati è autorizzata, sotto tutti i profili rilevanti, in esito ad apposita conferenza di servizi convocata dalla Autorità di sistema portuale o, laddove non istituita, dalla autorità marittima, ai sensi dell'articolo 14-quater della legge 7 agosto 1990, n. 241, cui sono chiamate tutte le amministrazioni competenti. In caso di dissenso tra le amministrazioni partecipanti alla Conferenza dei servizi, si applicano le diposizioni di cui all'articolo 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.*

*5 - ter. Per le opere pubbliche da realizzare nei porti, fermo restando quanto stabilito al comma 5 - bis , l'accertamento della conformità ai piani urbanistici ed alle norme in materia di edilizia è effettuato ai sensi del comma 5 ovvero, per le opere che non comportano modificazioni plano-batimetriche del*

*piano regolatore portuale, in sede di approvazione del progetto ai sensi dell'articolo 27 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, in deroga all'articolo 7 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, e all'articolo 2 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383. Qualora effettuato nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 27 del citato decreto legislativo n. 50 del 2016, l'accertamento di cui al primo periodo sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di intesa, i pareri, i titoli abilitativi anche edilizi, le autorizzazioni e i nulla osta previsti da leggi statali e regionali."*

Questa Autorità ha in programma tre importanti opere ascrivibili a detta fattispecie, ovvero due che interessano il Porto di Trapani ed una il Porto di Porto Empedocle.

- **Porto di Trapani**

1) Da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti croceristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Carribbean, Costa, etc.) e sino ad oggi si registrano alla banchina Garibaldi l'ormeggio di navi crociere di lunghezza circa 220,00 mt. ed in casi singoli anche di 280 m., con pescaggio di circa 7,00/8,00 mt.; in particolare, in atto si è registrato una presenza di 48 approdi per l'anno 2018 aumentati a sessanta per l'anno 2019. Detta banchina a causa del proprio profilo mistilineo sconta una fronte di 141,00 mt. e ciò comporta che la nave ormeggiata sfonda di 140,00 mt dalla testata della stessa. Per di più l'ingresso al porto è limitato dalla presenza della Diga Ronciglio, che limita la larghezza del canale di accesso a meno di 200m. Per detto motivo in una prima fase era stata avviata una proposta progettuale relativa ad un adeguamento tecnico-funzionale per la sola rettifica delle banchine settentrionali, titolato "*Lavori di rettifica dei profili delle banchine Settentrionali Dogana e Garibaldi e dragaggio specchio acqueo antistante e del canale di accesso*". Gli elaborati di detta proposta sono stati trasmessi per parere agli enti competenti Comune – Soprintendenza – Capitaneria), al seguito del quale i primi due hanno risposto positivamente. Di contro, la Capitaneria di Porto di Trapani con nota del 16.01.2019 ha espresso "*parere contrario alla conduzione dell'adeguamento tecnico funzionale così come proposto con gli elaborati prodotti da Codesta Autorità di Sistema Portuale. (…) al fine di ottenere maggiori spazi evolutivi per le unità di maggiori dimensioni, appare necessario procedere con il salpamento del cosiddetto <<vecchio fanale verde>>".* Sostanzialmente ciò che rileva la Capitaneria è che l'attuale criticità all'ormeggio delle navi alla banchina Garibaldi è attribuibile al limitato spazio evolutivo dovuto alla presenza del molo Ronciglio; pertanto, si ritiene opportuno procedere alle rettifica delle banchine Settentrionali in un secondo momento dopo avere eliminato la citata criticità, dando priorità al salpamento di gran parte della diga Ronciglio in cui è collocato il <<*vecchio fanale verde*>>, in modo da garantire un canale di accesso al porto di larghezza pari a circa 250 m. In uno a detto interventi si rende anche necessario consentire le manovre di ingresso/uscita dal porto delle grandi imbarcazioni garantendo lo stesso fondale del canale di accesso, e quindi ampliare l'estensione del dragaggio nella zona dell'avamporto rispetto a quanto previsto nel vigente PRP. Per tale motivo si è valutato di anteporre alla citata rettifica della banchine un nuovo adeguamento tecnico funzionale (ATF) che abbia per oggetto i lavori di dragaggio dei fondali nella parte che si configura quale stensione del P.R.P. e il salpamento della Diga Ronciglio. Quindi, assentito l'A.T.F. relativo alla demolizione del molo Ronciglio ed avviati i connessi lavori si proporrà l'altra A.T.F. connessa alla rettifica delle banchine settentrionali. Per tale ragione, con D.P. n° 244 del 08.03.2019 è stata incaricata la Rogedil Servizi S.r.l. di predisporre uno specifico Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP, ai sensi dell' art.5, comma 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. ed ii, che è stato

successivamente approvato con Delibera del Comitato di Gestione N.06 del 20 giugno 2019. Ai sensi dello stesso art. 5 (aggiornato al D.lgs. 232/2017) è stata acquisita la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune di Trapani n. 27660 del 27.03.2019, nonché il parere favorevole della Soprintendenza ai BB. CC. ed AA. di Trapani giusta nota n. 2699 del 30.05.2019 ed il parere della Capitaneria di porto di Trapani prot. n.11917 del 18.04.2019 favorevole con osservazioni. Trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. per esame e parere sin dal mese di maggio 2019 passato un anno non veniva esaminato.

Premesso quanto sopra, si è considerato il 1° comma, lett. d), art. 48, D.L. n. 76 del 16.07.2020, convertito con L. n. 120/2020, laddove prevede che *"…È successivamente acquisito il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che si esprime entro quarantacinque giorni, decorrenti dalla ricezione della proposta di adeguamento tecnico-funzionale. Decorso tale termine, il parere si intende espresso positivamente…*".

2) Altra azione attiene al servizio di redazione della proposta di Adeguamento tecnico-funzionale (ex art.5, comma 5, L. n. 84/1994 e ss. mm. ed ii.) relativo alle opere esistenti nel porto di Trapani non conformi al vigente Piano Regolatore Portuale. Si ricorda che il 03.08.2018 questa AdSP ha trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (C.S.LL.PP.), per esame e parere, la proposta di Adeguamento tecnico- funzionale (A.T.F., modifiche che non alterano la struttura del Piano Regolatore Portuale ex art.5, comma 5, L. n. 84/1994 e ss. mm. ed ii.) attinente la realizzazione del nuovo Terminal passeggeri presso il porto di Trapani. Nell'ambito della valutazione del suddetto A.T.F., il C.S.LL.PP. ha rilevato con nota prot. AdSP n.14156 del 03/12/2019 che "... *Considerata la palese inadeguatezza dello strumento di Piano tuttora operante, che come emerso in occasione delle riunioni convocate dalla Commissione relatrice .... risulta disallineato e difforme in relazione agli interventi strutturali ed alle modifiche che negli anni si sono succedute nel porto di Trapani, ivi inclusi quelli relativi all'area interessata dall'intervento in oggetto, si rende necessario che l'AdSP in esame proceda all'aggiornamento del P.R.P. tenendo conto dello stato dei luoghi e delle necessità funzionali attuali e potenziali dell'area interessata*..." Al riguardo si ricorda che il Piano Regolatore del Porto di Trapani, la cui redazione a cura del Genio Civile OO.MM. per la Sicilia risale al 1961, è stato approvato dal C.S.LL.PP. nell'Assemblea Generale del 26 luglio 1962, con voto n. 1214. Nel corso degli anni, vista l'ormai lontana data di approvazione del suddetto Piano Regolatore, sono stati effettuati sempre dal citato Ufficio Ministeriale alcuni interventi di adeguamento e modifica delle previsioni pianificatorie.

In particolare:

- in data 08/05/1998, a cura del Genio Civile OO. MM. della Sicilia, è stato redatto il progetto dei "Lavori consolidamento ed adeguamento delle banchine settentrionali" approvato dalla 3^ Sezione del C.S.LL.PP. con voto n.326 del 29/09/98, il quale prevedeva tra l'altro, la rettifica ed allargamento della Banchina Marinella/Dogana;

- in data 12/04/2000 con parere n.140 è stato approvato sempre dal C.S.LL.PP. un adeguamento tecnico funzionale riguardante le seguenti opere:

- Completamento delle banchine della Sporgente Isolella, tratto in radice con impiego di cassoni cellulari in c.a. imbasati alla quota di (-8.00) m e con una giacitura formante un angolo prossimo a 165° anziché rettilineo;
- Nuova darsena operativa a ponente dello sporgente Ronciglio mediante tratti di banchina raccordati con l'esistente sporgente e con la radice del molo di sottoflutto, con giaciture tali da ottimizzare gli attracchi, compreso piazzale a tergo con notevole miglioramento della fruibilità delle strutture portuali;
- Edificio sede del Distaccamento Portuale dei Vigili del Fuoco, localizzato nella parte terminale dell'attuale "Casermetta Sommergibili", retrostante l'omonima banchina.

- in data 14/06/2002 con parere n.33 è stato approvato sempre dal C.S.LL.PP. un aggiornamento del P.R.P. riguardante, tra l'altro, la conferma della rettifica e dell'allargamento della Banchina Marinella/Dogana. Il suddetto aggiornamento al PRP in seguito non ha completato l'iter approvativo.

Durante il corso dei "Lavori di consolidamento ed adeguamento delle banchine settentrionali", di cui al sopra richiamato progetto del 1998, è stata predisposta in data 5/5/2003 una perizia di variante e suppletiva che ha previsto la realizzazione nella Banchina Dogana di quattro pontili per l'imbarco verso le isole in conformità al suddetto aggiornamento del P.R.P. approvato dal C.S.LL.PP.

Causa la mancata conclusione dell'iter approvativo dell' aggiornamento del P.R.P. del 2002, si riscontrano adesso opere realizzate non pienamente conformi al vigente P.R.P. del 1962, ma comunque previste nell'aggiornamento del 2002; dette opere sono esistenti da oltre 15/18 anni, utilizzate ed aperte alla città sin da detta data, realizzate da uffici del Ministero che attraverso il proprio organo consultivo (C.S.LL.PP.) ne ha riconosciuto la validità tecnica.

Come specificato all'inizio della presente, il C.S.LL.PP. nell'esaminare la proposta indicata in oggetto rileva delle discrasie sulle opere realizzate e quelle previste, consigliando nel frattempo la redazione di una variante al P.R.P.

Purtroppo è noto che l'adempimento delle procedure di approvazione di un P.R.P. (storia dimostra) richiede tempi quantificabili in non meno di un quinquennio, tempo palesemente in contrasto con l'esigenza di rendere il porto una realtà di sviluppo adeguata alle esigenze del mercato e competitiva con il sistema in atto; ovvero, nella realtà di oggi, che registra un traffico marittimo ben diverso da quello ipotizzabile sessanta anni fa, ingessare le possibilità operative costituisce una limitazione alla operatività portuale ed un danno per la sicurezza delle operazioni portuali e lo sviluppo del porto.

Pertanto, nella considerazioni che le varianti in questione sono state realizzate dal Ministero II.TT. a mezzo di un proprio Ufficio, che comunque sono state ritenute tecnicamente valide dal Consiglio Superiore LL.PP. col citato parere n. 33/2002, che sono esistenti ed utilizzate dalla città da oltre quindici anni, si ravvisa nell' A.T.F. complessivo lo strumento logicamente valido.

Tutto ciò premesso, vista l'esigenza di procedere alla redazione di detto A.T.F. complessivo, è stata contattata per le vie brevi l'Associazione Temporanea di Imprese (A.T.I.) composta da MODIMAR SRL (capogruppo mandataria) e DUOMI SRL (mandante), che sta redigendo la

proposta di modifica del P.R.P. di Trapani per la realizzazione di un Terminal crociere presso il molo a T del porto di Trapani, a seguito di procedura negoziata aggiudicata con D.P. N.665 del 27.12.2019.

La suddetta A.T.I. ha trasmesso il proprio preventivo per la redazione della A.T.F. complessiva, nel rispetto della Normativa Vigente, ed è stata attivata la connessa procedura approvativa.

