Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale

**DELIBERA N. 17 del 19 DICEMBRE 2018**

**Revisione anno 2018 Piano Operativo Triennale 2017-2019**

L'anno duemiladiciotto, il giorno 19 del mese di dicembre, in seconda convocazione, come da lettera prot. n. 14922 dell'11.12.2018, essendo andata deserta la prima seduta, il Comitato di Gestione si riunisce alle ore 10,45 presso la sede dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale.

I Componenti del Comitato di Gestione sono tutti presenti. Per il Collegio dei Revisori dei Conti è presente la Dott.ssa Santese.

Sono presenti il C.V. (CP) Franco Maltese, invitato a partecipare per gli argomenti relativi al porto di Trapani e il C.F. (CP) Gennaro Fusco, invitato a partecipare per gli argomenti relativi al porto di Porto Empedocle e il T.V. (CP) Fabio Chirizzi, invitato a partecipare per gli argomenti relativi al porto di Termini Imerese.

Funge da Segretario verbalizzante il Contrammiraglio Salvatore Gravante, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale.

Dopo l'esame del documento

**IL COMITATO**

all'unanimità degli aventi diritto al voto

**DELIBERA**

di approvare la revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2017-2019, allegato alla presente e di cui fa parte integrante.

**Comitato di Gestione del 19.12.2018**

**IL SEGRETARIO GENERALE**
**(Contrammiraglio Salvatore Gravante)**

Firmato digitalmente da
**Salvatore Gravante**
CN = Gravante Salvatore
O = non presente
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 2017 - 2019

**"Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche"**

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

**REVISIONE ANNO 2018**

# INTRODUZIONE

## ADSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE:

## UN MOTORE PROPULSIVO CHE ALIMENTA IL CAMBIAMENTO

Coniugare la concretezza con la visione sul lungo periodo. E' questo il significato del POT, il Piano operativo triennale, strumento programmatico con cui l'Autorità di Sistema portuale dà tangibilità alle proprie strategie, avviando gli interventi prioritari per potenziare il sistema portuale della Sicilia occidentale. Un sistema oggi *multipurpose* e non più porti isolati come monadi, dove l'obiettivo primario per attrarre traffico è quello di portare a compimento, nel segno della qualità, opere infrastrutturali, ormai in corso in tutti gli scali che rientrano nella sfera di responsabilità dell'AdSP, con rapidità e certezza delle risorse disponibili.

La revisione dell'ossatura e dei contenuti del Pot, con i suoi aggiornamenti e le osservazioni di ogni area dell'AdSP, serve da verifica del lavoro fatto e da fare per rendere competitivi gli scali rispetto alla portualità mediterranea, per dare efficacia alle prospettive di crescita, cogliendo i mutamenti del mercato, intercettando i cambiamenti socio-economici, e adeguandovi la rotta, nella consapevolezza che i porti rappresentano il punto di partenza di un sistema che produce ricchezza. Ed è utile per "visualizzare" gli obiettivi non solo annunciati ma in molti casi già raggiunti. Obiettivi programmatici che riguardano il riordino delle funzioni, i dragaggi, di cui proprio il POT ribadisce il valore strategico, e l'infrastrutturazione con opere che hanno già iniziato a stravolgere i lineamenti dei siti portuali.

I porti della Sicilia occidentale hanno insediato funzioni in grado di superare la retorica delle aree depresse per sviluppare il capitale territoriale che possiedono. Perché considerare il cambiamento come elemento di sviluppo è un altro compito del POT. Oggi, con una netta inversione rispetto al passato, il lavoro dell'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale è fatto di azioni continue e di cooperazione e coordinamento costante con le amministrazioni territoriali. La pianificazione degli interventi infrastrutturali e organizzativi, infatti, se condivisa da tutte le istituzioni interessate, può divenire una base certa di riferimento per tutti gli operatori del settore, sulla quale impostare anche scelte imprenditoriali impegnative, che possono contare sull'impegno dell'AdSP a garanzia di qualità, quantità e tempi di interventi.

In un contesto privo finora di un progetto organico di sviluppo, è stato intrapreso, e ha già dato i suoi frutti, un complesso riordino delle attività e avviata una riqualificazione, ormai improcrastinabile anche per mostrare un dinamismo imprenditoriale finora rimasto un sogno.

E' stato anche intrapreso un lavoro di analisi delle diversità tra gli scali che ha comportato il riconoscimento dei caratteri distintivi di un territorio rispetto a un altro, l'individuazione dei punti di forza e, allo stesso tempo, il monitoraggio delle possibili complementarietà da sfruttare.

La rilettura del POT conferma come il network dei porti occidentali sia cresciuto in maniera esponenziale nei numeri, finanziari e di merci e passeggeri, trovando un fondamentale punto di partenza nella razionalizzazione delle aree, delle funzioni e delle concessioni demaniali marittime dei porti, con particolare attenzione alla ricognizione dei rapporti concessori nei porti di Trapani e Porto Empedocle; come abbia intrapreso una linea di progettazione che, nel pianificare porti e *waterfront* urbani, abbia puntato a potenziare la funzione di comunicazione tra città e porto, inteso come varco attraverso cui transitano merci e passeggeri, si producono flussi e si generano economie territoriali. E come una tale intensità di lavoro abbia comportato degli adeguamenti del personale nelle ramificazioni delle varie competenze richieste dal nuovo assetto.
Ingranaggi di differenti realtà lavorative che, tutti insieme, alimentano il motore propulsivo dell'AdSP del Mare di Sicilia occidentale.

# 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.

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 2018, si registra per il porto di Palermo:

- un forte aumento nel traffico crocieristico che sfiorerà la soglia di 580.000 passeggeri crocieristi (+20,7% rispetto al 2017) a fronte di un incremento degli accosti (173 - +11% rispetto al 2017);
- un consolidamento del totale delle merci movimentate con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale; dai dati previsionali del 2018 si stimano in circa 5.700.000 tonnellate;
- un notevole incremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci (+6,3 %); per il 2018 si prevedono in totale 2.000.000 passeggeri (imbarcati/sbarcati);
- un buon incremento del traffico containerizzato (rispetto al 2017) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati (+ 20 %); che si dovrebbero attestare a 17.000 teu;
- un decremento dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (- 20 %).

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 le forti contrazioni degli anni precedenti, si è assistito ad un nuovo incremento dei traffici, promosso dall'AdSP, correlato a:

- avvio e potenziamento dei servizi di linea GNV per Civitavecchia;
- avvio dei servizi di linea GNV per Napoli.

Appaiono in aumento i dati relativi alla movimentazione di merce varia e alla rinfusa rispetto allo scorso 2017, anche in relazione alla politica di delocalizzazione operata dall'AdSP.
Lo scalo di Termini Imerese registra un particolare interesse per le rinfuse (grano, ciabattato, fertilizzanti), nonché per le merci varie, ed è anche utilizzato per l'imbarco di brecciolino proveniente dalle cave siciliane.
Per Termini Imerese si prevede per il 2018 il seguente traffico:

- 62.000 passeggeri imbarcati/sbarcati;
- 1.000.000 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, registrano la movimentazione totale di circa 7.400.000 tonnellate annue.
Le previsioni per il periodo 2018/2019 appaiono positive, anche in relazione agli interventi tecnici programmati che consentiranno di migliorare ulteriormente la funzionalità degli scali.

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 ed, 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.

Dai dati statistici acquisiti nei primi 8 mesi dell'anno 2018, ed in previsione per l'intero anno, risultano i seguenti traffici:

PORTO DI TRAPANI

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi) circa 1.050.000;
movimentazione contenitori circa 4.500 TEU;
traffico croceristico circa 25.000 passeggeri;
merci varie tonn. 72.000;
auto al seguito passeggeri n. 37.000;
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 27.000

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 7.000;
auto al seguito passeggeri circa 5.500;
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 48.000;
merci varie tonn, 560.000.

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, una tenuta 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 2017 ha visto una leggera riduzione del numero dei croceristi, nel 2018 c'è stato un notevole incremento del numero di passeggeri, percentualmente superiore all'aumento del numero di approdi dovuto all'aumento delle dimensioni delle unità navali croceristiche che scalano il porto e, quindi, alla loro capacità.

L'esperienza delle Compagnie di navigazione nei mercati dell'estremo oriente lascia prevedere un futuro più roseo per il triennio in esame (2018-2020) anche se, con le attuali condizioni economico/politiche, il mercato crocieristico si prospetta estremamente mutevole.

Gli interventi di restyling in corso del Cruise Terminal e di dragaggio dei bacini di ormeggio, ancora in fase di stallo, possono costituire un ostacolo nell'offerta dei servizi per cui si presterà la massima attenzione per limitare al minimo i disagi; è stata ristrutturata alla testata del molo Vittorio Veneto la tensostruttura che consente di svolgere in maniera più confortevole i servizi necessari all'accoglienza ed alle operazioni di imbarco/sbarco croceristi.

Inoltre, si è provveduto a dotare la banchina Piave Sud di tutte le attrezzature di security che garantiscono un controllo dei passeggeri croceristi e dei relativi bagagli fino al 100%.

L'avvio degli interventi di cui al punto precedente potrebbe, nel 2019, causare una contrazione del traffico croceristico.

Per quanto riguarda il porto di Trapani presumibilmente prima della stagione estiva 2019 sarà pronto e funzionante un nuovo terminal per l'accoglienza dei passeggeri diretti/provenienti dalle/alle Isole Egadi e sarà avviata la ristrutturazione dell'attuale stazione marittima.

Per quanto riguarda il porto di Porto Empedocle si stanno valutando soluzioni atte a 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, salgemma, etc.).
Infatti nel 2018 in tale porto si è registrato un forte aumento nella movimentazione di tale tipologia di merci.
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

Si premette che, nel corso del corrente anno 2018 si è provveduto ad omogeneizzare la materia del lavoro portuale in tutti i porti del Sistema emanando, con Ordinanza n. 5 del 17-4-2018, un "nuovo Regolamento per il rilascio, la sospensione, la revoca ed il rinnovo delle autorizzazioni di cui all'art. 16 della L. 84/94, nei porti del Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale" con l'individuazione degli stessi servizi portuali.

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.; lo scalo 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 tradizionale si è nel tempo ridotto per una incompatibilità "naturale" con le vocazioni sopra rappresentate e rimangono limitati traffici di merci varie ed alla rinfusa, nonché un piccolo terminal contenitori che vede attualmente la sola presenza della Società M.S.C.

Nel corso del 2018 è stato demolito l'impianto cerealicolo dei SILOS GRANARI impiegato in maniera molto limitata per l'imbarco sbarco di prodotti cerealicoli e mangimi.

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 una 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.

Il porto termitano ha subito nel corso degli ultimi anni una grande riduzione dei traffici, in particolare ro-ro, preesistenti; oggi, grazie anche alla politica promozionale dell'AdSP, si assiste ad un nuovo corso e sono in forte aumento i traffici di merce varia ed alla rinfusa oggetto proprio di una delocalizzazione da Palermo.

La società Grandi Navi Veloci è da poco presente con ben cinque approdi settimanali da/per Civitavecchia ed uno da/per Napoli.
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 assolutamente provvisoria e parziale essendo 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 e si sta facendo una verifica al riguardo.

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, nonché di alcuni approdi di navi crociera.
Il porto ospita, infine, una importante marineria da pesca.
Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali ex art. 17 tre imprese portuali ex art. 16, L.84/94. Nel corso del 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

Coerentemente a quanto delineato in sede di POT 2017/2019, la gestione del demanio marittimo nell'anno in riferimento è stata improntata al perseguimento degli obiettivi strategici dell'AdSP, nell'ambito di una più generale pianificazione e programmazione, razionale e coordinata, in grado di rilanciare l'intero Sistema.

Ciò è avvenuto, in particolare, nel porto di Palermo, in cui si è avviata un'intensa e complessa attività amministrativa volta a dare celere attuazione al Piano Regolatore Portuale, formalmente approvato dalla Regione con Decreto Assessoriale del n. 100 del 30.07.2018.

Conseguentemente, si sta definendo la nuova riorganizzazione delle aree portuali - volta a recuperare progressivamente la frammentazione e l'anomala promiscuità che, nel tempo, si è generata con una impropria distribuzione di attività specialistiche su tutte le aree del demanio portuale: la zona sud del porto (compresa tra la banchina Trapezoidale e la banchina Piave sud), oggi dedicata alle attività commerciali, è da PRP destinata a traffico crocieristico e passeggeri; la zona nord del porto (compresa tra la banchina Quattroventi e la banchina Piave nord), già dedicata alle attività commerciali ed individuata dal PRP come area merci e Ro/Ro, deve essere rimodulata e redistribuita alla luce delle esigenze di riposizionamento di attività portuali già espletate nella zona sud. Avviate le opportune interlocuzioni con le imprese portuali/concessionari, si è giunti ad una soluzione condivisa di redistribuzione delle aree atta a garantire le esigenze logistico/operative connesse al traffico merci, Ro/ro e contenitori di ciascun operatore.

Ciò ha richiesto una intensa attività amministrativa procedimentale da definirsi entro 31.12.2018, secondo le norme del codice della navigazione, ora improntata ai principi di partecipazione e semplificazione procedimentale di cui alla l. n. 241/1990, nonché di quelli di cui all'art. 4 del d.lgs. n. 50/2016.

L'attuazione del PRP ha contestualmente interessato anche il Molto Trapezoidale, su cui insistono numerose concessioni demaniali marittime dedicate alla cantieristica minore. La necessità di rientrare nella disponibilità delle aree ha comportato il ricorso all'esercizio del potere di revoca in autotutela, accompagnato da una delicata azione di concertazione con gli operatori per giungere alla definizione di un unico ambito omogeneo per tutte le attività connesse a tale comparto, e così prevenire – nell'interesse generale - pregiudizievoli contenziosi.