- **Porto di Porto Empedocle**

  Il porto di Porto Empedocle è vicino alla città di Agrigento, nota località di interesse turistico a motivo della rinomata valle dei templi. Allo stato si registra un certo interesse per l'intensificazione dell'attività croceristica, tant'è che pur se in assenza di strutture accoglienti nell'anno 2019 si sono registrati 18 approdi con 2303 passeggeri.

  Le criticità in atto riguardano l'assenza di un specifico terminal croceristico e gli ormeggi delle navi crociere oggi avvengono al secondo braccio del molo di levante, in area praticamente condivisa con la Sc.tà Italkali che commercia sale e materie sciolte, commistione, questa, certamente non idonea a supportare una proposizione a valenza turistica.

  A tal fine è stata avviata le redazione degli elaborati progettuali per la redazione della proposta al Consiglio Superiore dei LL.PP. dell'adeguamento Tecnico Funzionale alle previsioni del vigente P.R.P. relativo alla progettazione di un terminal passeggeri alla banchina di ponente del molo Crispi, in uno all'ottimizzazione delle dimensioni dello sporgente di ponente e adeguamento previsioni fondali.

  Con detta opera si conseguirebbe la realizzazione di un terminal appropriato con immediato accesso alla parte storica della città, migliorando anche le condizioni in sicurezza degli ormeggi delle navi di maggiore lunghezza.

  In particolare, l'ottimizzazione delle dimensioni dello sporgente del molo di ponente deve essere valutata nel contesto di un'analisi delle manovrabilità di accesso di navi di dimensioni presunte di circa 300 mt. o altra compatibile a mezzo di apposito studio idraulico marittimo. Il servizio di redazione degli elaborati ingegneristici è stato affidato ed è in fase di consegna.

**C) Varianti localizzate**

Le varianti localizzate sono normate dall'art. 22 del Dlgs. 169/2016, come modificato dall'art. 14 del D.lgs. 232/2017 ed ancora dal DL 162/2019 (conv. in L. 8/2020) che "…*fino all'approvazione dei piani regolatori di sistema portuale, sono ammesse varianti localizzate ai piani regolatori portuali vigenti, purche' la loro adozione da parte del Comitato di gestione avvenga entro il 31 dicembre 2022. Le varianti localizzate: a) prevedono interventi di natura infrastrutturale e improcrastinabili, il cui ritardo rappresenta un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo del porto ovvero influisce sul corretto utilizzo di fondi nazionali ed europei caratterizzati da scadenze di esecuzione e di spesa; b) sono finalizzate anche alla qualificazione funzionale del porto; c) sono sottoposte al medesimo procedimento previsto per l'approvazione delle varianti-stralcio di cui all'articolo 5, comma 4, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, previa intesa con il comune interessato, che si esprime entro sessanta giorni. Decorso detto termine l'intesa si intende acquisita*…".

Relativamente al porto di Trapani detto strumento normativo si è ritenuto adeguato per programmare la realizzazione del terminal nel molo a T che vede la realizzazione di un terminal passeggeri.

Come sopra detto da tempo il Porto di Trapani è inserito nei circuiti croceristici della compagnia di vari armatori (Marella Cruises, premier Cruises, Royal Carribbean, Costa, etc. ) e sino ad oggi si registrano in tale infrastruttura portuale l'ormeggio di navi crociere con molteplici approdi.

Oggi il porto di Trapani non è dotato un terminal adeguato e l'ormeggio delle navi da crociera avviene presso la banchina Garibaldi, che ha un profilo mistilineo inidoneo, con un fronte di circa 140mt. Per di più, la presenza delle navi da crociera presso la banchina Garibaldi interferisce con il rimanente traffico navale del porto di Trapani.

Stante quanto sopra, l'intervento di cui si vuole attivare la progettazione ha per oggetto la realizzazione di un nuovo terminal nel Porto di Trapani, a mezzo di un nuovo banchinale sito ove oggi insiste la scogliera denominata molo a "T", che sia completo dei servizi per i passeggeri, sito che risulta di facile accesso alle navi anche da crociera tale non interferire con il rimanente traffico navale del porto. Tale intervento ha inoltre l'obiettivo di assicurare un adeguato livello di sicurezza durante le manovre di ormeggio delle navi da crociera, sia in entrata che in uscita dal porto.

La zona retrostante alla banchina dovrà contenere un terminal crocieristico di superficie almeno pari a 1.500 mq e dovrà consentire parcheggi adeguati di autobus e mezzi, nonché la loro manovrabilità in entrata e uscita.

Dette infrastrutture restano intese ad intercettare i necessari livelli di attenzione in chiave nazionale ed europea, tali da guadagnare posizione nell'ambito delle azioni prioritarie destinate ai porti logisticamente adeguati a sostenere livelli di traffico passeggeri, non solo merci, provenienti dai paesi del nord Africa.

In passato il porto di Trapani è stato interessato da questo tipo di traffico, ma oggi si trova inadeguato per la mancanza un idoneo terminal extra Schenghen.

Per raggiungere gli obiettivi di una completa ricezione di traffico passeggeri l'Authority si pone, in aggiunta al resto degli interventi in programmazione, la realizzazione di un terminal multipurpose nel molo a T.

In siffatto modo, si consente a questa Autorità e al "sistema porti del network" di aprirsi maggiormente all'area identificata dal corridoio Mediterraneo, facilitando il collegamento con i paesi del Maghreb e sviluppando la tipologia di traffico passeggeri extra Schengen.

A tal fine il Comitato di Gestione di questa Autorità con delibera n. 15 del 24.10.2019 ha deliberato la "…*Adozione della variante localizzata al vigente P.R.P. intesa quale realizzazione del nuovo terminal passeggeri ed area extra schengen ai sensi del 6° comma, art. 22 D.Lgs. n. 169/2016 modif. dall'art. 14 del D.Lgs. n. 232 del 13.12.2017, Molo T del Porto di Trapani*…".

A seguito di quanto sopra è stato affidato il servizio di progettazione della variante localizzata che è in fase di espletamento ed al riguardo sono stati avviati incontri di concertazione con la città.

Sempre nell'ambito della pianificazione di nuovi interventi (e quindi in variante al PRP esistente), nel novembre 2020, è stata definita la procedura di avvio del concorso denominato "TRAPANI WATERFRONT. CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT STORICO DI TRAPANI. NUOVO TERMINAL PASSEGGERI, PASSEGGIATA-DARSENA URBANA E PARCO DEL WATERFRONT (COLOMBAIA – LAZZARETTO)" nella duplice ottica di riqualificare il waterfront storico del Porto ed al contempo di acquisire proposte progettuali da assumere a base della proposta di variante localizzata al vigente P.R.P.

In particolare, la riqualificazione del waterfront storico portuale della città è finalizzata ad innescare processi di trasformazione urbana e di rigenerazione che interessino non solo la fascia costiera ma l'intera rete dei luoghi della città che entrano in rapporto con il mare e con le aree portuali.

Ulteriori obiettivi prefissati sono esaltare i valori paesaggistici dell'area e rafforzare la stretta relazione di interscambio tra il porto e la città, includendo funzioni portuali e urbane, previo approfondimento dei principali temi progettuali relativi al waterfront storico e degli aspetti architettonici relativi all'esistente edilizia demaniale ed a quella di nuova costruzione da prevedere nella variante al P.R.P.

L'area d'intervento è stata suddivisa in quattro ambiti di progetto così denominati:

Ambito 1 – PASSEGGERI; Ambito 2 - MERCATO E NAUTICA DA DIPORTO; Ambito 3 - DARSENA PESCHERECCI E PIAZZA URBANA; Ambito 4 - PARCO DEL WATERFRONT

Detto concorso organizzato in unica fase prevede la facoltà di affidare al vincitore del primo premio il servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e della proposta di variante localizzata al PRP. Altresì il bando prevede la possibilità di realizzare in fasi successive anche la progettazione definitiva ed esecutiva, il tutto in una sequela logica che prevede acquisizione idea – redazione variante localizzata – progetto di fattibilità – procedure ambientali – progetto definitivo – acquisizione pareri ed autorizzazione – progetto esecutivo.

## 3 Sintesi degli obiettivi prefissati

L'analisi logistica del sistema integrato dei trasporti ingenera aspettative di crescita quantitativa e qualitativa della domanda, in ordine alle relative variabili costituite dall'incremento dimensionale delle navi, la ridistribuzione dei traffici rispetto alle rotte principali, la localizzazione del "transhipment" in pochi scali principali e la diffusione dei servizi "feeder", il tutto in una forte concorrenza nella qualità dei servizi e nel costo delle operazioni portuali.

In detta logica sono state costituite le Autorità di Sistema, che considerano il porto non più come scalo terminale ma nodo di una rete intermodale, estesa all'intero territorio circostante e comprendente la realtà e le qualità insediative e ambientali del sistema urbano circostante.

In detto contesto obiettivo prioritario è l'integrazione logistica dei quattro porti di competenza (Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle) verso una logica organizzativa intesa alla specializzazione dei servizi ed alla integrazione geografica, e quindi costruire i presupposti infrastrutturali affinché ogni porto sia pronto a fornire i servizi richiesti dal mercato.

Quindi prevedere interventi strutturali intesi ad adeguare fisicamente il porto alle esigenze del ciclo trasportistico, con la primaria considerazione che la mancanza di fondali adeguati penalizza l'offerta di

ormeggi per le navi di maggiori dimensioni che necessitano di altrettanti maggiori pescaggi; questo anche in relazione alle altre difficoltà che incontrano le navi oggi utilizzate per gli approdi e per le connesse operazioni portuali, ovvero esigenza di piazzali più ampi e funzionali, interconnessioni più efficienti, in una flessibilità intesa a rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

Le strategie adottate in tema di realizzazione di infrastrutture attengono a molteplici aspetti, quali:

1. il potenziamento del porto commerciale, da conseguire attraverso il completamento dei moli e delle banchine secondo le previsioni dei vigenti/futuri piani regolatori portuali, il ripristino dei fondali, una migliore distribuzione degli spazi e dell'edilizia da asservire per una loro maggiore efficienza;
2. soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico, in maggiore ragione per il porto di Palermo ma anche per gli altri porti di competenza, da conseguire attraverso la realizzazione di terminal dedicati e il potenziamento dei servizi di qualità;
3. il potenziamento e il miglioramento del rapporto città – porto, con progetti di qualità urbana intesi alla integrazione degli spazi urbano-portuali con la città;
4. il potenziamento della cantieristica, il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio (porto di Palermo);
5. il miglioramento ed l'ammodernamento delle infrastrutture ed impianti portuali

### 3.1 - Azioni prefissate

Nel contesto delle criticità che sono state rilevate e in relazione alle strategie sopra individuate, si delineano le azioni prefissate**.**

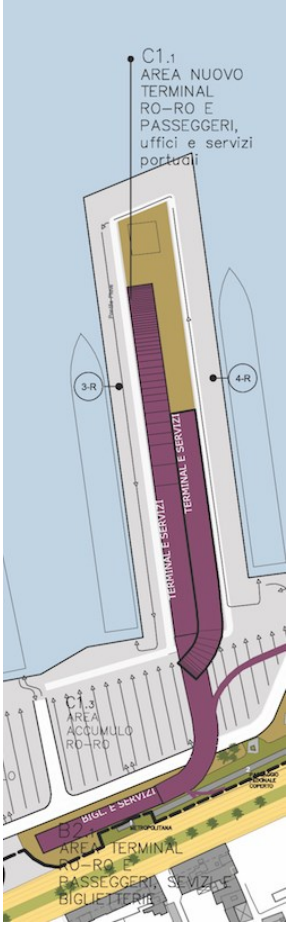
#### 3.1.1 - Potenziamento del porto commerciale

Per il **Porto di Palermo**, la realizzazione di nuovi spazi è connessa all'attuazione del nuovo P.R.P. ed alle relative fasi realizzative.