Nel quadro di una pianificazione sistemica del diporto nautico per creare, sul fronte a mare, una rete di offerta e per garantire, sul fronte città/costa, una integrazione con il *waterfront*, si è definito, nell'anno in riferimento, il progetto di riqualificazione del porto di S. Erasmo. Ciò ha comportato le necessarie

intese con l'Agenzia del Demanio (con cui si è avviato una più generale attività di concerto), in merito agli interventi previsti su pertinenze demaniali ed un'azione di revoca in autotutela della concessione demaniale insistente sull'area per il mantenimento di un impianto di distribuzione carburanti. Ne è sorto un contenzioso innanzi al TAR Palermo, sebbene si stiano stimolando azioni di competenza dell'amministrazione comunale e regionale per un'auspicata riallocazione dell'impianto e conseguente cessazione della materia del contendere.

Anche per i porti di Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle l'amministrazione dell'uso del demanio marittimo segue gli indirizzi generali di pianificazione e programmazione, secondo le esigenze date dal cronoprogramma di azione degli interventi infrastrutturali programmati. Nei porti di Trapani e Porto Empedocle è ancora in corso la ricognizione dei rapporti concessori e delle problematiche amministrative e legali pendenti, congiuntamente con l'Autorità Marittima ed in sinergia con l'amministrazione comunale. In particolare, nel porto di Trapani si stanno approfondendo delicate tematiche in tema di demanialità di alcune aree, riconosciute in sede di giudizio di 1° grado di proprietà dell'ex ASI (oggi IRSAP) e si sta definendo la conclusione di annosi procedimenti, legati a determinate attività in importanti settori, quali la cantieristica ed il diporto nautico, con il rilascio dei relativi atti formali.

## 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 che è confluita nell'Autorità di Sistema portuale del Mare della Sicilia occidentale ed ha assorbito i porti di Trapani e Porto Empedocle. L'inesistenza di altri soggetti giuridici presso i due acquisiti scali marittimi non consente una valutazione aggregata, sia in termini finanziari che gestionali e non è ancora possibile stabilire l'impatto di tale accorpamento. Si evidenzia che nell'anno 2017 sono stati registrati i proventi relativi alle tasse portuali (imbarco/sbarco-ancoraggio) "secondo semestre 2017" rivenienti dagli scali marittimi di Trapani e Porto Empedocle. L'analisi che segue mira a fornire una rappresentazione schematica dei bilanci consuntivi dell'Autorità Portuale di Palermo, porti di Palermo e Termini Imerese, degli ultimi cinque anni per evidenziare i valori principali. 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 che non è per sua natura 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 2014 – 2017**

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

| | 2017 | | 2016 | | 2015 | | 2014 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA | COMPETENZA | CASSA |
| ENTRATE CORRENTI | 13.425.309 | 11.783.285 | 11.122.800 | 10.201.469 | 10.035.545 | 10.945.812 | 9.367.866 | 8.666.052 |
| USCITE CORRENTI | 10.937.397 | 10.149.920 | 9.876.286 | 9.657.857 | 9.439.491 | 9.557.847 | 8.866.279 | 8.596.678 |
| **Saldo gestione corrente** | **2.487.912** | **1.633.365** | **1.246.514** | **543.612** | **596.054** | **1.387.965** | **501.587** | **69.374** |
| ENTRATE IN CONTO CAPITALE | 12.267.949 | 19.542.836 | 4.739.015 | 11.989.391 | 5.002.228 | 8.507.819 | 3.702.539 | 10.529.127 |
| USCITE IN CONTO CAPITALE | 9.521.610 | 9.950.295 | 8.615.847 | 10.920.784 | 2.939.742 | 9.492.604 | 6.934.900 | 14.504.914 |
| **Saldo gestione c/capitale** | **2.746.339** | **9.592.541** | **-3.876.832** | **1.068.607** | **2.062.486** | **-984.785** | **-3.232.361** | **-3.975.787** |

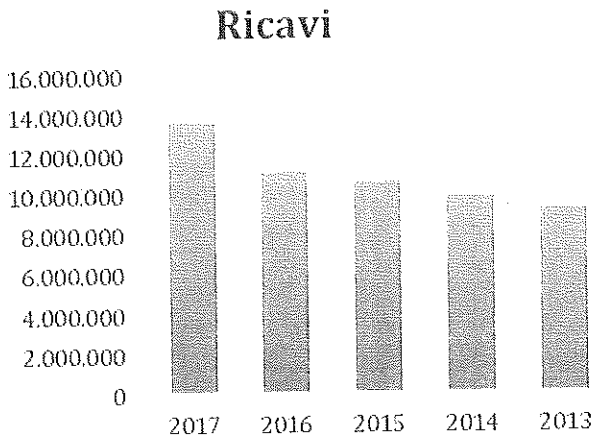
Dai dati su indicati emerge un miglioramento, nell'anno 2017, sia del margine di gestione corrente sia del margine riferito alla gestione di parte capitale.

**Risultati economici aggregati anni 2013 – 2017**

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

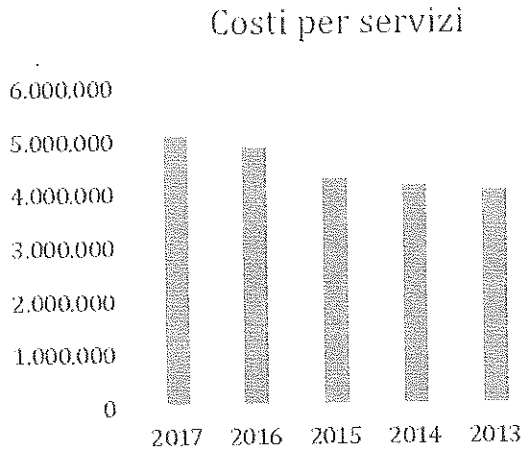
| ighlight anni 2013/2017 | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2017 | | | 2016 | | | 2015 | | | 2014 | | | 2013 | | |
| | Istituzionale | Comm.le | Consolidato | Istituzionale | Comm.le | Consolidato | Istituzionale | Comm.le | Consolidato | Istituzionale | Comm.le | Consolidato | Istituzionale | Comm.le | Consolidato |
| Revenues | 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** | 5.370.290 | 4.436.002 | **9.806.292** | 5.229.432 | 3.944.072 | **9.173.504** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Costi per servizi | 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** | 2.008.081 | 2.110.075 | **4.118.156** | 2.051.405 | 1.971.176 | **4.022.581** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Salari e stipendi | 2.515.765 | 607.635 | 3.123.400 | 2.383.053 | 530.671 | 2.913.724 | 2.113.745 | 578.945 | 2.692.690 | 1.939.745 | 549.511 | 2.489.256 | 2.063.479 | 552.209 | 2.615.688 |
| Oneri sociali | 726.065 | 138.709 | 864.774 | 759.776 | 104.871 | 864.647 | 702.281 | 142.826 | 845.107 | 700.444 | 133.271 | 833.715 | 700.081 | 101.788 | 801.869 |
| T.f.r.e quiescen. | 161.732 | 114.340 | 276.072 | 146.180 | 73.139 | 219.319 | 129.894 | 56.459 | 186.353 | 124.833 | 50.442 | 175.275 | 168.991 | 69.842 | 238.833 |
| Altri costi pers. | 65.714 | 45.573 | 111.287 | 35.594 | 25.493 | 61.087 | 69.694 | 52.693 | 122.387 | 56.865 | 39.686 | 96.551 | 14.781 | 9.593 | 24.374 |
| Totale costo personale | 3.469.276 | 906.257 | **4.375.533** | 3.324.603 | 734.175 | **4.058.778** | 3.015.613 | 830.924 | **3.846.537** | 2.821.887 | 772.910 | **3.594.797** | 2.947.332 | 733.432 | **3.680.764** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Oneri diversi di gestione | 534.413 | 195.022 | **729.435** | 852.210 | 17.223 | **869.433** | 872.141 | 243.706 | **1.115.847** | 85.872 | 5.876 | **91.748** | 128.342 | 2.217 | **130.559** |
| | | | | | | | | | | | | | | | |
| Diff. Valore e costi della produzione | 998.331 | 1.157.211 | **2.155.542** | -1.121.603 | 1.541.784 | **420.181** | -610.269 | 1.292.119 | **681.850** | -530.704 | 1.309.819 | **779.115** | 1.023.152 | -250.805 | **772.347** |

ricavi



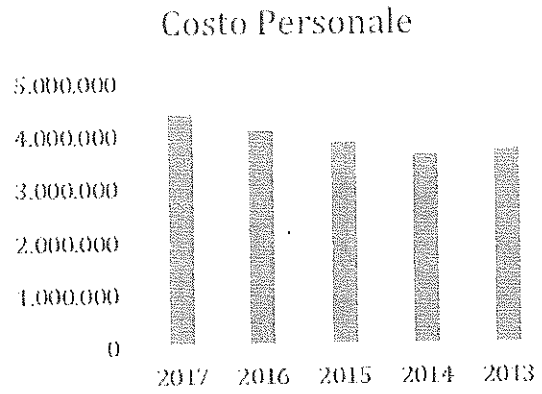

Il grafico mostra che l'andamento delle entrate del sistema è consolidato in **un intorno** di 13 milioni e mezzo di euro.

a) costi per servizi



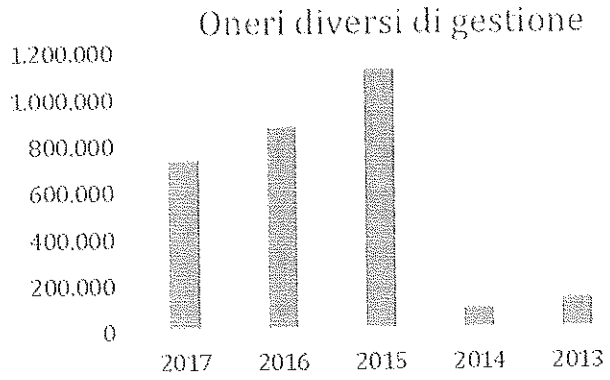

Il grafico mostra che i fattori di produzione "servizi" che il sistema acquista all'esterno sono indicati attorno ai 5 milioni di euro.

b) Costo del personale



Il grafico che precede mostra che il costo della manodopera aggregato è stabilizzato intorno ai 4 milioni di euro. Il dato del costo del personale va messo in relazione con l'organico in servizio che, complessivamente, ammonta a circa 45 unità.

c) oneri diversi di gestione



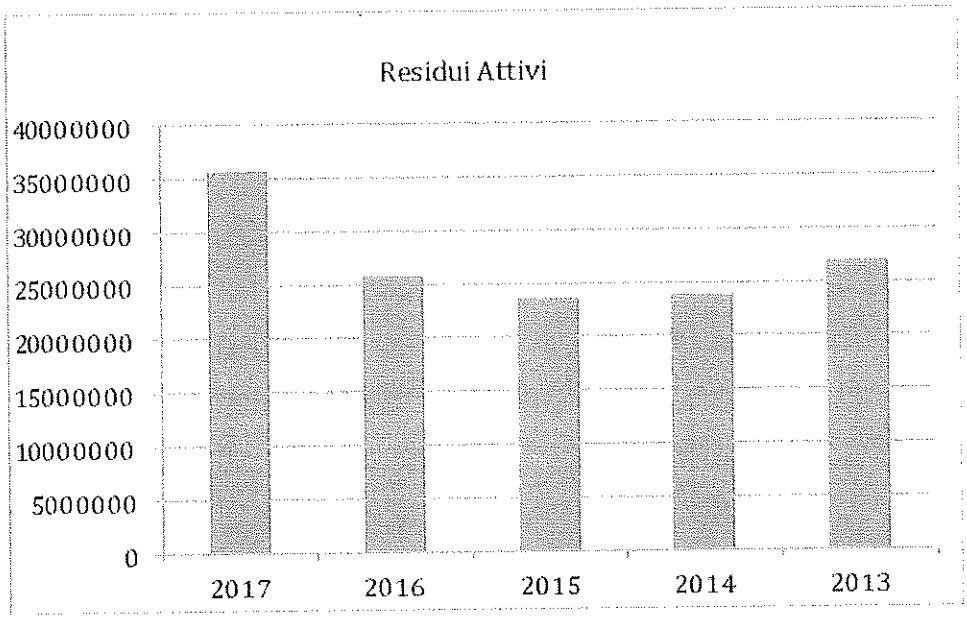

Il grafico mostra che questa serie di fattori di produzione hanno un andamento altalenante dovuto anche ad una diversa impostazione contabile e che, comunque, si consolida nell'ultimo biennio in euro 950 mila euro.

d) Differenza fra valore e costi di produzione

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

| | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Consistenza della cassa all'inizio** | **32.483.591** | **31.357.750** | **31.071.949** | **34.481.203** | **44.343.162** |
| in c/competenza | 18.219.770 | 16.502.096 | 16.832.390 | 13.790.519 | 14.945.393 |
| in c/ residui | 17.515.310 | 9.235.381 | 6.853.389 | 10.029.152 | 12.017.193 |
| **Riscossioni** | **35.735.080** | **25.737.477** | **23.685.779** | **23.819.671** | **26.962.586** |
| in c/competenza | 13.568.371 | 13.131.827 | 13.349.674 | 12.131.815 | 16.609.952 |
| in c/ residui | 9.842.750 | 11.479.809 | 10.050.305 | 15.097.110 | 20.214.593 |
| **Pagamenti** | **23.411.121** | **24.611.636** | **23.399.979** | **27.228.925** | **36.824.545** |
| **Consistenza della cassa alla fine** | **44.807.550** | **32.483.591** | **31.357.749** | **31.071.949** | **34.481.203** |
| degli esercizi precedenti | 23.392.132 | 56.549.655 | 45.638.203 | 49.884.545 | 51.067.249 |
| dell'esercizio | 11.482.352 | 3.600.421 | 21.224.673 | 3.328.535 | 9.689.479 |
| degli esercizi precedenti | 47.837.644 | 69.633.080 | 59.449.802 | 66.087.547 | 73.770.324 |
| **Residui attivi** | **34.874.484** | **60.150.076** | **66.862.876** | **53.213.080** | **60.756.728** |
| dell'esercizio | 10.909.430 | 9.601.007 | 22.048.850 | 7.718.013 | 7.942.884 |
| **Residui passivi** | **58.747.074** | **79.234.087** | **81.498.652** | **73.805.560** | **81.713.208** |
| **Avanzo/Disavanzo dell'amministrazione** | **20.934.960** | **13.399.580** | **16.721.973** | **10.479.469** | **13.524.723** |

Le voci su evidenziate possono consentire di comprendere e raffigurare, schematicamente, la struttura dei principali costi di funzionamento.



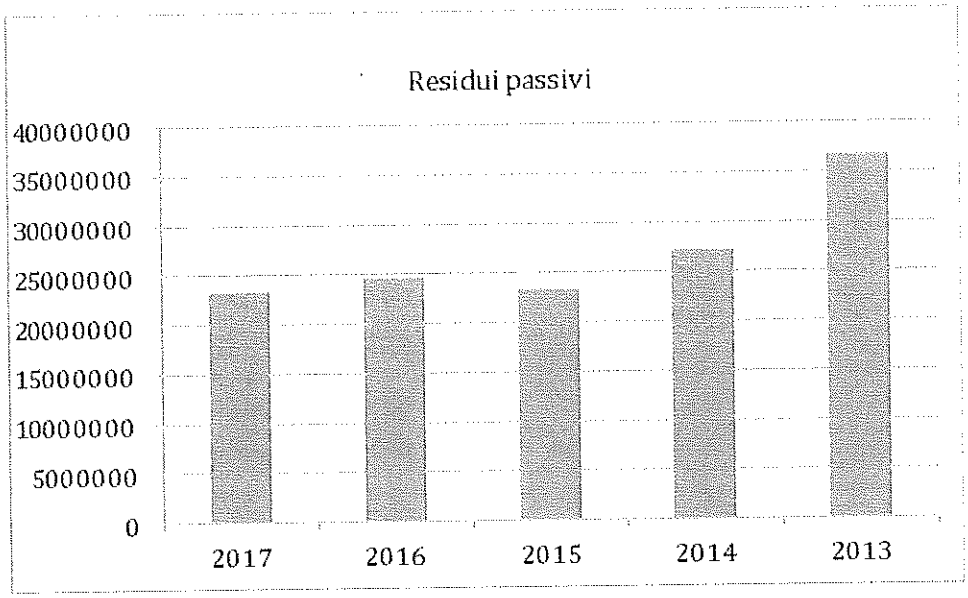

Si deve evidenziare che il lento smaltimento dei residui attivi è legato alla natura dei residui medesimi riferiti unicamente a trasferimenti dello Stato e/o Regione destinati alla realizzazione di opere infrastrutturali.

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

| | **2017** | **2016** |
|---|---|---|
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,61 | 0,17 |
| | **2015** | **2014** |
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,14 | 0,17 |
| | **2013** | |
| **Residui riscossi + minori accertam.**<br>Residui all'1/1 + maggiori accertamenti | 0,30 | |

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.

| | **2017** | **2016** |
|---|---|---|
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,40 | 0,20 |
| | **2015** | **2014** |
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,20 | 0,20 |
| | **2013** | |
| **Residui pagati + minori impegni**<br>Residui all'1/1 + maggiori impegni | 0,30 | |

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:

| | 2017 | 2016 |
|---|---|---|
| **Entrate correnti – trasferimenti correnti**<br>Entrate correnti | **13.425 100**<br>**000** | **11.123 100**<br>**000** |

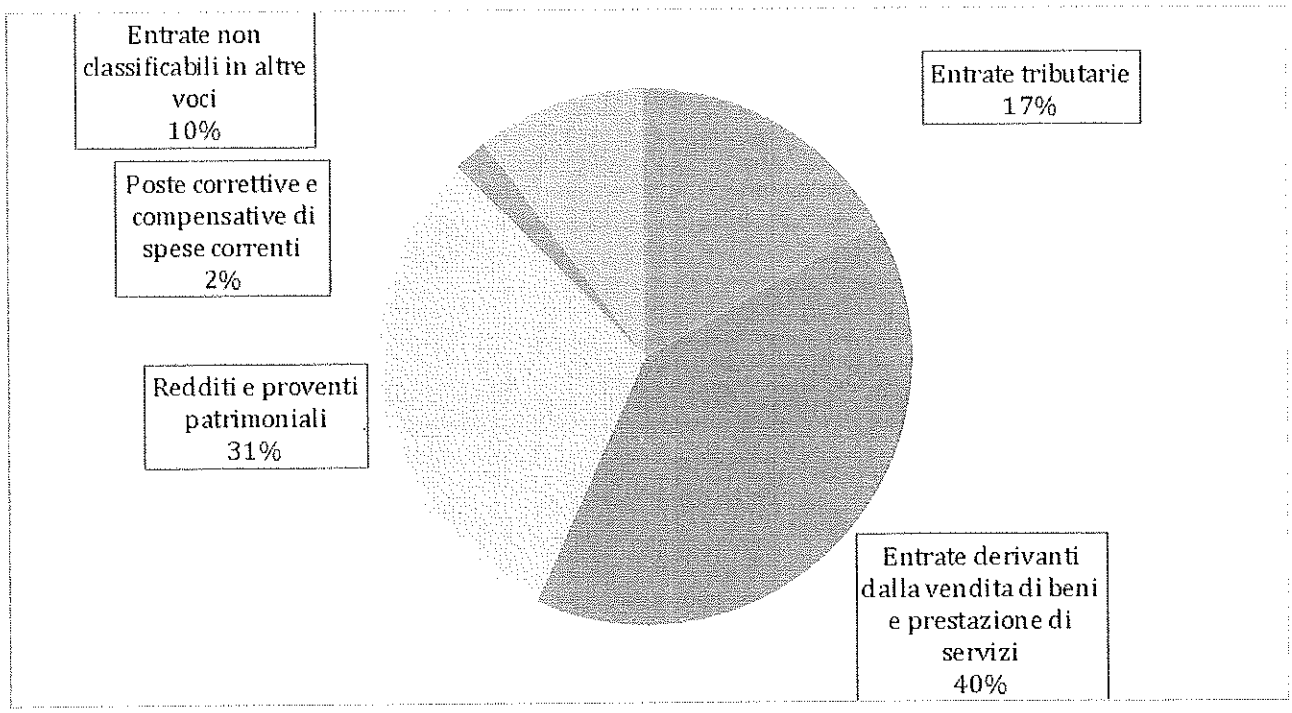
| | 2015 | |
|---|---|---|
| **Entrate correnti – trasferimenti correnti**<br>Entrate correnti | **10.036 100**<br>**000** | |

| 2017 | | | 2016 | % |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| **Spese personale**<br>**Entrate correnti** | **4.584**<br>**13.425** | **34** | **4.294**<br>**11.123** | **39** |
| | | | | |
| | **2015** | **%** | | |
| **Spese personale**<br>**Entrate correnti** | **4.056**<br>**10.036** | **40** | | |

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.

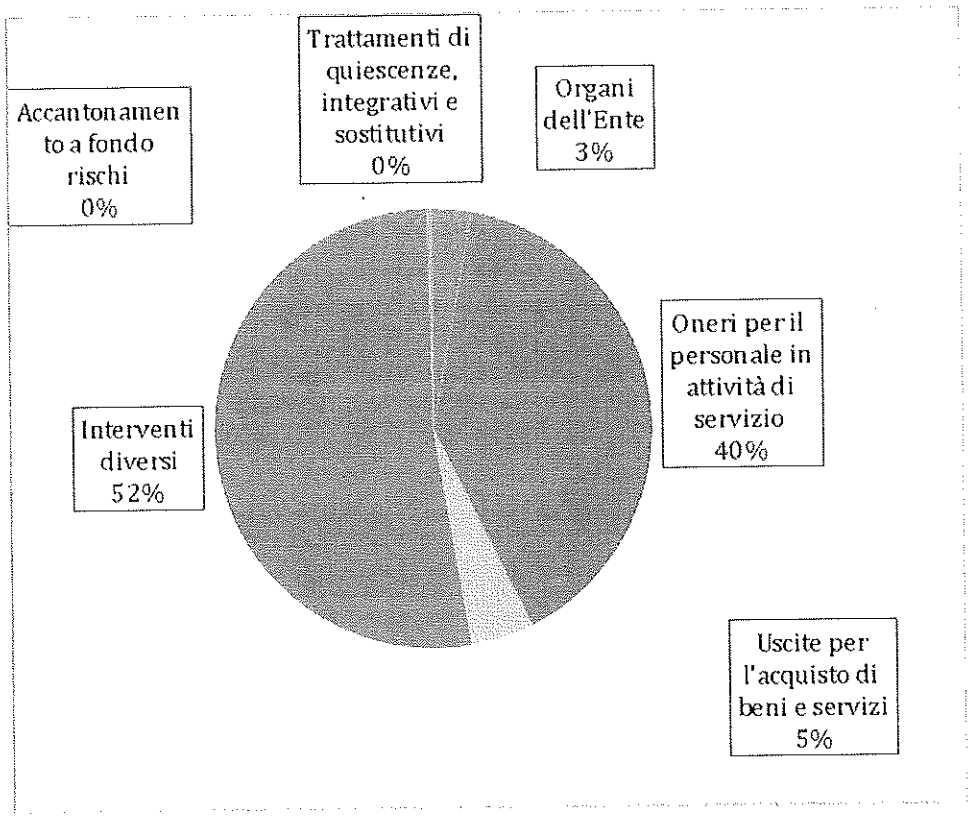
ENTRATE

| | |
|---|---|
| Entrate tributarie | 2.253.993 |
| Entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazione di servizi | 5.378.330 |
| Redditi e proventi patrimoniali | 4.129.885 |
| Poste correttive e compensative di spese correnti | 287.353 |
| Entrate non classificabili in altre voci | 1.375.769 |
| **Totale** | **13.425.330** |



USCITE

| | |
|---|---|
| Organi dell'Ente | 324.480 |
| Oneri per il personale in attività di servizio | 4.350.363 |
| Uscite per l'acquisto di beni e servizi | 501.697 |
| Interventi diversi | 5.729.062 |
| Trattamenti di quiescenze, integrativi e sostitutivi | 31.795 |
| Accantonamento a fondo rischi | 0 |
| **Totale** | **10.937.397** |



# CAPITOLO 5

## POLITICHE COMUNITARIE, PROJECT MANAGEMENT, BLENDING FINANZIARIO

Il piano degli investimenti programmati si completa con il quadro degli interventi alla cui attuazione concorre, in tutto o in parte, il contributo finanziario dei Fondi Strutturali, del Fondo di Sviluppo e Coesione e dell'Accordo di Programma Quadro. Si tratta di strumenti finanziari la cui attivazione e mantenimento in essere comporta, da parte dell'Autorità, maggiori impegni in termini procedurali e di allineamento delle tempistiche delle lavorazioni e della spesa relativa, e quindi un'attenzione sempre costante alla corretta tenuta delle rendicontazioni e un costante rapporto di monitoraggio della spesa, sia in termini quantitativi che qualitativi, con gli enti erogatori del finanziamento (Commissione Europea, Ministero, Regione), con un gravoso scambio di dossier che coinvolge tutta la struttura dell'ente e assunzione di impegni alla realizzazione delle opere.

Si tratta soprattutto degli interventi più significativi per lo sviluppo del nuovo assetto del porto di Palermo e di Termini Imerese, in una logica di "sistema", in quanto le infrastrutture in questione hanno ricadute in termini di occupazione e di effetto moltiplicatore per tutti e quattro i porti del network.
Nel corso del 2018 l'Authority si è impegnata sia nell'intercettare nuove fonti finanziarie esterne a cofinanziamento di interventi programmati, sia nell'attuazione di procedure propedeutiche e/o di completamento tali da mantenere le quote di finanziamento già assegnate all'Autorità nella precedente annualità, pena il rischio di perdita.
Si contano quindi nel 2018, la ripresa procedurale dell'APQ Termini Imerese per un importo complessivo pari ad € 40.557.785,06 per lavori di rifiorimento delle mantellate dei moli di sopraflutto e sottoflutto del porto di Termini Imerese, l'avvio della procedura con impegno definitivo della spesa pari a €3.035.727,46 di cofinanziamento da parte del Patto per il SUD.
L'escavo dei fondali dei porti di Palermo e Termini Imerese e il completamento del molo sopraflutto di Termini, già ammessi a finanziamento del PON Infrastrutture e Reti 2014/20, restano in attesa della firma della Convenzione entro l'anno, a seguito dei lavori del Tavolo Centrale di Coordinamento, per l'importo complessivo pari a € 96.000.000,00. A tal fine, su richiesta del MIT, si è predisposta una corposa documentazione aggiuntiva e si è convocato il Tavolo ALI locale per confermare lo status di maturità progettuale degli interventi e l'interesse e la strategicità per tutta l'area del quadrante Sicilia occidentale. Gli interventi sono stati interessati anche dal Piano di Comunicazione del PON e presentati al pubblico durante un grande evento a Palermo lo scorso 14 novembre, su scala nazionale, come progetti "maturi" di interesse rilevante per il rafforzamento della parte sud del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della Rete TEN-T.
Si è attivata la procedura di perfezionamento dell'intervento "Piattaforma Telematica di Gestione e Controllo remoto degli imbarchi per l'accessibilità e la tracciabilità dei veicoli" per i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, con cui si prevede di attivare operativamente il

finanziamento per l'importo di € 5.000.000,00 entro l'annualità corrente. La procedura ha subito rallentamenti a causa della convenzione fra il MIT e UIRNET, che ha refluenze sull'attuazione dei singoli soggetti sul territorio nazionale.

Per la prima volta, in questo quinquennio di programmazione in corso, da uno dei porti del "Sud" è pervenuta alla Commissione Europea DG MOVE una candidatura diretta di un porto singolo a valere sullo strumento finanziario diretto della Commissione CEF, Meccanismo per collegare l'Europa, che finanzia interventi infrastrutturali sulla Rete TEN-T. L'Autorità di Sistema del Mare di Sicilia Occidentale, infatti, ha candidato una proposta relativa alla progettazione esecutiva del nuovo Terminal Ro-Ro, per un importo di € 3.274.826,22, che ha già ricevuto apprezzamento da parte del Ministero Infrastrutture e Trasporti in prima valutazione.