Le azioni già intraprese per rimuovere le suddette criticità ed attuare le nuove strategie sono:

- la realizzazione dei "*Lavori di escavo dei fondali del bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale porto di Palermo. CUP I79B19000000005 - CIG 7868301763*" al fine di rendere agibile il bacino Crispi 3 per l'ormeggio delle navi Crociere, disimpegnando di conseguenza il molo Piave che potrà essere asservito agli ormeggi RO-RO. Intervento in corso di esecuzione;
- la realizzazione del "*Servizio di rimozione, distruzione e avvio allo smaltimento/recupero dei materiali prodotti dalla demolizione di quattro gru a braccio girevole Reggiane e di un manufatto metallico facente parte dell'impianto rinfuse secche, ubicati presso la banchina Sammuzzo e dalla demolizione delle due gru Italimpianti destinate allo scarico delle rinfuse secche e del relativo manufatto metallico ubicati nel Molo Trapezoidale del Porto di Palermo. CUP I79B18000050005 - CIG 765283680B*", finalizzato alla riorganizzazione funzionale della banchina Sammuzzo e del Molo Trapezoidale secondo le previsioni del nuovo P.R.P. (che li prevede destinati, rispettivamente, al traffico crocieristico e all'uso urbano e diportistico). Intervento già concluso;

- l'esecuzione dei "*Lavori di demolizione dei silos granari e dei corpi di fabbrica annessi, ubicati nel molo Piave del porto di Palermo - CIG 74323633F9"* nonché l'esecuzione dei "*Lavori di sistemazione di un'area Terminal nella banchina del molo Piave del porto di Palermo - CUP I73E19000000005 - CIG 7818033CEA*", consistenti nella demolizione dei silos del molo Piave e la pavimentazione della relativa area di sedime, creando così nuovi piazzali operativi. Interventi già conclusi;
- il trasferimento delle aree destinate alla sosta dei veicoli commerciali dall'area sud del porto a quella nord, dove sono concentrati gli ormeggi destinati al traffico commerciale, in modo da eliminare l'interferenza con il traffico passeggeri che utilizza gli ormeggi della parte sud del porto;
- l'esecuzione del "*Servizio di progettazione dei Terminal Crociere, Ro.Ro e relativi aree di interfaccia del Porto. CUP: I79I18000070005 – CIG: 7348910062*", progettazione che ha il fine, tra gli altri, di razionalizzare i flussi di passeggeri e di mezzi all'interno del porto commerciale anche mediante l'uso di passerelle pedonali in quota e di realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri;
- l'esecuzione dei "*Lavori di sistemazione delle aree di banchina e dei fabbricati del molo nord ai fini della riallocazione della cantieristica minore. CUP: I77G19000000001– CIG: 782656803C"*, consistente nella definizione di nuove aree dedicate alla cantieristica minore nell'area nord del Porto industriale, consentendo al contempo la realizzazione del programma di riqualificazione urbana del Molo Trapezoidale. Intervento già concluso e collaudato;
- l'esecuzione dei "*Lavori di demolizione edificio ex sala pompe, edificio magazzino frigo ed ulteriori corpi di fabbrica minori e pavimentazioni di pertinenza. CUP: I72B19000060001 - CIG: 82285026A8*", consistente nell'eliminazione di diversi fabbricati del Porto, consentendo l'ampliamento delle aree di interfaccia con la città;




*L'obiettivo che ci si prefigge è il riordino delle esistenti infrastrutture, per lo più costituite da una disordinata edilizia minore sparsa nella Calata Marinai d'Italia ed in altre arre portuali, che per il porto di Palermo si realizzerà secondo le previsioni del nuovo P.R.P. con la costruzione di un unico grande terminal passeggeri (RO-RO) tra la Calata Marinai d'Italia ed il molo Piave, dimensionato per poter contenere i servizi necessari alla migliore accoglienza delle merci e dei passeggeri; in particolare, a seguito dell'approvazione del citato P.R.P. è stato indetto un concorso di idee, onde acquisire le proposte progettuali. Al vincitore del suddetto concorso è stato affidato il servizio di progettazione del citato nuovo Terminal, unitamente al nuovo terminal crociere nella banchina Sammuzzo ed alla riqualificazione delle aree di interfaccia città-porto prospicienti la Via Crispi.*

- la realizzazione dei lavori "*Integrazioni bitte Molo Piave e miglioramento statico parziale*".

Le azioni da intraprendere a breve termine riguardano la programmazione ed esecuzione di interventi tesi a rimuovere criticità in atto e per dare attuazione alle strategie di cui sopra, sono:

- l'affidamento dei lavori di consolidamento delle banchine Santa Lucia sud e Veneto sud;
- l'affidamento del consolidamento della banchina Piave sud, al fine di adeguare le strutture esistenti alla vigente normativa sismica ed altresì di evitare gli effetti di sifonamento dovuti alle azioni delle eliche delle navi in manovra, conseguendo in tal modo la piena operatività delle connesse banchine;
- l'ottimizzazione dell'uso delle aree a disposizione a mezzo di interventi di recupero funzionale di ampi spazi e delle banchine nonché il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati a mezzo dello spostamento della viabilità alla banchina Puntone;
- la definizione della progettazione esecutiva dei "*Lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città. CUP: I74I20000260005*", quale stralcio del "Servizio di progettazione dei Terminal Crociere, Ro.Ro e relativi aree di interfaccia del Porto";
- la definizione della progettazione esecutiva dei Lavori di completamento per la messa in sicurezza del bacino di carenaggio 150.000 tpl.

Per il **Porto di Termini Imerese** con il prolungamento dei moli di sopraflutto e sottoflutto si definisce la protezione al moto ondoso dei bacini portuali e si inibisce il fenomeno di insabbiamento dei fondali. Si rende pertanto fattibile l'intervento di dragaggio dei fondali, non inteso quale fase di realizzazione delle previsioni del P.R.P. approvato, bensì opera necessaria per ripristinare la piena agibilità del

porto commerciale.
E' altresì in corso di affidamento l'appalto dei lavori di secondo stralcio relativi al completamento dei lavori del molo foraneo di sopraflutto che prevedono il rifiorimento della mantellata della diga foranea – (Primo lotto funzionale - CUP I64F19000040005 – CIG 8235430BD1).
Mentre per gli interventi relativi al secondo stralcio del completamento del molo di sottoflutto è attualmente in corso la verifica della progettazione esecutiva.

Nella programmazione in atto si prevede anche l'avvio della progettazione dello sporgente della banchina di riva, opera che costituirà un ulteriore momento di realizzazione delle previsioni del vigente P.R.P. con aumento degli ormeggi oggi disponibili; al riguardo, nel triennio l'obiettivo che si prefigge in prima fase è l'acquisizione delle indagini, gli studi e la progettazione degli interventi in questione, nonché gli studi necessari per la valutazione di impatto ambientale.
In tema di edilizia demaniale si rileva che per il Porto di Termini Imerese il P.R.P. è stato approvato nell' anno 2004.

Per il **Porto di Trapani** si manifesta necessario un intervento di dragaggio dei fondali con priorità alla banchina Ronciglio, oltre alla razionalizzazione dell'edilizia demaniale per dare operatività alla attività commerciali (biglietterie, uffici, servizi al passeggero, etc..).
Altrettanto si rende necessario dare piena operatività alla banchina Ronciglio, realizzata dal Provveditorato OO.PP. per la Sicilia ed ancora non consegnata alla scrivente; al riguardo si ricorda l'anomalia in cui versa la realizzazione di questa opera, la quale sottoposta a V.I.A. la stessa è stata positivamente data dal Ministero dell'Ambiente per la costruzione, ma con la prescrizione che la stessa V.I.A. si dovrà ripetere per la messa in esercizio.
Necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione del porto, rilevando alcune zone praticamente oscurate. Si lamenta, inoltre, la mancanza di arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.) e di una organica manutenzione.
Inoltre, si considera che l'attuale Stazione Marittima la cui realizzazione risale agli ottanta non è dimensionalmente adottata a costituire un efficiente terminal purpose, come sopra riportato, sono state avviate le attività connesse alla realizzazione di nuovo terminal.
Altrettanto necessario è avviare una indagine conoscitiva sullo stato strutturale delle banchine.

Per il **Porto di Porto Empedocle**, come detto, manca una concreta attività pianificatoria, la configurazione prevista nel vigente P.R.P. e parzialmente realizzata, e gli interventi di completamento dei moli e delle banchine sono ancora da progettare; tutto ciò, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze che oggi si manifestano (P.R.P. datato 1963).

Si rileva una inconsistente edilizia demaniale e l'assenza di un terminal passeggeri.

Anche per detta struttura si registra il diffuso insabbiamento dei fondali, per il quale necessita attivare la connessa attività progettuale al fine di programmare il relativo dragaggio.

Come per il porto di Trapani, necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione, integrazione degli arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.) e una organica manutenzione.

Per il porto di Porto Empedocle si è considerata un' inesistente Stazione Marittima, ragion per cui, sono state avviate due distinte attività, una connessa alla realizzazione di un terminal passeggeri e l'altra per la costruzione di un terminal multipurpose.

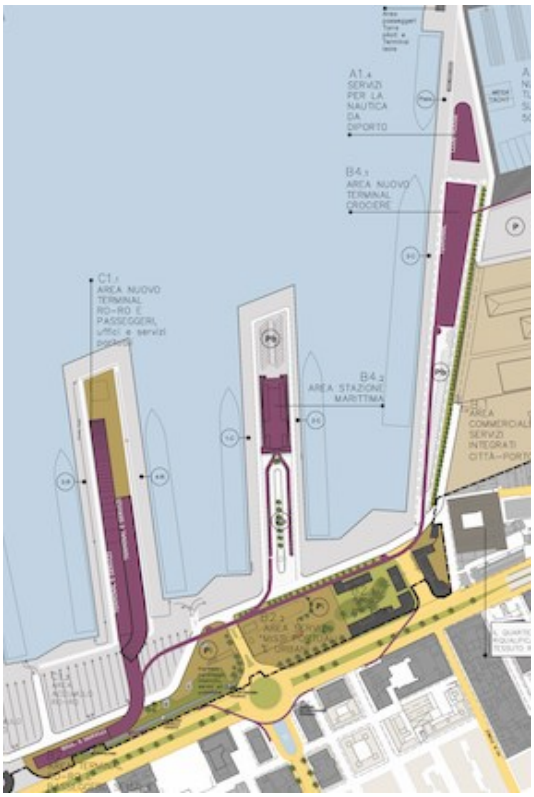
La prima tratta un'opera oggi in fase di appalto, per la seconda è prevista una ATF della quale si è sopra relazionato.

### 3.1.2 - Soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e passeggeri.

Le azioni di cui sopra, ancorché finalizzate al potenziamento del porto commerciale, esplicano i loro effetti anche nelle altre funzioni portuali, prima delle quali quella croceristica, in quanto alcune delle citate azioni (ripristino fondali, spostamento bacini di carenaggio, riordino funzioni, edilizia demaniale, etc..) hanno immediata refluenza.

Le azioni già intraprese sono:

- il completamento dei "*Lavori di restyling della stazione marittima del Porto di Palermo*. *CUP: I74J10000000005. CIG 0440639ACB*";
- l'esecuzione del "*Servizio di progettazione dei Terminal Crociere, Ro.Ro e relativi aree di interfaccia del Porto. CUP: I79I18000070005 - CIG: 7348910062*", in corso di svolgimento, che prevede il collegamento dei terminal crociere e RO-RO con passerelle pedonali aeree, in modo da separare i percorsi pedonali dei passeggeri con quelli dei veicoli commerciali;
- l'esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un mooring dolphin (briccola di ormeggio) in testata al Molo Vittorio Veneto nel porto di Palermo. CUP: I71C19000010005 – CIG: 78237781DA*", intervento ultimato in fase di collaudo;
- l'esecuzione dei "*Lavori per la realizzazione di 2 bitte soffolte da 250 tonn – molo Vittorio Veneto. CUP: I71H14000220005 - CIG:703044069E*" per l'ormeggio in sicurezza delle grandi navi da crociera anche con cattive condizioni meteo;
- l'esecuzione dei "*Lavori di Salpamento della testata del Molo Sud del porto di Palermo e rifiorimento del molo di Sant'Erasmo. CUP I72B19000040005 - CIG 7897756A6B*", intervento ultimato in fase di collaudo;
- avvio della procedura di affidamento "*Lavori e servizi necessari allo spostamento in sicurezza e realizzazione di un nuovo ormeggio dei bacini galleggianti da 52.000 e da 19.000 t.p.l. siti all'interno del porto di Palermo CIG 8094275708*", finalizzato a facilitare la manovra in sicurezza delle navi da crociera di grandi dimensioni.