Sempre nel corso di questa annualità è stato presentato e già valutato positivamente da parte della Commissione Europea in prima valutazione, un progetto LIFE sul tema del trattamento delle merci pericolose e realizzazione di strumenti e protocolli per tutti i porti, con il coinvolgimento dell'Interporto di Verona, del porto di Burgas, il porto di Koper e la struttura parco tecnologico operativa di supporto di Valencia dell'importo complessivo di € 1.383.688,00.

Il dialogo ininterrotto con il Ministero Infrastrutture e Trasporti, la cura nell'ottemperare nei tempi di scadenza tutte le innumerevoli richieste di informative e di monitoraggio sulle infrastrutture, sui traffici e sul sistema portuale, grazie ad un contributo fattivo dei diversi Uffici, con un coordinamento funzionale, ha condotto l'Autorità ad ottenere il contributo del Fondo Perequativo 2018 adeguato alle dimensioni delle aree portuali di tutto il network, di candidare interventi di progettazione "matura" a valere su alcuni fondi residui del ministero su annualità pregresse, nonché condotto l'Amministrazione nazionale a valutare positivamente la proroga di finanziamenti pregressi, considerato gli investimenti dell'Autorità, l'approvazione del PRP e il dissequestro della Stazione Marittima con la ripresa dei lavori.

Nel corso dell'annualità 2018, nell'ambito della programmazione e del rafforzamento del sistema, si è avviata l'interlocuzione con la Regione e gli altri protagonisti del territorio, per arrivare al riconoscimento di un'area ZES della Sicilia Occidentale, supportando la Regione Siciliana e la Cabina di Regia, di cui l'Autorità è attore principale, appositamente costituita dalla Regione, per l'identificazione delle aree portuali e retroportuali, supporto per l' elaborazione della proposta di istituzione della ZES al Presidente del Consiglio dei Ministri e la redazione del documento che accompagna la richiesta al Ministero, ovvero il Piano di Sviluppo Strategico. Al 31 ottobre 2018 l'Autorità ha presentato un documento di analisi che, a seguito di concertazione con gli uffici della Regione e con le amministrazioni nei cui territori ricadono i porti del network, intercetta una proposta di identificazione territoriale di circa 18 km quadrati.

## CAPITOLO 6

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

Si procede ad aggiornare lo stato di attuazione delle opere e della programmazione in atto nei porti di competenza secondo l'ordine casuale Palermo – Termini Imerese – Trapani – Porto Empedocle, con particolare riferimento ai rispettivi piani regolatori portuali.

Preliminarmente si ricorda che il DLgvo n. 232 del 13.12.2017, titolato "..*Disposizioni integrative e correttive al decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorita' portuali..*", all'art. 1 ha modificato l'art. 5 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, disponendo il percorso logico-formativo dei piani regolatori di sistema (avanti indicati P.R.d.S.) e definendo i piani regolatori portuali quali loro parte integranti.

In particolare si cita quanto segue:

- comma 1 - "...*Il piano regolatore di sistema portuale è lo strumento di pianificazione del sistema dei porti ricompresi nelle circoscrizioni territoriali delle Autorita' di sistema portuale di cui all'articolo 6, comma 1. Il piano si compone di un Documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS) e dei piani regolatori portuali di ciascun porto...*".

- comma 2. "...*I piani regolatori portuali di cui al comma 1-sexies sono redatti in attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del documento di pianificazione strategica e di sistema nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. I piani regolatori portuali declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione...*".

Ciò mostra l'esigenza che, prioritariamente alla redazione dei nuovi Piani Regolatori portuali, occorre redigere il Piano regolatore di Sistema e, a tal fine, è stato attivato il percorso per la formazione di detto strumento necessario alla pianificazione. procedendo ad affidare un incarico a professionisti qualificati dello "*Studio ed elaborazione del quadro esigenziale e delle specifiche tecniche del capitolato d'oneri finalizzato all'affidamento di servizi di ingegneria in materia di pianificazione portuale*", strumento questo che permetterà di delineare i percorsi procedimentali per pervenire alla corretta redazione dei strumenti programmatori in questione.

Illustrato quanto sopra, si procede a riepilogare le situazioni in atto dei piani regolatori portuali di competenza, premettendo che, fatto salvo quello che riguarda il porto di Palermo, per gli altri porti, in difetto della redazione del documento di riferimento generale (P.R.d.S.) non si potranno registrare variazioni.

# 1 PIANO REGOLATORE PORTUALE

## 1.1 Porto di Palermo

All'analogo paragrafo del P.T.2017/1919 si era riferito sullo status del vecchio piano regolatore del porto di Palermo che, redatto nel 1954, era stato modificato nel corso dei decenni da varianti connesse ad interventi progettuali intesi a soddisfare specifiche e puntuali esigenze infrastrutturali che si sono manifestate nel tempo; il connesso stato di attuazione, considerando i lavori in corso, registrava la sostanziale attuazione dello stesso.

Nel 2008 l'Autorità Portuale di Palermo ha redatto il nuovo Piano Regolatore del Porto di Palermo, e come già relazionato a causa del lungo e conteso iter procedimentale ed approvativo, registrava un blocco nell'acquisizione dell'intesa col Comune di Palermo e della conclusione della procedura V.A.S.

Per quanto attiene la prima si ricorda che la prevista intesa con il Comune di Palermo era stata acquisita giusta deliberazione del Consiglio Comunale n. 633 del 23.11.2011; successivamente, a seguito dell'elezione del nuovo Sindaco della città, il Consiglio Comunale con deliberazione n. 355 del 19 giugno 2012 ha revocato la citata deliberazione del Consiglio Comunale n. 633/2011.

Contro detto atto questa Autorità ha promosso, in data 4.10.2012, un ricorso innanzi al T.A.R. Sicilia per l'annullamento, previa sospensione dell'efficacia, della citata deliberazione del Consiglio Comunale di Palermo n. 355 del 19 giugno 2012, ed il citato tribunale, con ordinanza del 6.12.2012, ha accolto e per l'effetto sospeso l'efficacia dei provvedimenti impugnati, fissando l'udienza di discussione per il 10.10.2013.

In seguito si rilevano ulteriori due deliberazioni in data 19-09.2013 ad oggetto:

- la n. 327 "Intesa con l'Autorità Portuale – Ritiro parziale della deliberazione consiliare n. 355/2012";
- la n. 328 "Intesa con l'Autorità Portuale – Ritiro parziale della deliberazione consiliare n. 633/2011".

Con le citate delibere il Comune ha ritirato la precedente revoca dell'intesa disposta con deliberazione n. 355/2012, mentre con la seconda ridefinisce l'intesa rilasciata con la precedente deliberazione del C.C. n. 633/2011, in quanto ne annulla l'efficacia per alcune specifiche porzioni territoriali.

Anche su dette delibere è stato proposto ricorso al competente T.A.R., ricorso andato in decisione con sentenza pubblicata il 15.06.2017 con la quale è stato accettato il ricorso.

Con l'avvento della nuova Presidenza della citata Autorità si è avviato un percorso costruttivo sulla programmazione degli interventi che interessano le aree funzionali che attengono all'interfaccia città-porto e, in detto contesto, sono state superate e criticità che avevano indotto l'Amministrazione Comunale a revocare l'intesa sul P.R.P. in questione che era stata data con delibera del Consiglio Comunale n. 633 del 23.11.2011.

In forza di quanto sopra si specifica che il Comune di Palermo non ha avviato nessuna azione di contrasto alla sopra citata intesa, che pertanto è stata definitivamente acquisita.

Altrettanto acquisito era il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il quale da tempo con voto n. 24 del 20.9.2013 ha esitato favorevolmente detto P.R.P.

Restava da definire la procedura di valutazione ambientale strategica prevista dalla vigente normativa (D.Lgs. 152/06 e D.Lgs. 4/08), che pur se proceduralmente completata sin dal 12.9.2012, registrava la mancata conclusione procedimentale da parte dell'A.R.T.A.

Questa è stata conclusa giusto D.A. n. 107/GAB del 29/03/2018, col quale è stato espresso il parere motivato, con prescrizioni e osservazioni, relativo alla procedura integrata di Valutazione Ambientale Strategica – Valutazione di Incidenza ambientale, ai sensi dell'art. 16 del D.Lgs n. 152/06 e ss.ms.ii., inoltre, con voto n. 93 del 04 luglio 2018 il Consiglio Regionale dell'Urbanistica ha espresso parere che il Piano Regolatore Portuale di Palermo, redatto ai sensi dall'art. 5, comma 3 della Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., fosse meritevole di approvazione.

Infine, il citato P.R.P. è stato definitivamente approvato con DDG n. 100 del 30.07.2018.

**1.2. Porto di Termini Imerese**

Si conferma quello esposto nell'analogo paragrafo del POT in esame, trattandosi di un PRP approvato e non essendo ad oggi intervenute diverse necessità.

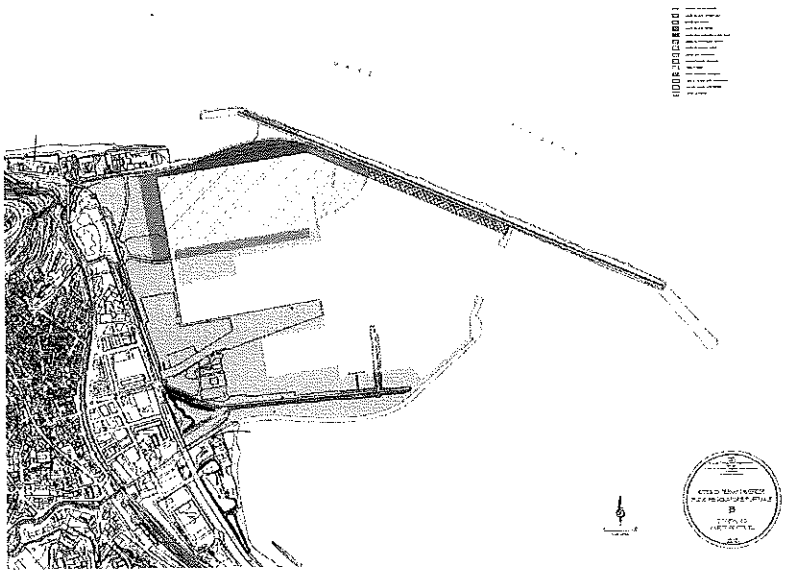
Per memoria si ricorda che il porto di Termini Imerese è classificato II categoria – II classe e pertanto rientra nella competenza dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Siciliana. Il Piano Regolatore è stato approvato ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale n° 21/85 con decreto del 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.

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) quella a sud (a ridosso del molo sottoflutto), e viceversa per la funzione turistica.

Si allega planimetria esplicativa:



Lo stato di attuazione registra due lavori appaltati che riguardano il prolungamento del molo foraneo di sopraflutto ed il prolungamento del molo di sottoflutto. I lavori relativi al primo intervento sono: per il completamento del molo sottoflutto l'Impresa ha redatto un progetto esecutivo in variante al progetto definitivo a base di gara, che è stato approvato recentemente (in data 28.11.2018) e che sarà sottoposto alla verifica di cui all'art. 26 del D.Lgs n. 50/2016.

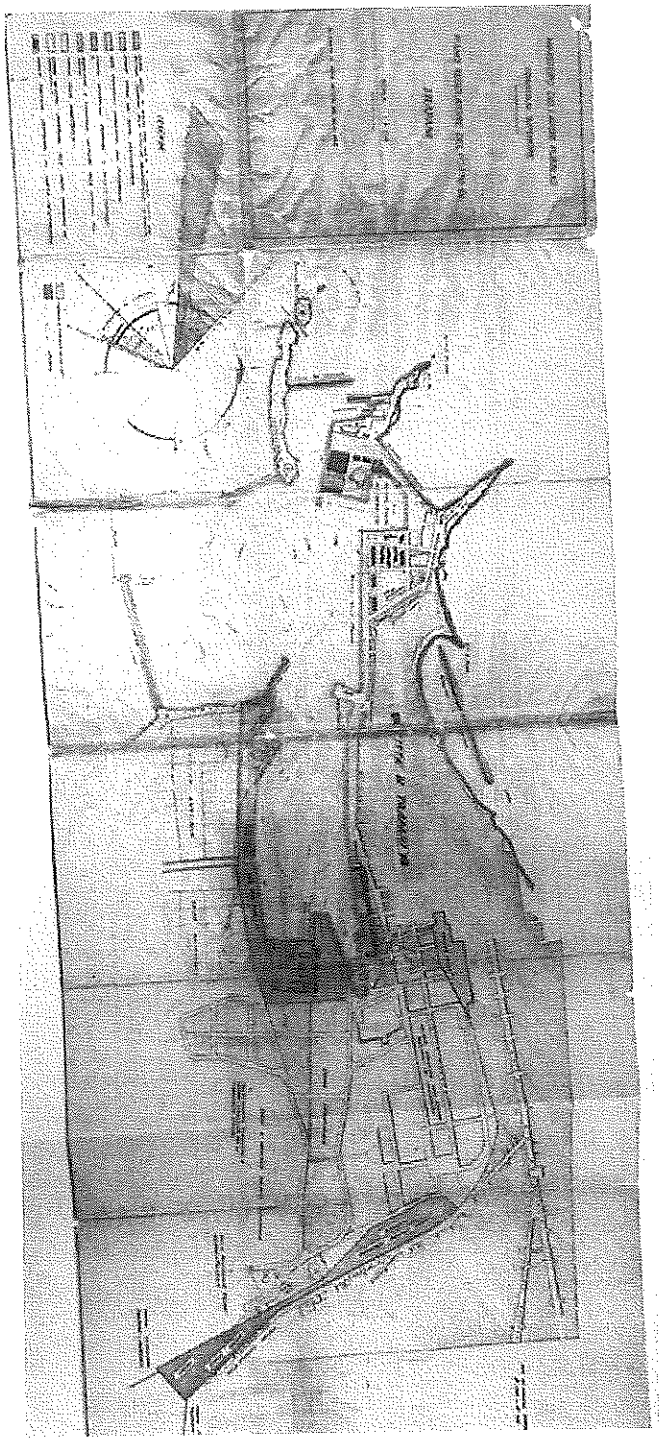
Inoltre è in fase di progettazione il completamento del Molo foraneo di sopraflutto che riguarda il rifiorimento della relativa mantellata.