*Per quanto attiene la funzione prettamente croceristica si evidenzia che nel Porto di Palermo sono in corso i lavori di restyling della Stazione Marittima ed a seguito dell'espletamento di un concorso di idee è stata affidata la progettazione del nuovo terminal crociere alla banchina Sammuzzo che sarà collegato con passerelle pedonali aeree sia al principale varco portuale (Varco Amari), che anche alla Stazione marittima esistente ed al nuovo Terminal RO-RO. Tale passerella consentirà di separare del tutto i percorsi pedonali dei passeggeri con quelli dei veicoli commerciali adibiti alle operazioni portuali.*

Le azioni da intraprendere a breve termine per l'incremento del traffico croceristico e passeggeri riguardano la programmazione ed esecuzione di ulteriori interventi di consolidamento delle banchine dedicate a tale traffico, ed in particolare:

- l'affidamento dei lavori di consolidamento della banchina sud del molo Vittorio Veneto e della banchina Santa Lucia sud;
- l'adeguamento statico banchina della Sammuzzo e della testata del Molo Vittorio Veneto.

Si prevede altresì la realizzazione di nuove strutture di ricettività per i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle, per i quali il terminal allo stato attuale è costituito da strutture precarie.

In particolare, per i porti di Trapani e Porto Empedocle come sopra detto si sono attivati i procedimenti relativi alla proposizione rispettivamente di una variante localizzata e di una A.T.F. al fine di realizzar in entrambi i porti un nuovo terminale purpose.

### 3.1.3 - Potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto

Nel tempo le città si sono espanse avvolgendo ed inglobando le realtà portuali, sicché oggi le stesse risultano compresse dai centri urbani e storici delle città; inoltre, i servizi stessi che sono erogati dal porto attengono ad spetti di immediata refluenza urbanistica, ed in quanto tale debbono essere indirizzati verso una concordata integrazione urbana.

Pertanto, nella necessaria intesa coi rispettivi Comuni debbono essere attivate le correlate strategie di intervento in modo che possa essere massimizzata l'interazione città-porto, e quindi la realizzazione sinergica degli interventi consentirà al porto di massimizzare la funzionalità e la qualità delle sue aree per la crocieristica, la nautica da diporto e il tempo libero, e alla città di riqualificare alcune aree e quartieri di waterfront a partire dalla presenza diretta o dal riverbero dei nuovi valori prodotti dal PRP.

Pertanto, laddove possibile, la realizzazione dei nuovi edifici portuali lungo le banchine avviene attraverso l'utilizzo di "crediti edilizi" prodotti da alcune demolizioni che consentiranno la concentrazione delle nuove cubature in senso trasversale rispetto al waterfront, ed in questo contesto prevedere la riorganizzazione dell'edilizia demaniale.

Quindi, ad esempio per il Porto di Palermo, una innovazione del layout portuale attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentirà contemporaneamente di "aprire" il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all'acqua.

Altrettanto per il porto di Porto Empedocle, che in assenza di un terminal passeggeri si è progettato una nuova struttura in sostituzione di una esistente ma fatiscente.

Per il Porto di Palermo si elencano di seguito le azioni già intraprese per il potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto:

- l'esecuzione dei "*Lavori di riqualificazione del porto di Sant'Erasmo – CUP I73B17000010001 – CIG 74508213FF*", intervento ultimato in fase di collaudo, realizzato nell'ambito del processo di riqualificazione del waterfront urbano per ridare vivibilità ad un'area urbana degradata;
- il completamento dell'attività di verifica della progettazione relativa al II stralcio dei suddetti Lavori di riqualificazione del porto di Sant'Erasmo e relativo avvio procedura di affidamento di detti lavori;
- l'esecuzione dei "*Lavori di sistemazione delle aree di banchina e dei fabbricati del molo Nord, ai fini della riallocazione della cantieristica minore CUP I77G19000000001 - CIG 782656803C".* Tale intervento, che è stato recentemente collaudato;
- l'esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un Terminal aliscafi in struttura precaria presso la banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 7908851E4C - CUP I74D19000010005*", intervento ultimato in fase di collaudo;
- l'esecuzione dei "*Lavori di demolizione edificio ex sala pompe, edificio magazzino frigo ed ulteriori corpi di fabbrica minori e pavimentazioni di pertinenza - CUP: I72B19000060001 - CIG: 82285026A8*";
- l'espletamento della gara d'appalto e l'avvio dei "*Lavori di sistemazione del Molo Trapezoidale – riqualificazione funzionale ed urbanistica dell'area portuale – banchina Sammuzzo. CUP: I79I19000020005*".

Le azioni da intraprendere a breve termine finalizzate al potenziamento/miglioramento del rapporto città – porto, riguardano la programmazione ed esecuzione di ulteriori interventi quali:

- la sistemazione del Varco Amari, che rappresenta il primo stralcio della sistemazione delle aree di interfaccia del Porto con la Città;

- il ripristino, la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale del complesso "Ex Tirrenia", da asservire in parte alle funzioni portuali ed in parte a funzioni di tipo urbano e commerciale.

### 3.1.4 - Mantenimento delle attività industriali

Relativamente all'area industriale, che in particolare riguarda la cantieristica in senso lato, si prevede di razionalizzare la dislocazione delle attività concentrando le funzioni nelle aree a ciò designate nel nuovo Piano Regolatore Portuale che sono ubicate in posizione decentrata rispetto alle funzioni Commerciali e Croceristiche, eliminando così ogni possibile interferenza.

In particolare è stato completato il trasferimento al molo nord delle attività di cantieristica minore presenti nel Molo Trapezoidale.

L'attività industriale, in particolare, è prevalente nel Porto di Palermo, ove per radicata tradizione hanno sede i cantieri navali, ancora oggi importante realtà occupazionale, e per la quale per il triennio in questione, si prevede:

- il completamento dell'intervento in atto al bacino da 150.000 tpl relativo alla verifica dell'integrità e funzionalità della vasca-bacino;
- il completamento dell'intera infrastruttura con i relativi impianti, la cui progettazione è in corso;
- la progettazione ed esecuzione delle opere connesse alla sicurezza.

Per la realizzazione dei suddetti interventi è previsto un consistente impegno finanziario, di circa 120 milioni di euro, che consentirà il rilancio produttivo ed occupazionale del settore; altrettanto necessario è operare il riordino e la razionalizzazione delle banchine asservite in modo da concentrare l'attività produttiva.

A tal fine con un apposito accordo di programma, in sostituzione delle aree del molo nord, che sono distanti da entrambi i bacini navali (da 400.000 e da 150.000 tpl), è stata prevista la destinazione ad attività cantieristica delle aree ubicate nella parte est del Porto Industriale (cosiddetta Cassa di Colmata) che risultano essere maggiormente strategiche in relazione alla prossimità e contiguità con entrambi i suddetti bacini.

Si prevede altresì la realizzazione nel Molo Nord, di un bacino per travel lift dedicato alle numerose attività di cantieristica minore che recentemente sono state riallocate e concentrate nel suddetto molo nord.

### 3.1.5 – Miglioramento ed ammodernamento delle infrastrutture ed impianti portuali

In questo paragrafo sono riportate le opere destinate ad incrementare e riorganizzare, nel loro complesso, le attività portuali, logistiche e commerciali, precisando che le azioni descritte hanno refluenza in più ambiti (potenziamento del porto commerciale, soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e passeggeri, potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto, potenziamento della cantieristica).

In tale contesto è stata intrapresa l'azione relativa al "*Servizio di progettazione definitiva dei lavori di realizzazione dell'impianto fognario relativo alla rete di smaltimento delle acque biologiche e meteoriche a servizio dell'area che si estende dalla diga industriale al molo Trapezoidale. CIG 613640626D*" che consentirà la raccolta, il trattamento e lo smaltimento sia delle acque nere che delle acque meteoriche delle aree portuali.

Si elencano di seguito le azioni programmate da intraprendere nel triennio di riferimento:

- la progettazione del nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale;
- la progettazione di interventi di traffic calming e predisposizione di un'area di sosta presso il foro Italico;
- il completamento del molo foraneo del porto dell'Arenella secondo configurazione del nuovo P.R.P.;
- la riqualificazione del molo CT Bersagliere (molo sud) e della scogliera di protezione;
- il ripristino, la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale del complesso "Ex Tirrenia", da asservire in parte alle funzioni portuali ed in parte a funzioni di tipo urbano e commerciale;
- il rifacimento delle linee elettriche in bt e l'adeguamento dell'esistente impianto elettrico portuale;
- la bonifica dei serbatoi dell'ex impianto bunkeraggio, ormai in disuso, da riconvertire allo stoccaggio di altri prodotti;
- la bonifica del serbatoio TK104 e dei cassoni di accosto presso l'impianto degassifica;
- il consolidamento del molo sopraflutto Acquasanta.

## 4 Interventi infrastrutturali

Si procede ad illustrare più dettagliatamente gli obiettivi del triennio che sono costituiti da interventi infrastrutturali sia già programmati e finanziati e sia anche da interventi con finanziamenti da conseguire.

### 4.1. PORTO DI PALERMO

### A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

#### I. Riqualificazione urbana

**Opere speciali deviazione canale passo di Rigano.**

Nel novero della riqualificazione della fascia costiera e del fronte a mare del centro storico, non si può prescindere dal completamento del disinquinamento degli specchi acquei portuali mediante l'eliminazione degli scarichi e dei reflui di gran parte della città (circa 400.000 abitanti/equivalente) che si riversano all'interno del porto.

Nell'obiettivo di cui sopra, ed in piena sinergia col Comune di Palermo, questa Autorità ha appaltato i lavori relativi alle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all'Acquasanta entro il Porto Industriale di Palermo, consistenti nell'intercettazione dei quattro collettori (molo, Notarbartolo, Passo di Rigano e Sampolo) oggi sboccanti a mare ed il loro convogliamento alla costruenda condotta comunale con recapito all'impianto di depurazione comunale in località "Bandita".

La sinergia delle due Amministrazioni per dare attuazione ai due interventi si è concretizzata con l'avvenuta stipula di un atto di intesa stipulato in data 28.7.2014 tra Autorità Portuale, Comune di Palermo ed A.M.A.P. (azienda municipalizzata che gestisce gli scarichi fognari), con il quale si sono convenute le azioni da adottare per il completamento dell'opera.

Pertanto, nell'ottica della necessaria programmazione è stato determinato che:

- l'Autorità Portuale definisce i lavori in corso al fine di dare funzionalità allo sgrossatore;

- l'AMAP si è impegnata a prendere in consegna lo sgrossatore con la stazione di pompaggio dei liquami;
- l'Autorità Portuale si è impegnata a realizzare, con le economie derivanti dalla non realizzazione del dissabbiatore, i lavori di rimozione dei sedimenti all'interno del canale emissario;
- il Comune di Palermo si impegna a farsi carico del completamento delle opere con la realizzazione del dissabbiatore attivandosi per il reperimento delle risorse aggiuntive.

  In forza di detto atto di intesa ad oggi sono stati compiuti i seguenti passaggi:
- questa Autorità ha ultimato i lavori dello sgrossatore;
- l'AMAP ha preso in consegna lo sgrossatore con la stazione di pompaggio dei liquami;
- con le economie derivanti dalla non realizzazione del dissabbiatore questa Autorità ha appaltato i "*Lavori di realizzazione delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all'Acquasanta entro il porto industriale di Palermo – Rifunzionalizzazione idraulica del canale emissario e opere connesse per la definizione del primo intervento (canale di raccordo e sgrossatore) – CUP I79F08000020005. CIG 7360177234*", al fine di dare funzionalità allo sgrossatore.