### 1.3. Porto di Trapani

Come già riferito nell'analogo POT in esame si ricorda che il Piano Regolatore Portuale di Trapani è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. giusto parere n. 1214 del 26.7.,1962; trattasi di un piano che è stato redatto secondo criteri dell'epoca e certamente non può tenere conto delle esigenze del porto alla luce dei traffici che oggi si prospettano.

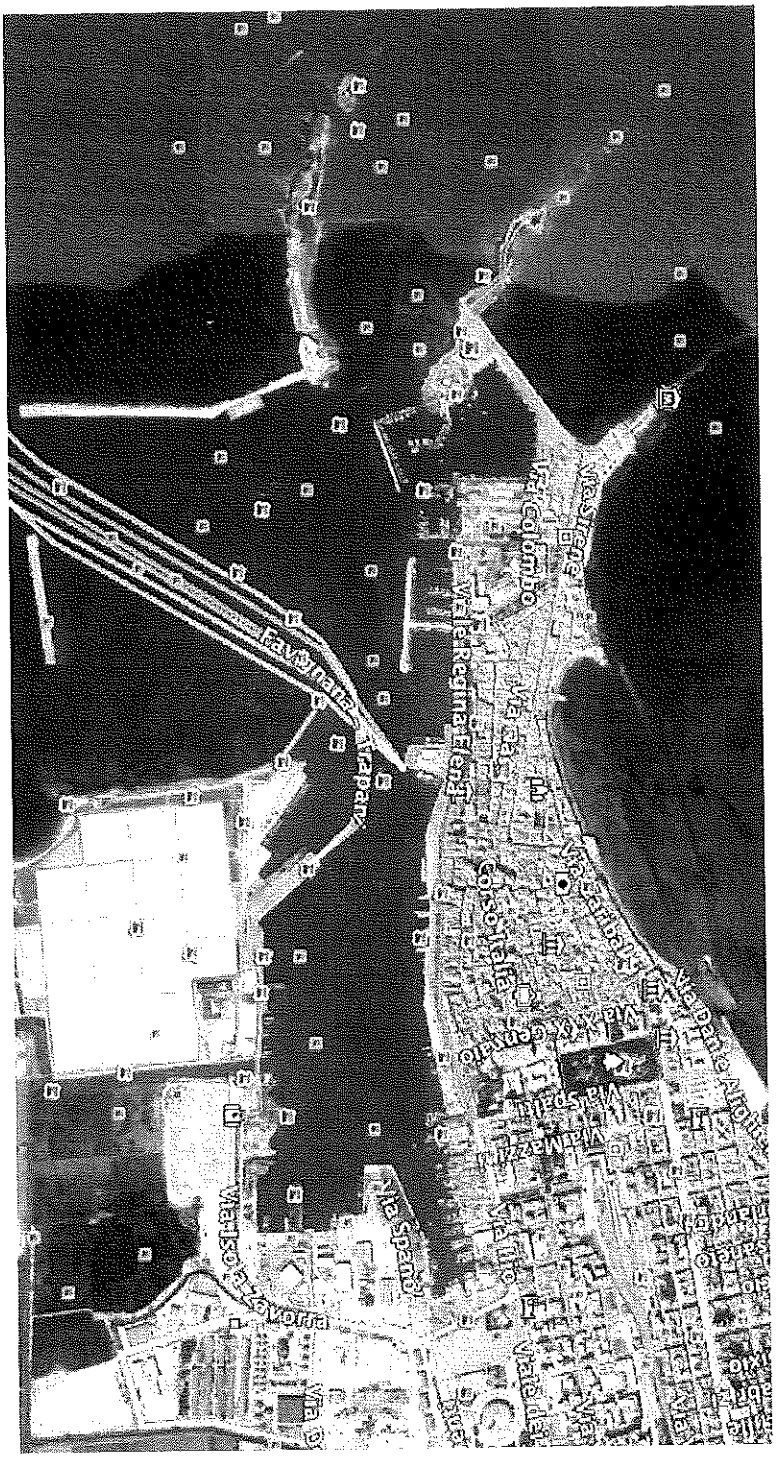
Si prefigge l'obiettivo di procedere alla redazione del nuovo P.R.P. e per questo, come sopra già detto, occorre procedere prioritariamente alla redazione del P.R.d.S.

Per memoria si ricordano le previsioni del vigente P.R.P. secondo l'elaborato che di seguito si riporta:



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.

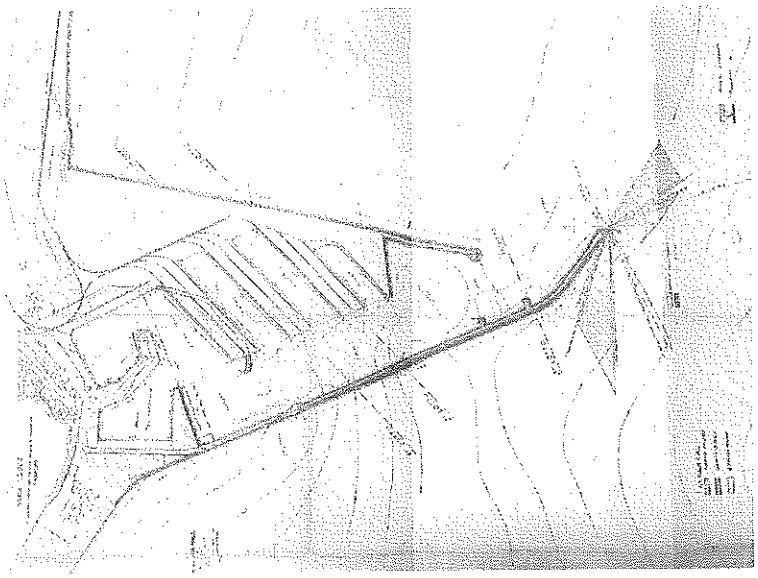
La configurazione del porto oggi è la seguente:



### 1.4. Porto Empedocle

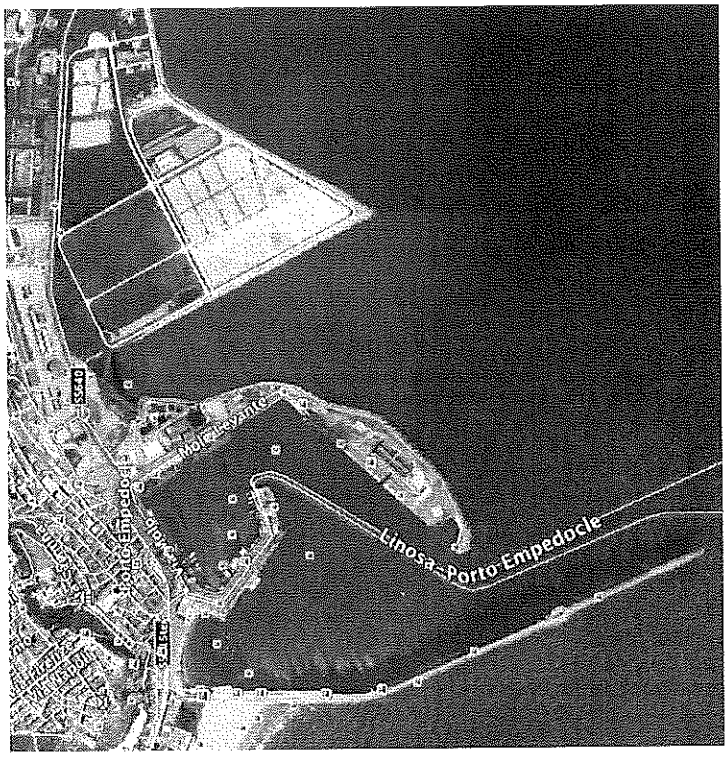
Il piano Regolatore Portuale di Porto Empedocle è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP. giusta parere n. 2529 del 13.3.1963, e sostanzialmente vale quanto già espresso per il porto di Trapani.

Le previsioni sono quelle dell'elaborato che di seguito si riporta:



Lo stato di attuazione registra la sostanziale definizione del molo sopraflutto, parziale di quello sottoflutto; 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 nell'analogo paragrafo del P.O.T. in questione si è proceduto all'analisi dei rispettivi stati di attuazione.

### 2.1 - Porto di Palermo

L'assetto portuale delimitato dai moli di sopraflutto e sottoflutto è ormai da considerare sostanzialmente definito in conformità al vecchio P.R.P., quantunque sia previsto e non ancora eseguito il salpamento dell'esistente molo Sud.
Il nuovo Piano Regolatore, di recente approvato, contempla una diversa soluzione progettuale dell'assetto portuale che comprende il mantenimento di gran parte del predetto 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.

### 2.2- Porto di Termini Imerese

Si conferma sostanzialmente quanto riferito nell'analogo paragrafo del P.O.T. in riferimento ed al precedente paragrafo 1.2, ovvero che sono in fase di realizzazione il prolungamento del molo foraneo ed il prolungamento del molo di sottoflutto; in particolare, i lavori relativi al primo intervento sono stati consegnati e sono in corso, mentre del secondo intervento è stato redatto il progetto esecutivo (in variante al progetto definitivo a base di gara), che in data 28.11.2018 è stato approvato dalla conferenza di servizi dell'Assessorato Regionale delle Infrastrutture della Regione Sicilia – Commissione Regionale LL.PP.

Inoltre è in fase di progettazione il completamento del Molo foraneo di sopraflutto che riguarda il rifiorimento della relativa mantellata.

Il completamento di detti interventi realizza la chiusura 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 sottoflutto al sopraflutto per la seconda.

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

### 2.3 - Porto di Trapani e Porto Empedocle

Il porto di Trapani appare definito in tema di assetto portuale, con i moli già realizzati in conformità al vigente P.R.P., e da una preliminare analisi si sono constate delle criticità che dovranno essere oggetto di studi e indagini che saranno dopo assunte a base del nuovo P.R.P.

Differente il porto di Porto Empedocle che, nonostante allo stato attuale registri la sostanziale definizione delle opere foranee ma l'incompleta definizione del molo sottoflutto, necessita di un'analisi delle eventuali criticità al fine di operare le dovute valutazioni, anche alla luce di quanto comunicato dall'ENEL sul report avanzamento realizzazione LNG, che mette in dubbio anche la continuazione delle attività.

### 2.4 - Considerazioni conclusive

Si ricorda quanto concluso nell'analogo paragrafo del P.O.T. cui il presente aggiornamento si riferisce, ovvero che considerata l'epoca a cui risale la redazione dei vigenti piani regolatori portuali dei porti di Trapani e Porto Empedocle, i criteri dell'epoca con i quali gli stessi sono stati redatti, si è avviata un'attività di verifica alla luce di un'analisi programmatica idonea a definire le esigenze nel medio-lungo termine, onde valutare elementi propedeutici alla redazione di nuovi piani regolatori.

In detta ottica si inserisce l'avvio delle attività per la redazione del P.R.d.S. come all'inizio illustrato.

### 2.5 - Analisi delle criticità in atto

Per i porti di Palermo e Termini Imerese nell'analogo paragrafo del P.O.T. in riferimento si era già detto delle criticità in atto, ed avanti si riferisce sulle azioni avviate.
I porti di Trapani e Porto Empedocle sono transitati alle competenze di questa Autorità con la costituzione del Comitato di Gestione avvenuto alla fine dello scorso anno, e per entrambi si riscontra la mancanza di una organica pianificazione delle scelte strategiche e di una valida programmazione.
Per il porto di Trapani le previsioni del vigente P.R.P. sono sostanzialmente realizzate, e ulteriori necessità saranno da prevedere alla luce delle analisi e programmazioni che saranno operate.

In particolare, si riscontra una mancata programmazione di sviluppo del porto, limitando le previsioni ad una pianificazione delle situazioni in atto senza prevedere infrastrutture idonee per un traffico commerciale o turistico che nelle necessarie infrastrutture è notevolmente mutato negli ultimi decenni.

Ad esempio sono state realizzate le banchine di riva (Garibaldi – Dogana – Sommergibile) in una sequela con fronte mistilineo e interrotti dalla presenza di quattro pontili aliscafi, in modo da dare fronti all'ormeggio rettilei limitati a tratti di circa 150mt.

Inoltre, si è constata la mancanza di un fast ferry terminal a servizio dei pontili aliscafi da/per le isole; una mancata manutenzione del porto negli ultimi anni, con una serie di criticità che si percuotono nell'organizzazione dei servizi; insabbiamento del canale di accesso, del bacino interno e area molo Ronciglio; limitazioni nelle manovre di evoluzione all'interno del bacino per la presenza del molo

Ronciglio che costituisce impedimento; esistente Stazione Marittima in pessime condizioni manutentive e di funzionalità; area industriale incompleta nei lavori in corso e molo Ronciglio inutilizzabile nelle more dell'ultimazione lavori ed acquisizione della V.I.A.
Al contrario il porto di Porto Empedocle ha una programmazione degli interventi solo parzialmente realizzata e, anche in riferimento all'eventuale installazione di un impianto LNG, occorrerà una accurata valutazione per programmare gli interventi ritenuti necessari; in particolare, 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. Questo, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze di una aggiornata programmazione (P.R.P. datato 1963).
Con riferimento all'agibilità dei bacini portuali connessa alle esistenti batimetriche si rilevano consistenti insabbiamenti nell'imboccatura del porto, che costituiscono criticità alla gestione degli ormeggi; si riscontra una edilizia demaniale ridondante a fronte di strutture oramai in disuso (...), di contro a carenze di uffici e/o strutture per operatori portuali e inesistenza di una stazione marittima.

## 3. SINTESI DEGLI OBIETTIVI PREFISSATI

Nell'analogo paragrafo del P.O.T. in questione si è riferito sugli obiettivi prefissati, e si procede adesso a illustrare le azioni intraprese. Le strategie che si sono prefissate in tema di realizzazione di infrastrutture attengono a molteplici aspetti, quali:

□ il potenziamento del porto commerciale, da conseguire attraverso il completamento e l'adeguamento statico e funzionale dei moli e delle banchine secondo le previsioni dei futuri piani regolatori portuali, il ripristino dei fondali, una migliore distribuzione degli spazi e dell'edilizia da asservire per una maggiore efficienza generale degli scali;

□ 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;

□ potenziamento e il miglioramento del rapporto città – porto, con progetti di qualità urbana intesi alla integrazione degli spazi urbano-portuali con la città;

□ il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate e un nuovo bacino di carenaggio (porto di Palermo).

**Azioni prefissate**

Nel contesto delle criticità che sono state rilevate si delineano le azioni prefissate.

### 3.1 - Potenziamento del porto commerciale

### 3.1.1. – PORTO DI PALERMO

Per il porto di Palermo la realizzazione di nuovi spazi restava connessa all'approvazione del nuovo P.R.P., che è avvenuta lo scorso mese di luglio 2018.

Le azioni intese a rimuovere le criticità in atto presenti, sono:

- Progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di dragaggio dei fondali del bacino Crispi 3, al fine di renderli agibile per l'ormeggio delle navi crociere, disimpegnando di conseguenza una banchina del Molo Piave che potrà essere asservito agli ormeggi RO-RO.

- ottimizzazione dell'uso delle aree a disposizione a mezzo di interventi di recupero **funzionale** di ampi spazi e delle banchine, anche attraverso la rimozione di alcune esistenti gru allo stato non in uso (banchine Quattroventi, Banchina Sammuzzo e Molo Trapezoidale), nonché il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati a mezzo dello spostamento della viabilità alla banchina Puntone. Al riguardo è stata rimossa la gru insistente alla banchina Quattroventi, e sono in fase di conclusioni gli affidamenti per la rimozione delle gru dalla banchina Sammuzzo e dei due scaricatori alla testata del Molo Trapezoidale.

- adeguamento delle strutture esistenti a mezzo del consolidamento delle banchine sud dei moli Vittorio Veneto, Piave e S. Lucia, al fine di conseguire la piena operatività delle connesse banchine. Progettazioni avviate, in corso di definizione;

- demolizione dell'edificio ex sede sala pompe e realizzazione di un nuovo piazzale. Allo stato è in esame il grado d'inquinamento del manufatto;

- nuovo impianto fognario del porto di Palermo, che consente la corretta definizione delle pendenze dei piazzali ed elimina criticità nei casi di persistenti eventi piovosi. Progettazione definitiva in corso;

- nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale nel Molo Piave;

- riordino delle esistenti strutture demaniali attraverso la costruzione di un nuovo edificio RO-RO nel Molo Piave e nella Calata Marinai d'Italia, dimensionato per poter realizzare i servizi necessari alla migliore accoglienza dei passeggeri e delle merci. In particolare, già nelle more dell'approvazione del citato P.R.P. era stato indetto un concorso di idee, onde acquisire proposte progettuali. Detto concorso si è concluso, è stato individuato il vincitore e in relazione alla intervenuta approvazione del

P..R.P. e alla condivisione e alla qualità dell'ipotesi progettuale, si è proceduto ad affidare la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva delle connesse opere.

Nelle more si è proceduto alla demolizione dei Silos Granari, strutture insistenti nel molo Piave che costituivano impedimento all'utilizzo dell'intera area.

**3.1.2 - Per il porto di Termini Imerese** con il prolungamento dei moli di sopraflutto e sottoflutto si definisce la protezione foranea (al moto ondoso) dei bacini portuali e si inibisce l'ulteriore fenomeno di insabbiamento dei fondali.

Si rende pertanto fattibile l'intervento di dragaggio dei fondali, quale opera necessaria per ripristinare la piena agibilità del porto commerciale. Si è dato avvio alla progettazione esecutiva del suddetto intervento, ancorché prioritariamente occorre riverificare la caratterizzazione dei sedimenti, per i quali occorre una provvista finanziaria di circa € 800.000,00.

**3,1.3** - Anche 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..).

Necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione del porto, rilevando alcune zone praticamente oscurate.

Si lamentano, inoltre, la mancanza di arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.), la disponibilità di terminal passeggeri, criticità in diversi punti della struttura portuale causa la mancata organica manutenzione, criticità nelle strutture della tensostruttura di via A. Staiti.

Le azioni avviate riguardano:

- realizzazione di un fast ferry terminal a servizio del traffico da/per isole minori e/o traffico passeggeri RO-RO;

- avvio di una proposta di un adeguamento tecnico funzionale al vigente P.R.P. inteso a rettificare la banchina Garibaldi e dogana in un fronte rettilineo previa demolizione di un pontile aliscafi;

- avvio progettazione restyling della esistente stazione marittima;

- rilievo batimetrico inteso quale prima azione per la progettazione del dragaggio dei fondali;

- indagine ispettiva delle esistenti banchine per rilevare eventuali criticità in atto;

- consistente intervento di manutenzione sulle strutture portuali esistenti intesi ad eliminare manifestate criticità;

- analisi delle attività e funzioni in atto per valutazioni preliminari al nuovo P.R.P.;

- avvio progettazione completamento banchina sommergibile.

**3.1.4 - Per il porto di Porto Empedocle,** come detto, manca una concreta attività pianificatoria. La configurazione prevista nel vigente P.R.P. è 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; inoltre, 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.

Si è proceduto alla progettazione di un impianto di video sorveglianza nell'area peschereccia del porto, resosi necessario causa il continuo abbandono incontrollato di rifiuti.

Sono state avviate anche le procedure di affidamento per lavori di manutenzione del porto, ed è stata individuata la possibile locazione della sede decentrata di questa Autorità.

### 3.2 - 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, riordino funzioni, edilizia demaniale, etc...) hanno immediata refluenza.

#### 3.2.1 – PORTO DI PALERMO

Per la funzione prettamente croceristica si segnalano, per il porto di Palermo, le attività poste in essere al fine di ottenere il dissequestro giudiziario della Stazione Marittima e del molo Vittorio Veneto, ovvero: lavori di ripristino della banchina nord del citato molo, lavori di consolidamento della banchina sud del medesimo molo, trasporto a discarica dei materiali di risulta delle demolizioni che erano in attesa di smaltimento all'interno della stazione marittima, lavori di ripristino funzionale della Stazione Marittima provvisoria, transazione con l'impresa aggiudicataria dei lavori di restyling della Stazione Marittima che ha consentito la ripresa lavori che sono in regolare corso di esecuzione.

Dette azioni hanno conseguito il dissequestro delle citate strutture e la possibilità di una idonea programmazione del traffico croceristico, anche alla luce degli incrementi che si registrano nel corrente anno.

Come sopra riportato si è concretizzato l'avvio della progettazione del nuovo terminal RO-RO al Molo Piave e del terminal crociere alla banchina Sammuzzo, con affidamento della progettazione alla Società di Ingegneria che ha vinto il concorso di idee all'uopo bandito.

Al suddetto fine di incrementare il traffico passeggeri e croceristico si prevede la realizzazione di un insieme di interventi che consentiranno l'ormeggio nel Molo Vittorio Veneto delle grandi navi da crociera di ultima generazione, della lunghezza di circa 350 metri. Tali interventi comprendono:

- la realizzazione di un "DOLPHIN" antistante la testata del "Molo V. Veneto (e a circa 25 metri da questo;

- la creazione di un bacino di evoluzione delle navi di (maggiori) dimensioni rapportate alle incrementate dimensioni delle navi da crociera che si effettuerà mediante lo spostamento dei due bacini galleggianti da 19.000 TPL e da 52.000 TPL in atto fissati ai lati dell'estremità del Molo Nord ed altresì mediante il salpamento del tratto terminale del Molo Sud, previsto nel nuovo P.R.P.:

- il dragaggio dei fondali del bacino Crispi 3 alla quota di m – 12;

- la realizzazione di due bitte soffolte da 250 tonn. alla radice della banchina nord del Molo Vittorio Veneto;

- la realizzazione di ulteriori 5 bitte da 250 tonn. nella banchina sud del Molo Piave di cui 3 in testata, nella banchina sud del Molo Piave, una (soffolta) in radice e una a circa 70 metri della radice;

- la sistemazione della banchina Sammuzzo, mediante la rimozione dei binari, delle 4 gru ivi esistenti e della canalina portachiavi, che sarà sottratta al traffico commerciale e dedicata a quello crocieristico e passeggeri.

**3.2.2** - Per il porto di Trapani si è avviata la realizzazione di un terminal passeggeri alle banchine Garibaldi-Dogana, provvedendo a eliminare diversi gazebi installati precariamente.

Inoltre, nella considerazione che le banchine Garibaldi e Dogana si sviluppano con fronti mistilinei è stato avviato l'iter di approvazione di un adeguamento tecnico funzionale all'esistente P.R.P. prevedendo la rettifica della stesse e la demolizione del primo pontile aliscafi, in modo da ottenere un unico fronte rettilineo di oltre 360m.

Si è avviato, inoltre, il primo stadio della progettazione del dragaggio dl porto, acquisendo in tal senso il rilievo batimetrico e le prime considerazioni sulla natura di sedimenti; avviate, altresì, la progettazione del restyling dalle esistente Stazione Marittima, l'affidamento di un significativo intervento di manutenzione alle strutture portuali, la ristrutturazione di locali destinati a sede dell'Autorità di Sistema.

Analoghe azioni sono state intraprese per il porto di Porto Empedocle, ovvero l'avvio delle procedure di affidamento del rilievo batimetrico del porto, di un intervento di manutenzione, l'acquisizione di locali idonei per la sede decentrata dell'Autorità, etc...

**3.3 - Potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto,**

In riferimento agli obiettivi che si erano fissarti per migliorare il rapporto città-porto si ricorda quanto prefissato, ovvero "*...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, sempre che sia 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...*".

**A.** Nell'ambito di tale obiettivo sono state previsti diversi interventi che riguardano:

- Il trasferimento delle attività cantieristiche ubicate nel Molo Trapezoidale che sarà riqualificato alla funzione urbana in prosecuzione (e con modalità analoghe) alle aree della "Cala". Anche in questo caso è prevista la sistemazione delle aree ad uso pubblico e la realizzazione di manufatti edilizi destinati a *club house* e ad attività ricreative e di somministrazione. Le esistenti attività cantieristiche saranno riallocate nelle aree dell'Acquasanta aventi tale specifica destinazione di Piano Regolatore.

- La riqualificazione delle aree di interfaccia del porto con la città e cioè delle aree prospicienti via Crispi che saranno anch'esse accessibili e fruibili dai cittadini. Tale riqualificazione è compresa nel progetto generale affidato al vincitore del concorso di idee ("Valle 3.0"), ma un primo stralcio relativo alla zona del Varco Amari sarà realizzato nel prossimo anno 2019, nelle more della progettazione ed esecuzione dell'intervento generale che richiede tempi di attuazione più lunghi;

- La demolizione del magazzino frigorifero del Molo Piave e di alcuni manufatti di edilizia minore della Calata Marinai d'Italia necessaria allo sgombero delle aree destinate al terminal RO-RO del suddetto Molo Piave e alla sistemazione del *waterfront* di Via Crispi.

**3.4 - 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 designate in posizione decentrata rispetto alle funzioni commerciali e croceristiche, al fine di eliminare ogni possibile interferenza.

L'attività industriale, in particolare, è prevalente nel porto di Palermo, ove per radicata tradizione hanno sedi i cantieri navali, ancora oggi importante realtà occupazionale, e per la quale si prevede per il triennio in questione di completare l'intervento in atto al bacino da 150.000 tpl e procedere alla progettazione del completamento della struttura, con un consistente impegno finanziario (oltre 80 milioni di euro); altrettanto necessario è operare il riordino delle banchine asservite in modo da concretizzare il concentramento delle attività.

In tale contesto si inserisce anche:

- L'intervento di "Rifunzionalizzazione idraulica del canale emissario e opere connesse per la definizione del primo intervento nell'ambito dei lavori per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all'Acquasanta, che consentirà l'effettiva utilizzazione da parte dei cantieri navali dell'ampia area retrostante i bacini da 400.000 TPL nonché di quella latistante il bacino da 150.000 che si otterrà dal tombamento dell'attuale striscia di specchio acqueo.

- La sistemazione delle aree in località Acquasanta destinate a cantieristica minore, di recente formazione a seguito dell'ultimazione dei lavori della cosiddetta "cassa di colmata", nelle quali (come avanti citato) saranno appropriatamente riallocate le attività cantieristiche storicamente esistenti nel Molo Trapezoidale lato Cala.

### 3.5 – MANTENIMENTO GENERALE DEGLI EDIFICI, DELLE AREE E DEGLI IMPIANTI PORTUALI

Oltre alle azioni connesse al superamento delle specifiche criticità sopra illustrate ed all'attuazione delle previsioni di Piano Regolatore in tutti i porti del Network è prevista anche la generale manutenzione degli immobili, delle banchine della viabilità e degli impianti portuali per assicurarne il mantenimento in condizioni di efficienza.

## 4. INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Si procede ad illustrare gli obiettivi che sono assunti nel triennio in riferimento relativamente agli interventi infrastrutturali che sono già programmati e finanziati e a quelli programmati con finanziamenti da promuovere.

## 4.1. PORTO DI PALERMO

### 4.1.A - INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

**I. Riqualificazione urbana**

Come già relazionato nel novero della riqualificazione della fascia costiera e del fronte a mare del centro storico ed in piena sinergia col Comune di Palermo, questa Autorità ha realizzato 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 siglato 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, ove si è 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.