Sempre in tema di riqualificazione urbana questa Autorità ha concluso l'esecuzione dei seguenti interventi:

- "*Servizio di rimozione, distruzione e avvio allo smaltimento/recupero dei materiali prodotti dalla demolizione di quattro gru a braccio girevole Reggiane e di un manufatto metallico facente parte dell'impianto rinfuse secche, ubicati presso la banchina Sammuzzo e dalla demolizione delle due gru Italimpianti destinate allo scarico delle rinfuse secche e del relativo manufatto metallico ubicati nel Molo Trapezoidale del Porto di Palermo. CUP I79B18000050005 - CIG 765283680B*", finalizzato alla riorganizzazione funzionale della banchina Sammuzzo e del Molo Trapezoidale secondo le previsioni del nuovo P.R.P. (che li prevede destinati, rispettivamente, al traffico crocieristico e all'uso urbano e diportistico);
- "*Lavori di sistemazione delle aree di banchina e dei fabbricati del molo Nord, ai fini della riallocazione della cantieristica minore CUP I77G19000000001 - CIG 782656803C*", intervento finalizzato allo spostamento delle attività di cantieristica minore dal molo Trapezoidale al molo Nord e necessario all'avvio dei lavori di riqualificazione del molo Trapezoidale;
- "*Lavori di riqualificazione del porto di Sant'Erasmo – CUP I73B17000010001 – CIG 74508213FF*", lavori fortemente voluti da questa Autorità d'intesa con il Comune nell'ambito del processo di riqualificazione del waterfront urbano per ridare vivibilità ad un'area urbana degradata;
- "*Lavori di realizzazione di un Terminal aliscafi in struttura di facile rimozione presso la banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 7908851E4C - CUP I74D19000010005*", destinato al traffico passeggeri per le isole minori (Eolie ed Ustica);
- "*Lavori di Sistemazione delle aree della Banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 79319070BA - CUP I74D19000010005*", per riqualificare e rendere fruibili per i passeggeri in partenza ed arrivo dalle isole minori ridefinendo la viabilità, i parcheggi, la pavimentazione, la sistemazione a verde e relativi gli impianti tecnologici.

Altresì, ai fini della riqualificazione urbana, ad oggi, sono stati avviati i cantieri delle seguenti opere:

- *"Lavori di demolizione edificio ex sala pompe, edificio magazzino frigo ed ulteriori corpi di fabbrica minori e pavimentazioni di pertinenza. CUP: I72B19000060001 - CIG: 82285026A8*";
- "*Servizio di indagini geologiche integrative - prospezioni georadar. - Servizio di progettazione Terminal Crociere, Ro-Ro e relative aree di interfaccia del Porto - CUP I79I18000070005* - SMART CIG ZBB2CA023F";
- "*Esecuzione di indagini ambientali, geofisiche e geognostiche - Servizio di progettazione Terminal Crociere, Ro-Ro e relative aree di interfaccia del Porto - CUP I79I18000070005 - CIG 8012841592*", quali indagini propedeutiche al servizio di progettazione.

Altresì, ai fini della riqualificazione urbana ad oggi sono in corso di svolgimento le seguenti attività:

- la verifica della progettazione relativa al II stralcio dei lavori di riqualificazione del porto di Sant'Erasmo dell' importo di circa € 2.200.000,00, cui seguirà la gara per l'affidamento degli stessi;
- l'espletamento della procedura di gara dei "*Lavori di sistemazione del Molo Trapezoidale – Riqualificazione funzionale ed urbanistica dell'area portuale – banchina Sammuzzo. Lavori di riqualificazione del molo Trapezoidale – CUP I79I19000020005. CIG: 847320779C"*, totale generale intervento € 26.500.000,00.

**II. Infrastrutture a servizio del porto.** Trattasi delle infrastrutture che si rendono necessarie all'operatività dell'intero sistema portuale.

<u>Interventi ultimati</u>:

- l'esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un mooring dolphin (briccola di ormeggio) in testata al Molo Vittorio Veneto nel porto di Palermo. CUP: I71C19000010005 – CIG: 78237781DA*";
- l'esecuzione dei "*Lavori di sistemazione di un'area Terminal nella banchina del molo Piave del porto di Palermo CUP I73E19000000005 - CIG 7818033CEA";*
- l'esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un Terminal aliscafi in struttura precaria presso la banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 7908851E4C - CUP I74D19000010005";*
- l'esecuzione dei *"Lavori di Sistemazione delle aree della Banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 79319070BA - CUP I74D19000010005"*;
- l'esecuzione dei "*Lavori di Salpamento della testata del Molo Sud del porto di Palermo e rifiorimento del molo di sant'Erasmo. CUP I72B19000040005 - CIG 7897756A6B*".

<u>Interventi in corso di esecuzione</u>:

- l'esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di nuove bitte in testata ed a sud del molo Piave nel porto di Palermo. CUP: I71C19000000005 – CIG 793780216F*";
- l'esecuzione dei "*Lavori per la realizzazione di 2 bitte soffolte da 250 tonn – molo Vittorio Veneto. CUP: I71H14000220005 - CIG:703044069E*";
- *l'esecuzione dei "Lavori di escavo dei fondali del bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale porto di Palermo. CUP I79B19000000005 - CIG 7868301763".*

Interventi inseriti nella programmazione 2020-22:

- realizzazione del "*Nuovo Impianto elettrico e illuminazione area portuale*", stima importo complessivo opera € 28.500.000,00;
- realizzazione del "*Rifacimento impianto fognario portuale"*, stima complessiva della opere € 50.000.000,00;
- realizzazione dei "*Lavori di sistemazione di una porzione di area in concessione a Fincantieri*", importo lavori € 600.000,00 circa;
- realizzazione di "*Interventi di traffic calming predisposizione di un'area di sosta presso il foro italico",* importo complessivo opere € 500.000,00 circa;
- realizzazione dei lavori "*Completamento del molo foraneo porto Arenella*", importo complessivo opere € 19.000.000,00 circa;
- realizzazione dei lavori "*Completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tpl*", stima importo complessivo opera € 81.000.000,00;
- realizzazione di "*Opere di riqualificazione del molo CT Bersagliere (molo sud) e della scogliera di protezione necessari per la funzionalità delle strutture*", stima importo complessivo opera € 700.000,00;
- realizzazione del "*Ripristino ed adeguamento funzionale dell' edificio ex Tirrenia"*, stima complessiva della opere € 19.350.000,00;
- realizzazione dei *"Lavori di rifacimento linee elettriche in bt e adeguamento impianto elettrico esistente",* stima importo complessivo opera € 3.500.000,00*;*
- realizzazione di "*Intervento di adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine V.Vento sud e S. Lucia sud*", importo complessivo opera € 30.000.000,00;
- realizzazione di "*Intervento per la realizzazione di Smart Port nei porti di Sistema*", importo complessivo opera € 2.500.000,00;
- realizzazione del "*Consolidamento banchina sud del molo Piave*" importo complessivo opera € 15.000.000,00 circa;
- realizzazione *della "Sistemazione Varco Amari",* stima importo complessivo opera € 20.047.391,00;
- realizzazione di *"Interventi di adeguamento della viabilità portuale e di accesso al porto",* stima importo complessivo opera € 300.000,00;
- realizzazione del "*Completamento della messa in sicurezza del bacino di carenaggio da 150.000 tpl*", stima importo complessivo opera € 39.000.000,00;
- realizzazione della *"Bonifica serbatoi ex impianto bunkeraggio",* stima importo complessivo opera € 50.000,00;
- realizzazione della *"Bonifica serbatoio TK104 e cassoni accosto impianto degassifica",* stima importo complessivo opera € 1.840.000,00;
- realizzazione del *"Bacino Travel lift al Molo Nord",* stima importo complessivo opera € 2.000.000;
- realizzazione del "*Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta",* stima importo complessivo opera € 12.040.000,00;
- realizzazione dei lavori di "*Adeguamento statico banchina V. Veneto testata",* stima importo complessivo opera € 5.000.000,00;
- realizzazione dei lavori di "*Adeguamento statico banchina Sammuzzo",* stima importo complessivo opera € 12.100.000,00;

- realizzazione dei lavori "*Parcheggio multipiano via Patti e rifacimento carreggiata*", stima importo complessivo opera € 7.300.000,00 (capitale privato).

**III. – Infrastrutture e servizi per passeggeri**

Nella stretta connessione tra fruibilità delle aree portuali e infrastrutture a servizio dei passeggeri, si individua quale intervento prioritario il completamento dei lavori di restyling della Stazione Marittima.

**– Completamento dei lavori di restyling della Stazione Marittima**

L'obiettivo che viene prefissato per il triennio è il completamento dell'opera di restyling e di rifunzionalizzazione della struttura, in modo da consentire l'affidamento in concessione al gestore unico (già individuato mediante gara) dell'intero servizio, creando così i presupposti per offrire all'utenza dello scalo palermitano, ed in particolare ai passeggeri delle linee crocieristiche, servizi soddisfacenti ed adeguati ai moderni standard di funzionalità e di confort.

A tal fine è stato avviato un intervento d'ammodernamento e di ristrutturazione generale interna della Stazione Marittima, che riguarderà sia l'aspetto architettonico sia quello distributivo e funzionale, e che comprenderà altresì l'installazione di nuove passerelle per l'imbarco/sbarco dei passeggeri.

L'intervento in atto prevede un impegno complessivo di € 28.500.000,00; essenzialmente si prevede la rifunzionalizzazione dell'intera Stazione Marittima, mantenendone sostanzialmente invariato l'aspetto esteriore ma con una radicale riconfigurazione degli spazi interni (in termini di consistenza, di funzioni, d'architettura, di collegamenti, etc.).

Sono anche previsti un collegamento pedonale tra la Stazione Marittima ed il varco E. Amari e l'adiacente parcheggio, nonché l'installazione di nuove passerelle mobili per l'imbarco e sbarco dei passeggeri (direttamente dall'interno della Stazione Marittima a bordo e viceversa), nonché l'eventuale adeguamento dei nuovi accessi alla Stazione.

Accessibilità della Stazione Marittima

Relativamente a tali lavori, superate le vicende di sequestro della banchina Vittorio Veneto e di contenzioso con l'impresa affidataria, i lavori sono ripresi. L'ultimazione dei lavori è prevista nel primo semestre del 2021.

**IV. – Infrastrutture al servizio del porto industriale**

Il porto industriale si estrinseca sostanzialmente nell'area del cantiere navale, ove sono previsti diversi interventi rivolti non solo al completamento di specifiche opere infrastrutturali, ma anche alla creazione di nuove aree operative e alla razionalizzazione di quelle esistenti.

*Porto di Palermo – Area cantieristica*

In particolare, relativamente al bacino da 150.000 tpl sono stati ultimati i lavori relativi al "*Progetto definitivo per i lavori di consolidamento e messa in sicurezza statica preliminare allo svuotamento della vasca bacino e successive indagini e verifiche propedeutiche al progetto generale di completamento*", dell'importo complessivo di € 25.671.000,00.

I lavori eseguiti sono:

- rimuovere i sedimenti che si riscontrano nel fondo del bacino, per i quali è stata effettuata la caratterizzazione per potere individuare la discarica dove conferire il materiale che dovrà essere dragato;
- consolidare la struttura del bacino, esigenza che scaturisce dalle risultanze degli eseguiti studi ed in indagini;
- collocazione al cassone di tura, sigillatura e svuotamento del bacino;
- analisi ed indagini sulle strutture.

I lavori appaltati alla Ditta Trevi sono stati ultimati ed in fase di collaudo, ai primi lavori di scavo, sono stati riscontrati rifiuti classificati pericolosi, e sono stati eseguiti gli adempimenti di legge.

Altresì è prevista la realizzazione del "*Completamento della messa in sicurezza del bacino di carenaggio da 150.000 tpl*", stima importo complessivo opera € 39.000.000 nonché del "*Completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tpl*", stima importo complessivo opera € 81.000.000,00.