**RIFUNZIONALIZZAZIONE IDRAULICA DEL CANALE EMISSARIO (importo € 4.225.000,00)**

Per quanto convenuto questa Autorità ha ultimato i lavori dello sgrossatore e ha affidato i lavori di rimozione dei sedimenti all'interno del canale emissario. Il contratto di appalto nell'ambito dei "Lavori di realizzazione delle opere speciali per la deviazione ed il convogliamento definitivo delle acque sboccanti all'Acquasanta" è stato stipulato in data 5 dicembre 2018.

**RIQUALIFICAZIONE DEL PORTO DI S. ERASMO (importo € 4.200.000,00)**

Altro intervento che è stato avviato riguarda la riqualificazione delle aree del porto di S. Erasmo. Trattasi di un intervento inteso a dare vivibilità a un'area urbana oggi degradata e per tale motivo fortemente voluto anche dalle Autorità locali.

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

- **Banchina sud del molo Vittorio Veneto**

Si richiama l'analogo paragrafo del POT cui il presente si riferisce, ricordando che con Decreto del 19.10.2015, paventando un rischio di rovina e di pericolo per l'incolumità degli utenti portuali, la Procura di Palermo ha disposto anche il sequestro del lato sud del molo V. Veneto, che pertanto è tutt'ora interdetto all'operatività portuale.

Omettendo di ripetere le motivazioni si era riferito di un programmato intervento di risanamento e di miglioramento delle fondazioni del muro di sponda della banchina lato sud del molo V. Veneto, il cui connesso progetto è stato approvato dal Provveditorato Interregionale OO.PP. ed i relativi lavori sono stati eseguiti.

A completamento dell'intervento di cui sopra è in fase di redazione il progetto esecutivo di consolidamento ed adeguamento sismico dell'intera banchina.

**- Banchina nord del molo Vittorio Veneto**

Anche per questa banchina si era riferito di un effettuato intervento di "somma urgenza", ai sensi dell'art. 176 del D.P.R. 05.10.2010 n. 207, per rimuovere ogni situazione di pericolo diretto o residuo.

I lavori sono stati affidati all'impresa TREVI s.p.a. in data 26.11.2015 e sono stati ultimati in data 29.01.2016.

Peraltro le indagini strutturali che sono state condotte e le connesse verifiche strutturali hanno mostrato che la banchina nord non presenta criticità strutturali e che la stessa è agibile, anche se si riscontrano limitate sgrottature nell'originario muro di sponda. Per l'eliminazione di dette sgrottature è stata redatta una apposita perizia che è stata approvata dal Provveditorato OO.PP. , ed anche per tale intervento sono stati affidati i connessi lavori, ultimati nel mese di febbraio 2018.

- **Lavori di rifacimento linee elettriche in bt e adeguamento impianto elettrico esistente**. Importo € 3.500.000,00. Progetto in fase di definizione, poi sospeso nelle more di valutazione su una visuale di più ampio efficientamento energetico.

- **Lavori di rimozione binari e spostamento viabilità banchina Puntone.** L'intervento è inteso a migliorare la viabilità interna del porto razionalizzando le aree a servizio delle funzioni. L'importo dell'intervento è di € 1.750.000,00 ed il relativo progetto esecutivo è stato redatto e validato, per cui si può avviare la procedura di affidamento dei lavori.

**DEMOLIZIONE DI QUATTRO GRU A BRACCIO GIREVOLE REGGIANE E CARICATORE NAVI BANCHINA SAMMUZZO E DEMOLIZIONE DUE GRU ITALIAMPIANTI NEL MOLO TRAPEZOIDALE**

Al fine di consentire la riqualificazione urbana del Molo Trapezoidale e la riqualificazione funzionale della Banchina Sammuzzo che sarà adibita al traffico crocieristico, è stata prevista la demolizione di tutte le gru che insistono su tale banchina ormai fuori uso da lungo tempo (e addirittura gli scaricatori del Molo Trapezoidale mai utilizzati da oltre vent'anni).

Per la dismissione di tali attrezzature è stata avviata una apposita procedura di affidamento (con il criterio dell'offerta di affidamento più vantaggiosa) che si concluderà nel corrente mese di dicembre 2018. In proposito si evidenzia che per tale dismissione è stato previsto il recupero dei materiali ferrosi da parte della ditta aggiudicataria, e ciò, unitamente ad una economia di scala, ha consentito di ridurre il costo dell'intervento a € 250.000,00.

- Lavori di rimozione binari banchina Sammuzzo e dismissione rotaie Banchina Quattroventi e sistemazione piazzale. Alla banchina Quattroventi ormeggiano traghetti RO-RO per tratte giornaliere da/per Napoli e/o Tunisi, e sulla stessa non si eseguono operazioni di movimentazioni di merci e/o containers. Detta previsione, peraltro, è confermata nel nuovo P.R.P., ove per detta area si prevede la funzione crocieristica. L'intervento è quindi finalizzato alla nuova destinazione del P.R.P.

Il relativo progetto esecutivo, dell'importo esecutivo di € 1.258.538,00 è stato redatto e validato e pertanto si avvierà a breve la procedura di affidamento dei lavori.

**LAVORI DI DEMOLIZIONE DI UNA GRU A PORTALE CMB BRAIDESI DA 30 TONN. E SISTEMAZIONE PIAZZALE BANCHINA QUATTROVENTI**

Al fine di razionalizzare l'utilizzo delle aree per ottimizzare l'operatività portuale era stata prevista la dismissione delle gru portainer CMB della Banchina Puntone non necessaria alla tipologia di traffico cui è destinata la suddetta banchina (e pertanto non utilizzata) e la conseguente sistemazione del piazzale della medesima banchina. Nel 2018 sono stati completati i relativi lavori per un importo di € 734.634,00.

- Realizzazione di bitte soffolte da 250 t al Molo Vittorio Veneto Sud, l'intervento è in fase di realizzazione e i relativi lavori saranno ultimati nel mese di febbraio 2019.

**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**

Come sopra riferito si è pervenuto al dissequestro della struttura e alla composizione di una transazione che ha consentito la ripresa lavori nel mese di novembre 2018.

**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 appaltati 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 € 26.277.335,34. Allo stato i lavori sono sospesi causa la formalizzazione di una perizia di variante , che è stata approvata dal Consiglio Superiore LL.PP. La

perizia è stata recentemente adeguata alle prescrizioni del suddetto consenso e pertanto a breve si procederà alla ripresa dei lavori.

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 altre aree a questa contigue.

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

## 4.1.B - INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Obiettivo prefissato del triennio è la realizzazione di opere cantierabili nel rispetto delle vigenti norme di salvaguardia insite all'adozione del nuovo P.R.P., ovvero di opere che, pur non previste nel vecchio strumento regolatore, non contrastano con quelle del nuovo Piano.

Gli interventi che si assumono ad obiettivo del triennio sono così riepilogabili:

**1 – Riqualificazione urbana**

Come indicato al precedente paragrafo 3 nell'ambito dell'obiettivo della riqualificazione urbana delle aree portuali sono stati previsti i seguenti interventi per i quali sono in fase di redazione i rispettivi progetti:

- Riqualificazione dell'area prospiciente la via Crispi in corrispondenza del Varco Amari con sistemazione a verde (importo stimato di € 1.500.000,00).
- Riqualificazione dell'area del Molo Trapezoidale per la fruizione pubblica della stessa (importo stimato € 8.000.000,00).
- Riqualificazione delle aree demaniali in località Acquasanta da effettuare nell'ambito di un ampio programma da attuare congiuntamente al Comune di Palermo e con l'apporto di alcuni concessionari, per la sistemazione generale delle aree demaniali e comunali della borgata.
- Demolizione dei vari fabbricati in atto esistenti nella Calata Marinai d'Italia (compresa la stazione di pompaggio della Marina Militare) per consentire la riqualificazione dell'area di interfaccia Porto-Città lungo la via Crispi e demolizione del Magazzino frigorifero sul Molo Piave dove sarà realizzata la nuova Stazione Passeggeri RO-RO.

  Il progetto è in fase di redazione e si stima un costo d'intervento di circa € 800.000,00.

**- Intervento di traffico *calming* e predisposizione di aree di sosta nel Foro Italico**

L'intervento è stato finalizzato alla sicurezza dell'area demaniale destinata a piazza pedonale tra la Cala e il Molo sud nella quale il frequente verificarsi di incidenti comporta notevoli rischi sia per le persone e sia per le imbarcazioni ormeggiate. L'intervento prevede una variazione del tracciato stradale del Foro Italico e pertanto è stato sottoposto alla condivisione del Comune di Palermo che ad oggi non ha dato riscontro. L'intervento prevede anche la realizzazione di un'area di sosta che andrebbe a sopperire alla totale mancanza di questa tipologia di infrastruttura per le numerose imbarcazioni ormeggiate alla Cala e al Molo Sud.

L'importo del progetto, di livello definitivo è di € 500.000,00.

**2 - 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 cavallo della prima metà del secolo scorso).

A tal fine è stato avviato un percorso progettuale inteso alla redazione dei progetti esecutivi di consolidamento ed adeguamento antisismico della banchina sud del molo Vittorio Veneto, della banchina sud del molo Piave e della banchina sud del molo S. Lucia.

Detti interventi, la cui progettazione è stata avviata, necessitano di una provvista finanziaria che si quantifica complessivamente in circa **€ 45.000.000,00** e l'obiettivo prefissato è la cantierabilità delle opere nel triennio in riferimento.

Sono state effettuate le indagini geotecniche del bacino "Crispi 3" propedeutiche alla progettazione di tutti i tre interventi.

**ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA SUD DEL MOLO VITTORIO VENETO**

Per quanto riguarda il Molo Vittorio Veneto sud è stata acquisita anche la relazione geologica ed è in fase di redazione il progetto esecutivo di adeguamento strutturale della banchina in oggetto sulla scorta dello studio strutturale già redatto. Tale progettazione sarà completata entro il corrente mese di dicembre 2018 a seguito del quale saranno individuate le fonti di finanziamento per l'affidamento dei lavori.

**Ripristino e adeguamento funzionale dell'edificio ex Tirrenia**

L'intervento è finalizzato al riutilizzo di un ampio complesso demaniale che da lungo tempo è in stato di abbandono. Si prevede pertanto il ripristino del complesso immobiliare che consentirà il recupero dei notevoli superfici coperte che possono essere adibite a vari usi connessi alla destinazione prevista dal nuovo P.R.P.

E' stato redatto un progetto di livello preliminare che dovrà essere rivisitato in relazione alle funzioni che si prevede di allocarvi.

□ **Dragaggio del canale di accesso porto di Palermo e del bacino "Crispi 3",** fino ad una profondità di 12 metri dal l. m. m. che si estende per circa 100 mila mq.

I fondali presentano in alcuni punti secche di sei metri, nonché' batimetriche ridotte a circa otto metri, con grave pregiudizio per l'operatività portuale. Con l'inertizzazione di parte dei sedimenti si realizzerà anche il parziale rifiorimento della mantellata del molo foraneo.

Il progetto definitivo che è stato già redatto computa un importo totale di **€ 39.300.000,00** ed è munito dell'autorizzazione ex art. 109, c. 2, del DLgs 152/2006 da parte dell'Assessorato Regionale Tecnico; detto progetto è stato trasmesso al Provveditorato Interregionale OO.PP. per il parere ex art. 215 del D.Lgs n. 50/2016, lo stesso è stato approvato e nel corrente mese di novembre è stato redatto il progetto esecutivo.

□ **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, è stato definito il progetto delle indagini da effettuare e si deve procedere al relativo affidamento.

L'importo stimato dell'intervento è di € 50.500.000,00.

**Nuovo impianto elettrico e d'illuminazione dell'area portuale**

In relazione alle esigenze di adeguamento normativo, di modernizzazione degli impianti e di efficientamento energetico si prevede la realizzazione di un nuovo impianto elettrico e di illuminazione. In una prima programmazione l'intervento prevedeva anche l'elettrificazione delle banchine per l'allacciamento delle navi alla rete elettrica portuale ma questa previsione è ora abbandonata in relazione al mancato interesse delle società di navigazione. In ogni caso l'intervento rientrerà in un più ampio programma generale di efficientamento energetico.

L'importo è stimato in € 28.500.000,00.

□ **demolizione edificio ex sede sala pompe.** L'edificio ex sale pompe è un vecchio fabbricato un tempo di proprietà della marina militare, successivamente incluso tra i beni traferiti a questa Autorità. Negli Quaranta/Cinquanta era adibito a stazione di pompaggio carburante per attività prevalentemente militari. Attualmente si sono verificate alcune fuoriuscite di materiale oleoso che ha richiesto diversi interventi di bonifica.

Essendo una struttura non recuperabile se ne prevede la demolizione e il recupero ai fini operativi del connesso piazzale, che si estende per circa 800 mq.. Sono in fase di valutazione gli aspetti ambientali relativi allo smaltimento.

**3 - Infrastrutture a servizio dei passeggeri.** Realizzazione del nuovo terminal RO-RO e del nuovo terminal crociere.

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 relative alle attività e alle utenze portuali.

In particolare, secondo le previsioni di piano, oltre all'esistente Stazione Marittima del Vittorio Veneto si prevedono il nuovo terminal ro-ro nel Molo Piave e il nuovo terminal crociere sulla Banchina Sammuzzo.

In relazione all'avvenuta definitiva approvazione del nuovo PRP, è obiettivo di questa Autorità dare attuazione alla realizzazione di detti edifici, la cui progettazione è stata affidata al vincitore del citato concorso di idee.

Trattandosi di opere preposte alla riorganizzazione delle cubature oggi esistenti, mediante demolizioni e ricostruzioni, si evince che per i due terminal in questione si prevedono rilevanti cubature e, quindi, un consistente impegno finanziario.

La quantificazione di massima che oggi si ipotizza per l'edificio RO-RO è di circa 33.000 mq. di superficie coperta e mq. 20.000 di superficie scoperta, mentre per il nuovo terminal crociere è di circa 11.000 mq. di superficie coperta e mq. 7.000 di superficie scoperta.