Altro intervento di cui sopra si è riferito tratta il sopra citato completamento delle opere relative alla deviazione del canale Passo di Rigano, che oltre a definire lo sbocco di un importante collettore fognario cittadino, consentirà di rendere operativa sia l'area interessata dall'ampio scavo in atto esistente che anche altre aree a questa contigue.

Come sopra relazionato i lavori appaltati sono stati ultimati e la definizione dell'intero disegno progettuale si configurerà nell'attuazione di un'azione sinergica con il Comune di Palermo.

**B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE**

Obiettivo prefissato del triennio è la realizzazione di opere previste nel nuovo P.R.P. In particolare gli interventi che si assumono ad obiettivo del triennio sono riepilogabili come segue.

**I. Riqualificazione urbana.** Trattasi di azioni finalizzate al potenziamento/miglioramento del rapporto città – porto. Si prevede la sistemazione del Varco Amari, che rappresenta il primo stralcio della sistemazione delle aree di interfaccia del Porto con la Città. Importo presunto € 20.047.391,00.

**II. Infrastrutture del Porto.** Trattasi delle infrastrutture che si rendono necessarie all'operatività dell'intero sistema portuale. Interventi previsti:

- **Consolidamento delle banchine sud dei moli Vittorio Veneto, Piave e S. Lucia**
  L'evoluzione che si registra nell'ingegneria navale comporta la costruzione di navi di lunghezze e portate maggiori, con la avvertita esigenza di adeguare strutturalmente le esistenti banchine alle sollecitazioni alle quali oggi sono soggette, certamente non prevedibili all'epoca della loro costruzione.
  A tal fine è in corso di definizione il percorso progettuale inteso alla redazione dei progetti esecutivi di consolidamento ed adeguamento antisismico delle banchine sud del molo Vittorio Veneto, banchina sud del molo Piave e banchina sud del molo S. Lucia.
  Detti interventi, la cui progettazione è stata avviata, necessitano di una provvista finanziaria che si quantifica in circa € 45.000.000,00 e l'obiettivo prefissato è la canteriabilità delle opere nel triennio in riferimento;

- **Nuovo impianto fognario del porto di Palermo**. Si prevede il rifacimento delle reti di smaltimento delle acque meteoriche e delle acque reflue biologiche a servizio delle aree del porto di Palermo che si estendono dal molo industriale al molo denominato "trapezoidale".
  Il progetto si propone di adeguare le aree di pertinenza dell'AdSP alle nuove normative in materia di smaltimento delle acque meteoriche di prima pioggia e risolvere i problemi legati alla vetustà delle reti fognarie per lo smaltimento dei reflui e delle acque piovane, al fine di dare funzionalità alle aree commerciali per la fruibilità del sistema.
  Attualmente è in fase di redazione il progetto definitivo, e dopo le approvazioni di rito, ci si prefigge la redazione del progetto esecutivo. Importo presunto € 50.000.000,00.

- **Ripristino e adeguamento funzionale edificio ex Tirrenia**. Trattasi di un complesso che si articola in n. 7 corpi di fabbrica a una o più elevazioni f.t. I dati metrici approssimativi sono i seguenti: superficie coperta totale mq. 3.700,00; superficie scoperta mq. 2.197,00; superficie coperta calpestabile mq. 4.646,00; superficie scoperta disponibile mq. 2.197,00.
  Al riguardo è stato redatto gli scorsi anni un progetto preliminare e recentemente è stata avviata la progettazione "definitiva" al fine di potere programmare la connessa spesa.
  Si prevede la ristrutturazione e adeguamento antisismico del complesso al fine di adibirlo ad attività produttive connesse alla portualità ed anche ad attività di tipo urbano e commerciale. Importo presunto € 19.500.000,00.

**III.- Infrastrutture a servizio dei passeggeri.** Realizzazione del nuovo terminal RO-RO, del nuovo

terminal crociere e delle opere di interfaccia con la città.
Il nuovo P.R.P. sotto l'aspetto delle previsioni di edilizia demaniale risulta innovativo, poiché prevede la rimodulazione dell'esistente cubatura concentrata in edifici dimensionati in funzione delle esigenze che si manifestano per le utenze portuali.
In particolare, secondo le previsioni di piano, oltre all'esistente Stazione marittima si prevedono il nuovo terminal ro-ro e il nuovo terminal crociere.
E' stata indetta una gara europea di concorso di idee al fine di selezionare una proposta progettuale idonea allo scopo e in relazione all'intervenuta approvazione del nuovo PRP, allo stesso vincitore del concorso è stata affidata la relativa progettazione che è stata conclusa per quanto attiene il livello "definitivo".
Trattandosi di opere preposte alla riorganizzazione delle cubature oggi esistenti a mezzo di demolizione e ricostruzione, per i due terminal in questione sono previste rilevanti cubature, e quindi un consistente impegno finanziario che si stima in via presuntiva in € 77.000.000,00, interamente da reperire.

Obiettivo che si prefigge nel triennio in riferimento è il completamento della progettazione esecutiva e l'affidamento dei lavori relativi al Terminal RO-RO (ed anche alle opere di interfaccia con la città).

**- collegamento viario porto–autostrade.**
Trattasi di un intervento strategico per i collegamenti da/per il porto e per il miglioramento del traffico cittadino.
Il sistema Portuale della Sicilia occidentale ha il ruolo di principale piattaforma logistica dell'area che necessità di collegamenti infrastrutturali con la realtà del bacino territoriale di influenza.
Per questo è indispensabile la realizzazione di un autonomo ed efficiente collegamento tra i porti si competenza; autonomo in quanto dovrà prevedere un asse viario distinto da quello di penetrazione urbana, efficiente in quanto deve porsi l'obiettivo di realizzare diretti collegamenti con le esistenti grandi infrastrutture di viabilità maggiore.
In detto contesto l'opera in argomento, che prevede il collegamento diretto tra il porto di Palermo e la circonvallazione sia dal lato Trapani che dal lato Catania/Messina, realizza l'auspicato collegamento stradale tra porto/circonvallazione/autostrada/porto in un unicum programmatorio dei porti di competenza (Palermo- Termini Imerese – Trapani – Porto Empedocle); questo è possibile a mezzo di un nuovo asse con caratteristiche progettuali che sono state definite sulla scorta delle relative esigenze.
Tale intervento infrastrutturale è di fondamentale importanza per lo sviluppo del porto e del traffico delle c.d. "autostrade del mare", e consiste nella realizzazione di un collegamento stradale in galleria a doppia canna tra l'ambito portuale e la Circonvallazione di Palermo che costituisce la bretella di collegamento tra l'autostrada A 29 PA – TP – Mazara del Vallo e la A 19 – A20 Pa – CT – ME, al fine di drenare tutto il traffico pesante da e per il porto che in atto attraversa il centro cittadino; lo stesso è altresì di fondamentale importanza per la città, incidendo notevolmente nel miglioramento del traffico urbano drenando quota parte dei flussi che dal centro storico e dal centro commerciale si dirigono verso al circonvallazione.
Il costo complessivo stimato per l'opera è di circa 1.300 milioni.

**IV.- Infrastrutture a servizio dell'area industriale.**
Si prevede l'allargamento della diga industriale dell'Acquasanta.

**V.- Infrastrutture a servizio della nautica da diporto.**

Gli interventi appresso specificati s'inseriscono nel quadro di completamento e sistemazione dei porti turistici che si affacciano sulla costa palermitana e, insieme, definiranno un sistema di scali turistici e di spazi collettivi compatibili con la tradizione marinara e con il recupero dell'edificato storico, che a queste aree sono strutturalmente connessi fin dalle origini della stessa città.

Purtroppo, causa la cronica mancanza di finanziamenti che ha caratterizzato gli ultimi anni, non è stato possibile dare attuazione a detti interventi che riguardano:

**- completamento del molo foraneo porto Arenella secondo configurazione del nuovo P.R.P.**

Il porto in questione è a valenza prettamente turistica - peschereccia, e l'intervento preposto si manifesta necessario per la chiusura del bacino del porto ed il connesso ormeggio in sicurezza. La concreta realizzazione resta subordinata al reperimento dei finanziamenti necessari, oggi quantificato in € 19.000.000,00

- **manutenzione ed infrastrutturazione con arredi ed impianti del Molo Sud** per il miglioramento della funzionalità e della sicurezza del diporto nautico, ancorché limitato alle opere necessarie a dare funzionalità nelle more dell'attuazione della nuova configurazione prevista nel nuovo P.R.P..

## 4.2 PORTO DI TERMINI IMERESE

### A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Trattasi di cinque interventi di primaria importanza, poiché intesi a prolungare e completare il Molo foraneo di sopraflutto, a prolungare il Molo di sottoflutto secondo le previsioni del vigente P.R.P., ad approfondire i fondali per l'operatività delle navi commerciali, ad eseguire il rifiorimento della mantellata ed all'attuazione delle necessarie misure di sicurezza.

In particolare:

**1 - Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto del porto di Termini Imerese.** L'intero disegno progettuale (progetto generale) prevede quattro interventi intesi a dare funzionalità e sicurezza al porto di Termini Imerese; detti interventi sono: il prolungamento del molo foraneo, il ripristino funzionale delle banchine, la costruzione del nuovo molo martello e il rifiorimento della mantellata foranea.

L'importo del progetto generale è € 48.188.191,41, e considerato che il finanziamento erogato dalla Regione Siciliana, Assessorato Attività Produttive, è di 30 milioni, è stato redatto un progetto stralcio di importo pari al citato finanziamento disponibile. In particolare:

- con in progetto stralcio si realizza il prolungamento del molo foraneo in conformità al vigente piano regolatore portuale, i ripristini della banchina della diga foranea e la realizzazione del molo martello terminale della diga foranea, opera che assicura piena funzionalità al molo;
- col progetto di completamento, si realizzerebbe il rifiorimento della mantellata della diga foranea, opera utile a preservare fenomeni di tracimazione all'interno del bacino portuale e preservare, nel tempo, l'integrità del molo foraneo.

Con detto stralcio , quindi, sono previsti i primi tre interventi (e cioè il prolungamento del molo foraneo, il ripristino funzionale delle banchine e la costruzione del nuovo molo martello), rinviando ad un separato futuro progetto di completamento il rifiorimento della mantellata foranea.

I lavori del suddetto stralcio sono stati affidati mediante appalto integrato all'Impresa ADOR.MARE s.p.a., è stato stipulato il contratto d'appalto, è stato redatto il progetto esecutivo, è stata effettuata la

bonifica degli ordigni bellici, sono stati consegnati i lavori, è stata redatta una perizia di variante in corso d'opera ed in atto i lavori sono in avanzata fase di esecuzione.

**2 - Lavori di completamento del molo di sottoflutto del porto di Termini Imerese.** L'intero disegno progettuale (progetto generale) prevede la realizzazione di un piazzale commerciale, il prolungamento del molo esistente e la rettifica della banchina turistica.
L'importo del progetto generale è 30.500.000,00 e considerato che il finanziamento erogato dalla Regione Siciliana, Assessorato Attività Produttive, è di 29 milioni, è stato redatto un progetto stralcio di importo pari al finanziamento disponibile.
Con detto stralcio sono previste le opere di cui sopra tranne la parte finale del prolungamento del molo in questione.
La definizione della gara d'appalto (anch'essa di appalto integrato) ha subito un ritardo a causa del ricorso al TAR di una ditta esclusa, che si è concluso con un nulla di fatto. I lavori sono stati quindi affidati all'Impresa Bruno Teodoro s.p.a., è stato stipulato il contratto d'appalto, è stato redatto il progetto esecutivo che è stato sottoposto a verifica ai sensi dell'art. 26 del D.Lgs n. 50/2016, validato dal RUP ed approvato con decreto presidenziale, è stata effettuata la bonifica degli ordigni bellici, e in data 12.12.2019 sarà effettuata la consegna lavori.
Anche per quanto attiene a molo di sottoflutto, a seguito dell'ottenimento di un ulteriore finanziamento ministeriale di € 1.500.000,00, nel dicembre 2019 è stato redatto il 2° stralcio del progetto esecutivo di completamento del suddetto Molo relativo alla realizzazione del piccolo piazzale rifiorimento della mantellata foranea. Per detto progetto è in fase di affidamento la procedura di verifica e si prevede che previa validazione ed approvazione nel prossimo mese di gennaio 2020 si potrà procedere all'affidamento dei lavori alla medesima impresa appaltatrice dei lavori principali (1° stralcio) .in quanto trattasi di opere strettamente connesse a questi.

**3 - Dragaggio dell'attuale porto commerciale.**
Si prevedono lavori di escavo del fondale fino ad una profondità di 10 metri dal l. m. m. del porto commerciale che si estende per circa 340 mila mq, degli esistenti avamporto che si estende per circa 650 mila mq e porto turistico che si estende per circa 75 mila mq.
I fondali che oggi si riscontrano in alcuni punti non superano i sei metri, con grave pregiudizio della funzionalità.
Sono state validate da parte dell'Arpa Sicilia le analisi effettuate per la caratterizzazione dei sedimenti marini del porto commerciale e dell'avamporto.
Dai risultati delle analisi risulta che i sedimenti, ad alta concentrazione di frazione pelitica, non sono riutilizzabili e pertanto la soluzione più economica è lo sversamento a mare.
A seguito di ciò sono stati affidati all'Università di Palermo gli studi e le indagini necessarie per l'ottenimento delle previste autorizzazioni.
L'A.R.T.A. ha autorizzato lo scarico a mare ed il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore LL.PP..
In relazione al tempo trascorso ed alla nuova normativa nel frattempo intervenuta, ai fini della redazione del progetto esecutivo si è reso necessario effettuare una aggiornamento della caratterizzazione dei sedimenti. Pertanto con ARPA Sicilia e col l'Ass.to al Territorio è stato concordato un nuovo piano di caratterizzazione del quale è stato redatto il relativo progetto ed è stata altresì affidata l'esecuzione dei prelievi dei campioni di sedimento marino e l'analisi degli stessi. I lavori avranno inizio nella prima

decade di gennaio 2020 e sulla scorta delle risultanze della nuova caratterizzazione si predisporrà il progetto esecutivo dell'intervento di escavo che è già stato finanziato con fondi PON per l'importo di € 35.000.000,00. Sono in corso di espletamento le procedure di affidamento dei lavori.

**4 - Rifiorimento della mantellata della diga foranea**

A seguito dell'ottenimento di finanziamento a valere sui fondi PON, sono in corso di affidamento i lavori di secondo stralcio relativi al completamento dei lavori del molo foraneo di sopraflutto che prevedono il rifiorimento della mantellata della diga foranea – (Primo lotto funzionale - CUP I64F19000040005 – CIG 8235430BD1).

**5 - Opere destinate ad elevare il livello di sicurezza**

Il Regolamento (CE) del Parlamento Europeo e del Consiglio N. 725/2004 del 31.03.2004 relativo al "miglioramento della sicurezza degli impianti portuali", nonché il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali (P.S.N.M.) emanato dal Comitato Interministeriale per la Sicurezza dei Trasporti Marittimi e dei Porti (C.I.S.M.), stabiliscono le misure di sicurezza minime da individuare in ogni impianto portuale al fine di consentire il corretto svolgimento delle attività in esso svolte.

Il regolamento stabilisce che gli impianti portuali devono funzionare ai livelli di sicurezza indicati dal governo contraente nel cui territorio si trovano. Le misure e procedure di sicurezza vanno applicate agli impianti portuali in maniera da comportare il minimo di interferenza o di ritardo ai passeggeri, alla nave, al personale di bordo e ai visitatori, ai beni e ai servizi.

Sono individuati 3 diversi livelli di sicurezza, sulla scorta dei quali si devono realizzare le previste infrastrutture.

In accordo alle previsioni del Piano di security (P.F.S.P.) sono state definite le misure e le procedure specifiche adottate al fine di prevenire qualsiasi situazione che minacci la sicurezza dell'impianto portuale e delle navi ivi ormeggiate ed è stato quindi redatto il progetto di un intervento dell'importo complessivo di € 4.200.000,00 che prevede la realizzazione delle seguenti impianti e/o strutture:

- sistema di controllo degli accessi a mezzo di sistema di rilevamento targhe, di sistema di ispezione sottoveicolare, di dissuasori mobili e di tornelli con lettori di badge di prossimità;
- definizione delle aree a filo banchina dei pontili con segnalazioni luminose;
- sistema di video sorveglianza perimetrale ed interno;
- sistema distribuzione elettrica e di Rete LAN;
- centrale di controllo sita all'interno dell'edificio sede della Autorità Portuale;
- ottimizzazione dei flussi e delle aree di parcheggio a mezzo di cartellonistica verticale.

I relativi lavori sono stati appaltati, realizzati nel corrente anno 2019 e sostanzialmente ultimati, mancando soltanto la programmazione software degli impianti sicurezza e la definizione del collaudo

**B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE**

Anche per Termini imerese l'obiettivo prefissato del triennio, oltre al completamento delle opere in corso ed alla realizzazione di quelle già finanziate da avviare, è la realizzazione di opere previste nel vigente piano regolatore portuale e segnatamente:

**- lavori di completamento dei piazzali del molo sottoflutto.**

### 4.3 PORTO DI TRAPANI

Il porto di Trapani è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016 per le quali è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità, significando che sino alla fine dell'anno 2017 le competenze in tema di infrastrutture sono state gestite direttamente dal Ministero delle Infrastrutture, avvalendosi dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria.

Sin dai primi sopralluoghi effettuati a seguito del subentro si preso atto di una situazione generalizzata di assenza di interventi di manutenzione alle strutture esistenti, con manifeste criticità quali praticabili avvallati, illuminazione insufficiente con continui blackout, fondali insabbiati ed insufficienti per l'operatività portuali, la mancanza di una organica edilizia demaniale posta nell'interfaccia città-porto, un fronte banchina mistilineo con difficoltà di attracco di navi di recente generazione, opere di security sommariamente realizzati dagli operatori portuali nella necessità di potere svolgere la propria attività, edilizia demaniale costituita anche con diverse strutture precarie a servizio dei terminal passeggeri.

Si è rilevata anche l'esistenza di una Stazione Marittima insufficiente quale terminal croceristico/passeggeri.

### A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Per quanto sopra all'epoca (fine 2017 – inizio 2018) è stato richiesto al citato Ufficio del Provveditorato la programmazione in atto, constatando che non vi erano interventi previsti per il Porto di Trapani. Per quanto attiene a interventi in corso sempre il citato Ufficio ha segnalato i seguenti:

- lavori di completamento delle banchine settentrionali, allo stato sospesi per contenzioso con l'impresa;
- lavori di costruzione della banchina Ronciglio, allo stato in fase di ultimazione, ma con la limitazione che per la messa in esercizio occorre acquisire la Valutazione Impatto Ambientale.

I due sopra detti interventi, rimasti alle competenze del Provveditorato, non sono ancora ultimati e collaudati, e non si è provveduto alla consegna delle rispettive aree a questa Autorità.

Con l'istituzione dell'Autorità di Sistema le competenze in tema di programmazione sono di questa Autorità, ed a tal fine nei programmi triennali di competenze sono stati previsti i seguenti interventi:

- **manutenzione del Porto**. Considerate le problematiche che presentano le diverse banchine del porto, l'area interessata investe quasi tutte le banchine portuali, e precisamente banchina Sanità, Garibaldi, Dogana, Sommergibili, Isolella e viale Regina Elena. Le criticità che si manifestano attengono a problemi di security e sicurezza.

Ai fini di cui sopra si è avviata la progettazione con l'obiettivo del ripristino funzionale ed opere di security e sicurezza laddove necessari, quali ad esempio lo stato delle esistenti recinzioni, e ringhiere, cavallotti in acciaio per messa in sicurezza area pannelli aliscafi, rifacimento della veletta alla banchina ad ovest del molo sanità, parabordi laddove necessario, manutenzione tensostruttura alla banchina ex sommergibili, rifacimento manto stradale alla banchina Isolella a causa della presenza di molteplici avvallamenti, buche/insidie che rendono pericolosa la viabilità per i mezzi operanti per circa 2000mq., la sostituzione di n. 14 parabordi ammalorati.

Detto intervento computa una spessa complessiva di € 2.650.000,00.

I lavori sono stati consegnati in data 24.12.2018 ed a oggi registrano un avanzamento contabile del 33% circa, mentre quello effettivo è del 50 %.

Nonostante l'attuale periodo pandemico si ritiene di ultimarli entro il primo trimestre del prossimo anno.

**- lavori di restyling della Stazione Marittima**. Lavori necessari al fine di adeguare l'esistente alle esigenze di security e funzionalità a servizio del passeggero. Detto intervento computa una spessa complessiva di € 4.420.000,00.
Lavori appaltati, la consegna definitiva dei lavori è stata disposta il 29.04.2020 ed i lavori sono in corso di esecuzione; ad oggi registrano un avanzamento contabile del 20% circa, mentre quello effettivo è del 35 %.
Nonostante l'attuale periodo pandemico si ritiene di ultimarli entro il prossimo mese di giugno.

**- Lavori di dragaggio del Porto.** Quali elementi indispensabili alla progettazione esecutiva sono state acquisiti tutti gli studi e servizi necessari e nello scorso mese di ottobre è stato redatto il progetto definitivo, dell'importo di € 65.000.000,00.
Con nota n. 14861 del 27.10.2020 si è proceduto alla indizione di una conferenza dei servizi intesa all'acquisizione dei previsti pareri,
- lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree. Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto. Al fine di attestare la conformità di questa opera al P.R.P. necessitava espletare il procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale, per il quale si è proceduto alla redazione del connesso progetto di ATF. Ai sensi dello stesso art.5 sono stati acquisiti i pareri del comune di Trapani, Soprintendenza ai BB. CC. ed AA. di Trapani, Capitaneria di porto di Trapani e Consiglio Superiore dei LL.PP.; a seguito di questi il Comitato di Gestione di questa Autorità con delibera n. 11 del 06.10.2020 ha adottato in via definitiva l'ATF in questione.
Stante quanto sopra si è dato avvio alla connessa progettazione che è in corso.

- **Nuovo Terminal purpose molo a T**. Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente/ultima generazione. Per detta opera al fine di attestare la conformità al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Variante localizzata, per il quale si è finanziata la connessa preliminare attività progettuale necessaria per proporre al Consiglio Superiore LL.PP. l'approvazione di una variante localizzata.
Affidato il servizio di progettazione della variante localizzata che è in fase di espletamento ed avviate anche azioni di concertazione con la città.

- **Lavori rifacimento linee distribuzione elettrica e ripristino funzionalità impianti illuminazione**. Opera particolarmente necessaria considerati i ripetuti blackout che si verificano in occasioni di abbondanti piogge. Si prevede un importo di € 500.000,00.
Allo stato realizzati interventi localizzati e mirati ma in itinere l'affidamento in concessione ai sensi di legge dei lavori e servizi finalizzati allo sviluppo in chiave "Smart Port" delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

- **Rimozione relitti.** Opera necessaria per recupero di abbondanti tratti di banchina, oggi inutilizzabili per la presenza dei detti relitti. Si prevede un importo di € 500.000,00.
Interessata la Capitaneria che dovrà produrre le attestazione ed ordinanze necessarie.

**B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE**

**- Lavori di dragaggio del Porto.** Esaurite le fasi propedeutiche si prevede l'intervento di dragaggio che computa una spessa complessiva di circa € 35.000.000,00;

**- Lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree.** Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto, sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori. Si prevede un importo di € 2.500.000,00.

**- Nuovo Terminal purpose molo a T.** Opere intesa allo sviluppo del porto sopra descritto in termine di atti propedeutici alla esecutiva progettazione, adesso affrontato quale esecuzione dei relativi lavori. Si prevede un importo di € 25.000.000,00.

**- Lavori di rettifica della banchina Garibaldi.** Opera pensata al fine di rendere il fronte banchina oggi mistilineo con max sviluppo 140,00 mt a rettilineo, con sviluppo di oltre 300,00 mt. Si prevede un importo di € 25.000.000,00.

**- Lavori di completamento ed adeguamento della banchine settentrionali.** Trattasi di un lavoro avviato anni or sono dal Provveditorato Interregionale OO.PP., ad oggi non ultimato, si prevede il completamento per un importo di circa € 1.500.000,00

**4.4 Porto di Porto Empedocle**

Il porto di Porto Empedocle, analogamente a quello di Trapani, è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016 ed anche per esso è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza delle infrastrutture esistenti e delle connesse criticità, considerate che sino alla fine dell'anno 2017 le competenze restavano in capo al Ministero delle Infrastrutture avvalendosi dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria.
La situazione riscontrata è del tutto analoga a quella descritta per il porto di Trapani, ovvero assenza di interventi di manutenzione, praticabile avvallati, illuminazione insufficiente, fondali insabbiati ed insufficienti all'operatività portuali, l'assenza di una organica edilizia, opere di security sommariamente; assenza di un terminal passeggeri.

**A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI**

**- bonifiche aree superficiali aree ex Montedison**. Intervento dovuto in quanto si è riscontrato anche la presenza di amianto;

**- realizzazione del nuovo terminal passeggeri del porto di Porto Empedocle**. Struttura molto attesa in quanto completamente inesistente nel porto. Avviata e finanziata la progettazione esecutiva;

- **lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente dalla prog.va 431,00 alla prog.va 1431,00.** Intervento da tempo proposto nei programmi dell'allora Genio Civile OO.MM. In prima fase si prevedono le indagini propedeutiche.

**- lavori di dragaggio del Porto.** Quali elementi indispensabili alla progettazione esecutiva si prevedono e sono finanziati le fasi di caratterizzazione dei sedimenti, studi ed indagini relativi alla gestione del sedimento, analisi strutturali delle banchine, e valutazioni ambientali. Dette fasi computano una spessa complessiva di € 1.000.000,00.

**- lavori di demolizione dei fabbricati siti in area ex Montedison limitrofa al primo braccio del molo di levante.** Trattasi di edifici realizzati in epoca post guerra allo stato impropri ed in fatiscente stato. Intervento già avviato si prevede la demolizione dell'ultimo fabbricato. Importo previsto € 300.000,00

**- nuovo Terminal purpose molo a T**. Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente generazione. Per detta opera al fine di attestare la conformità al P.R.P. necessita espletare il procedimento di Adeguamento Tecnico funzionale, per il quale si è attivata e finanziate la connessa attività progettuale

**B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE**

**- realizzazione del nuovo terminal passeggeri del porto di Porto Empedocle**. Struttura molto attesa in quanto completamente inesistente nel porto. Avviata e finanziata la progettazione esecutiva si prevede la realizzazione dell'opera, importo presunto € 3.000.000,00.

- **Lavori di dragaggio del Porto**. Esaurite le fasi propedeutiche si prevede l'intervento di dragaggio che computa una spessa complessiva di circa € 30.000.000,00.

- **Lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente dalla prog.va 431,00 alla prog.va 1431,00**. Previsto il finanziamento per la progettazione esecutiva si prevedono l'esecuzione delle opere per un importo di circa € 10.000.000,00.

- **Nuovo Terminal purpose molo a T.** Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente generazione Avviata e finanziata la progettazione esecutiva si prevede la realizzazione dell'opera, importo presunto € 30.000.000,00.

Infine, in termine di programmazione si segnala il progetto di terminale di ricezione e rigassificazione di GNL nell'area demaniale IRSAP di Porto Empedocle, predisposto dalla società Nuove Energie s.r.l. del gruppo ENEL avente una capacità di stoccaggio di 8 miliardi di mc/anno, che già nel 2008 ha esaurito positivamente la procedura VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

Il suddetto intervento ai fini della strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata della Sicilia occidentale si ritiene cruciale su due livelli di intervento, nazionale e transfrontiero. Infatti, è utile ricordare che il Quadro Strategico Nazionale sui carburanti alternativi, predisposto dal Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della Direttiva 2014/94/UE e del D.Lgs. 257/2016 di cui è parte integrante, prevede entro il 2025 l'attivazione di 4 impianti di stoccaggio primari di GNL presso terminali di rigassificazione e/o ricezione.

Tali impianti di stoccaggio primari, che a regime avranno depositi costieri dedicati di capacità minima di 30.000-50.000 mc, serviranno la rete nazionale di approvvigionamento e distribuzione di GNL per il trasporto marittimo e terrestre pianificato al 2030. Dei 4 impianti primari sopra citati, il Quadro Strategico Nazionale prevede che entro il 2020 saranno operativi solo i seguenti 3 terminali, che però tecnicamente potranno servire solo i porti dell'alto e medio Tirreno e dell'alto Adriatico:

1. Il rigassificatore del Gruppo SNAM di Panigaglia in Liguria (3,4 Mld di smc/anno, con capacità di stoccaggio dedicato di 50.000 mc);
2. Il terminale offshore OLT di Livorno (3,75 Mld di smc/anno, con stoccaggio dedicato di 150.000 mc);
3. Il terminale Adriatic LNG di Rovigo (8 Mld di smc/anno, con stoccaggio dedicato di 137.500 mc).

   Il quarto impianto primario di approvvigionamento nazionale sarà invece attivato nel 2025 nel Sud Italia ma deve ancora essere localizzato definitivamente tra i progetti attualmente proposti nell'area in questione.

   Allo stato attuale, ai fini della localizzazione del quarto impianto primario di GNL a servizio del Sud Italia, nell'area del Mezzogiorno risulta autorizzato il progetto del Terminale di ricezione e rigassificazione ENEL di Porto Empedocle, autorizzato dall'Assessorato dell'Energia della Regione Siciliana con Decreto n. 112/GAB del 22/10/2009.

   I lavori per la realizzazione del terminale di Porto Empedocle sono ufficialmente iniziati il 6 novembre 2010 e, dopo una prima sospensione iniziale delle attività, con Decreto Assessoriale n. 371 del 17 giugno 2016 è stata confermata l'autorizzazione a realizzare le opere con ultimazione lavori prevista entro il 10 dicembre 2020.

   Il progetto del rigassificatore di Porto Empedocle, è inoltre inserito anche nel Piano Energetico Ambientale della Regione Siciliana del 2009.

   L'intervento prevede anche il dragaggio di 2.700.000 di mc a quota -11,5, in conformità al Piano Regolatore Portuale vigente, per consentire l'attracco delle navi Gasiere.

# CAPITOLO 7

## IL PERSONALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

Continua, per quanto riguarda il personale, il periodo di profondi mutamenti in termini numerici, in primis, ma anche in termini di nuove professionalità per quel che concerne i ruoli fin qui non ricoperti. Tale processo, tuttavia, ha subito qualche rallentamento causato dalle limitazioni necessarie al contenimento della diffusione del Covid19, che ha impedito lo svolgimento di procedure concorsuali.

L'attuale Pianta Organica, approvata con delibera n. 7 del Comitato di Gestione del 20 giugno 2019, prevede una dotazione di 82 unità, compreso il Segretario Generale.

Per ricoprire le undici posizioni attualmente scoperte si proseguirà, appena verranno meno gli attuali vincoli, con le procedure pubbliche di selezione.

Le selezioni, da espletarsi presumibilmente entro il primo semestre del 2021, riguarderanno la nuova Area Vigilanza e Controllo, per la quale si presume l'assunzione del Dirigente e di due impiegati, e l'Area Operativa, per la quale si dovrebbero selezionare due impiegati da destinare all'Area Operativa, per le esigenze dei porti di Termini Imerese e Porto Empedocle. Per la medesima Area si dovrà anche procedere con la selezione del Dirigente.

Ad oggi l'Organico è coperto per l'86,59%. Entro il 2021 tale percentuale si dovrebbe attestare sul 93,91%. Nel 2022, infine, la copertura dell'organico dovrebbe arrivare al 100%.

Negli obiettivi di riorganizzazione degli uffici, la necessità di rendere sempre più fluida la circolazione delle informazioni all'interno dell'Ente, con il risultato di snellire gli iter burocratici, anche attraverso un sempre più capillare utilizzo di reti informatiche e l'implementazione di nuove funzionalità in modo da generare una evoluzione verso standard più elevati. Tra queste, la sempre maggiore automazione di processi interni, tendenti ad una dematerializzazione di procedure attualmente su supporto cartaceo, sempre più conformi a prescrizioni di legge. A tal fine è in fase di studio un processo di digitalizzazione che riguarderà, inizialmente, la circolazione dei decreti, degli Ordini di Servizio e delle autorizzazioni di spesa, per poi concentrarsi sui dati di avanzamento dei lavori, con la relativa contabilizzazione, sulle autorizzazione ex art. 68 Cod. Nav. e dei permessi di accesso in porto. Entro il 2022 si dovrebbe, infine, giungere ad una digitalizzazione completa di tutte le procedure dell'Ente.

Proseguirà l'attività di formazione del personale, che non dovrebbe essere più sottoposta ai precedenti limiti di bilancio, anche attraverso i corsi *in house*, ma anche online, date le attuali limitazioni anti contagio. In particolare, si proseguirà dando dato ampio spazio alla formazione in materia di trasparenza ed anticorruzione, basilare per un buon andamento della pubblica amministrazione. Sarà, pertanto, predisposto un piano di formazione del personale, tenendo conto dei fabbisogni rilevati, delle competenze necessarie in relazione agli obiettivi, così come espressamente indicato all'articolo 7, comma 4 e 7bis del d.lgs 165/2001, contenuti nel Titolo I e, pertanto, applicabili ed obbligatori anche per le AdSP.

Ogni anno sarà dunque effettuata una ricognizione delle esigenze formative del personale, ad esito della quale, anche in funzione degli obiettivi strategici di ciascuna Area/Servizio/Ufficio, sarà predisposto il Piano annuale della formazione. In tale contesto saranno previsti interventi di formazione obbligatoria ed interventi di formazione "discrezionale", programmabili solo in seguito alla suddetta ricognizione delle esigenze.

Riguardo agli strumenti degli obiettivi ed alla conseguente valutazione dei risultati raggiunti, saranno rivisti, anche con l'ausilio dell'Organismo Indipendente di Valutazione, gli indicatori di produttività, per

stabilire una politica premiante per risultati coerenti sia con gli obiettivi generali previsti nel P.O.T., sia con quelli per migliorare l'efficienza dell'Autorità di Sistema. Nel 2021, al termine di un ciclo completo, si potrà verificare la funzionalità del vigente Sistema di misurazione e valutazione della performance, approvato con delibera n. 1 del 5/3/2020, secondo Sistema in adozione..

Nel 2021, inoltre, in sede di contrattazione decentrata che dovrebbe espletarsi dopo l'approvazione del C.C.N.L. (scaduto nel 2018), occorrerà legare quelli che sono gli obiettivi strategici della struttura ed individuali dei dirigenti e del restante personale, al Regolamento per l'erogazione del premio di raggiungimento obiettivi.

Ulteriore necessario sforzo, sarà quello di motivare sempre più il personale attraverso la creazione di rapporti partecipativi, anche aumentando il livello di delega con conseguente maggiore responsabilizzazione ed autonomia nella gestione interna degli uffici che rispondono direttamente dei risultati conseguiti. Anche questo sarà oggetto di valutazione dei dirigenti e di tutto il personale, attraverso il meccanismo individuato ed adottato con il Sistema di misurazione e valutazione della performance.

**INDICE**

**Introduzione - AdSP del mare di Sicilia occidentale: Un motore propulsivo che alimenta il cambiamento…….2**

**Capitolo 1 - L'andamento dei traffici nei porti della circoscrizione del mare di Sicilia occidentale…….….5**

**Capitolo 2 –L'operatività dei porti del network dell'AdSP……9**

**Capitolo 3- Alcune notazioni sul demanio marittimo……11**

**Capitolo 4 - L'evoluzione economica – finanziaria degli ultimi anni……12**

**Capitolo 5 – Politiche comunitarie, Project Management , Blending finanziario……..…….....23**

**Capitolo 6– Infrastrutture dei porti dell'AdSP……26**

**Capitolo 7 - Il personale dell'Autorita' di Sistema Portuale……70**