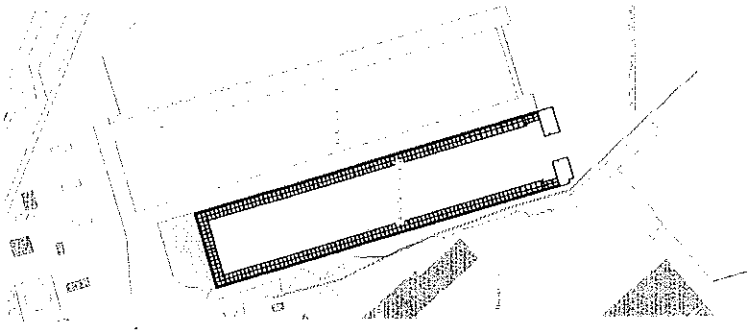
La relativa quantificazione di massima dell'impegno finanziario da promuovere, determinato in costi delle opere, è di complessivi € 70.300.00,00 di cui circa € 42.000.000,00 per il terminal RO-RO, € 20.000.000 per il nuovo terminal crociere e € 8.300.000,00 per la riqualificazione urbana dell'area prospiciente via Crispi.

L'obiettivo che ci si prefigge nel triennio in riferimento è la redazione della progettazione, la definizione dei finanziamenti necessari e l'avvio dei lavori relativi al terminal RO-RO e alla predetta riqualificazione urbana.

## 4. - Infrastrutture a servizio dell'area industriale e della cantieristica

- **COMPLETAMENTO BACINO DI CARENAGGIO DA 150.000 TPL**

A seguire il sopracitato intervento in corso si prevede il completamento del bacino di carenaggio da 150.000 ton., che consentirà di razionalizzare la dislocazione delle attività cantieristiche, concentrando l'ubicazione dei bacini in una medesima zona e anche di incrementare la capacità produttiva del cantiere. Per detto intervento si ipotizza a oggi un finanziamento necessario di ulteriori € 85.000.000,00 che dovranno essere oggetto di un cofinanziamento Stato-Regione. In tale ottica si colloca il Protocollo d'Intesa avente per oggetto "Intervento di adeguamento industriale dell'area costiera di Palermo e ristrutturazione degli impianti del Cantiere Navale di Palermo", sottoscritto da Regione siciliana, Comune di Palermo, Fincantieri ed Autorità Portuale in data 9 giugno 2010 per il rilancio complessivo della cantieristica palermitana.



Bacino di carenaggio per navi da 150.000 tp

**SISTEMAZIONE AREE PER LA CANTIERISTICA MINORE**

Al duplice scopo di consentire la riqualificazione urbana del Molo Trapezoidale e di dare attuazione alla previsione del nuovo P.R.P., si prevede la sistemazione delle aree dell'Acquasanta, ubicate a est del bacino da 400.000 TPL, a tale specifica funzione.

In tale area, la maggior parte della quale di nuova formazione derivante dal tombamento della preesistente ansa adiacente al bacino da 400.000 TPL, sarà completata la pavimentazione di banchina e saranno realizzati gli impianti necessari al pieno utilizzo della stessa (impianto idrico, elettrico, illuminazione, fognario, etc.).

Il relativo progetto esecutivo è in corso di redazione e sarà ultimato nel corrente mese di dicembre con un costo complessivo dell'intervento stimato in € 1.200.000,00.

**5. - 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 tali interventi.

In particolare:

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

Il porto in questione è a valenza prettamente turistica - peschereccia, e l'intervento preposto si manifesta necessario per la protezione del bacino del porto e il connesso ormeggio in sicurezza.

E' stata avviata la redazione del progetto esecutivo aggiornato, sono state effettuate le indagini geotecniche ed entro il corrente anno sarà ultimata la fase di progettazione esecutiva.

- progetto di manutenzione e infrastrutturazione con arredi e 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.. In rivisitazione, alla luce dell'avvenuta approvazione del P.R.P.

## 4.2. PORTO DI TERMINI IMERESE

Gli interventi in corso di esecuzione e quelli programmati sono intesi a eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni di sicurezza e attrattive, una condizione avvertita dagli operatori. Oggi si registra un progressivo incremento delle linee che collegano il porto di Termini al centro Italia, nonché dei traffici di merce alla rinfusa.

### 4.2.A - INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Trattasi di due interventi di primaria importanza, poiché intesi al prolungamento del molo foraneo e al prolungamento del molo sottoflutto secondo le previsione del vigente P.R.P.

In particolare:

- Lavori di prolungamento 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 di 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 pari importo disponibile limitato al citato finanziamento.

  Con detto stralcio si sono previsti il prolungamento del molo foraneo, il ripristino funzionale delle banchine e la costruzione del nuovo molo martello, rinviando ad un futuro progetto di completamento il rifiorimento della mantellata foranea.

  Allo stato i primi tre interventi sono in corso di esecuzione, mentre per il quarto (rifiorimento) si sta procedendo alla redazione del progetto esecutivo.

**Lavori di completamento del molo 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 pari importo disponibile, limitato al citato finanziamento.

Con detto stralcio si sono previste le opere di cui sopra, tranne la parte finale del prolungamento del molo in questione.

Allo stato attuale è stato redatto il progetto esecutivo (appalto integrato) in variante al progetto definitivo approvato, che è stato approvato dalla Commissione Regionale LL.PP. e, non appena effettuata la verifica, si procederà alla consegna dei relativi lavori.

**LAVORI DI REALIZZAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE E IMPIANTI NECESSARI ALL'ATTUAZIONE DEL PORT FACILITY SECURITY PLAN DELLE AREE DI PERTINENZA DELL'AUTORITA' PORTUALE**

E' stata completata la procedura di affidamento dei lavori in oggetto dell'importo di € 3.666.336,67 ed in data 30 novembre 2018 è stato sottoscritto il contratto di appalto.

## 4.2.B- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Anche per Termini imerese l'obiettivo prefissato del triennio è la realizzazione di opere cantierabili previste nel vigente Piano regolatore portuale.

Gli interventi che si assumono a obiettivo del triennio sono così riepilogabili:

**- 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 c.ca 340 mila mq, degli esistenti avamporto che si estendono per circa 650 mila mq e del 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 portuale. 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 e il progetto definitivo è stato approvato dal Consiglio Superiore LL.PP..

Considerato il tempo intercorso propedeuticamente alla redazione del progetto esecutivo necessita procedere alla verifiche degli elementi fondamentali del progetto, ovvero verifica delle batimetrie e della caratterizzazione dei sedimenti.

La prima è stata recentemente effettuata mentre per la seconda è in fase di valutazione la fattibilità di un'integrazione della cantierizzazione già eseguita.

Seguiranno, non appena acclarata la fonte di finanziamento, le procedure di affidamento dei lavori. Importo progetto **€ 35.000.000,00**;

**- rifiorimento molo sopraflutto dl porto di Termini Imerese.** Progetto esecutivo in corso di redazione;

**-lavori di completamento dei piazzali dl molo di sottoflutto, sporgente della banchina di riva e nuova Stazione Marittima**.

Trattasi di opere che costituiscono un momento di realizzazione delle previsioni del vigente P.R.P. e l'obiettivo che ci si prefigge in prima fase riguarda l'acquisizione delle indagini, gli studi e la progettazione degli interventi in questione, nonché gli studi necessari per la valutazione di impatto ambientale.

Il fabbisogno è stimato in **€ 700.000,00** per la progettazione e in **€ 25.000.000,00** per i lavori;

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

Opera appaltata.

## 4.3 PORTO DI TRAPANI

Il porto di Trapani è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016 per cui è stata avviata una attività di acquisizione dati, intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità.

Sino a oggi le competenze in tema di infrastrutture sono state gestite direttamente dal Ministero delle Infrastrutture, con l'ausilio dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria.

Dai primi sopralluoghi effettuati emerge la necessità di attuare interventi di manutenzione alle strutture esistenti, con riferimento al praticabile e all'illuminazione; è emersa, inoltre, la necessità di un riordino dell'edilizia demaniale posta nell'interfaccia città-porto, allo stato costituita anche con diverse strutture precarie a servizio dei terminal passeggeri.

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

Al riguardo sono stati consegnati i lavori di realizzazione di un nuovo terminal passeggeri, nonché è in fase di definizione una perizia di straordinaria manutenzione idonea a eliminare le riscontrate criticità.

### 4.3.A- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Per quanto sopra sono state richieste notizie all'Ufficio del Provveditorato, che ha trasmesso il programma triennale OO.MM. approvato dal Ministero, dove non risultano interventi previsti per il Porto di Trapani.

Per quanto attiene a interventi in corso sempre il citato Ufficio segnala 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.

Non risulta che il citato Ufficio abbia avviato azioni al riguardo.

Al porto di Trapani è stato finanziato, appaltato ed è in fase di esecuzione il nuovo terminal passeggeri, sono stati ultimati i rilievi batimetrici per la redazione del progetto di dragaggio, mentre sono in corso le attività propedeutiche alla redazione del nuovo P.R.P..

### 4.3.B- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Come già precisato nel POT cui il presente si riferisce, si è fatto riferimento alla programmazione effettuata dal Provveditorato Interregionale OO.PP. nelle proposte di programma al Ministero. Gli interventi proposti sono:

- lavori di dragaggio e ripristino dei fondali portuali, importo previsto **€ 20.000.000,00**. Non risultava avviata alcuna attività nel merito, e pertanto si deve procedere come di rito con acquisizione dei rilievi batimetrici, caratterizzazione dei sedimenti, individuazione della gestione dei sedimenti, attività tutte propedeutiche alla progettazione. Avviata la procedura con il primo dei necessari adempimenti che riguarda l'acquisizione dei rilievi batimetrici;

- lavori di completamento dei piazzali ex salina Brignano, compresi impianti e finiture. Importo **€ 6.500.000,00**. Lavoro ancora in capo al citato Provveditorato, poiché è necessario definire un intervento ancora in atto;

- lavori di completamento delle banchine settentrionali ed escavazione dello specchio acqueo antistante. Importo **€ 2.000.000,00** come sopra;

- lavori di manutenzione straordinaria degli impianti e degli arredi portuali. Importo **€ 1.500.000,00**. In fase di redazione il progetto esecutivo;

### 4.4. PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Come riferito nel POT cui il presente si riferisce, analogamente al porto di Trapani, quello di Porto Empedocle è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del DLgs n. 169/2016, ed anche per detta struttura è stata avviata una attività di acquisizione dati, intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità.

Anche in questo caso le competenze in tema di infrastrutture sono state gestite direttamente dal Ministero delle Infrastrutture con l'ausilio dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria.

Dai sopralluoghi effettuati emerge la necessità di attuare interventi di arredo portuale, manutenzione alle strutture esistenti, con riferimento al praticabile e all'illuminazione. Anche in questo porto è emersa la necessità di un riordino dell'edilizia demaniale posta nell'interfaccia città-porto, nonché la costruzione di una Stazione Marittima oggi praticamente inesistente.

### 4.4.A - INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Per quanto sopra sono state richieste notizie all'Ufficio del Provveditorato, che ha trasmesso il programma triennale OO.MM. approvato dal citato Ministero.

Di detto programma, relativamente all'anno in corso, risultano finanziati i soli lavori di demolizione di edifici fatiscenti in ambito portuale e il ripristino praticabile sul massiccio di sovraccarico del molo di ponente, importo 200.000,00.

### 4.4.B- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

A oggi il riferimento che può essere richiamato è quello della programmazione effettuata dal Provveditorato Interregionale OO.PP. nelle proposte di programma al Ministero che, certamente, sarà oggetto di verifica nei primi mesi del prossimo anno.

Gli interventi proposti riguardano:

- lavori di rifiorimento della mantellata molo di ponente dalla prog.va 431,00 alla prog.va 1431,00, importo **€ 5.000.000,00**.

- lavori di realizzazione scogliera di protezione darsena di ponente del porto. Importo **€ 2.000.000,00**;

- lavori di costruzione della nuova stazione marittima. Importo **€ 2.000.000,00**.

Sono in fase di acquisizione elementi valutativi anche in funzione dei necessari finanziamenti che sarebbero da promuovere.

Infine, altra esigenza che si manifesta attiene alla manutenzione straordinaria degli impianti e degli arredi portuali, compresi parabordi (importo presunto **€ 2.500.000,00**) per i quali si sta mandando a gara un primo intervento pur se di importo limitato.

Infine, in termini di programmazione si era segnalato 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 transfrontaliero; 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.

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.

L'Enel, che ha l'onere di trasmettere il report sullo stato di avanzamento, riferisce sulle problematiche ancora in corso per il prosieguo delle attività, inquadra l'opera in un aggiornato contesto di valutazione e conclude rappresentando perplessità sulla definizione delle attività.

# CAPITOLO 7

## IL PERSONALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE

Il triennio in esame per questo Piano Operativo, è, per quanto riguarda il personale, caratterizzato da profondi mutamenti in termini numerici, in primis, ma anche in termini di nuove professionalità per quanto riguarda ruoli fin qui non ricoperti.

La nuova Pianta Organica, infatti, approvata con delibera n. 13 del Comitato di Gestione del 18/12/17, oltre a fissare un consistente aumento del personale, ha anche ripartito ruoli e competenze secondo uno schema più consono al raggiungimento di quelli che sono gli obiettivi della struttura.

L'aumento delle unità (si passa dai precedenti 45 a 75), oltre ad essere stato determinato dall'allargamento delle competenze agli scali di Trapani e Porto (nel primo è prevista la presenza di cinque unità, nel secondo di due in pianta stabile, mentre un unico funzionario ricoprirà il ruolo di coordinatore in entrambi i porti), è dettato dall'esigenza di implementare gli uffici con nuove professionalità. Proprio sullo scalo trapanese si concentreranno particolari sforzi, tanto da aver portato alla determinazione del trasferimento di un Dirigente e di un Funzionario dell'Area Tecnica, al fine di implementare al massimo l'attività di sviluppo ed infrastrutturazione.

Per ricoprire le oltre trenta posizioni scoperte (il precedente organico, infatti non era al completo ed era stato interessato da diverse cessazioni per raggiunti limiti di età) si è, sin dalla data di approvazione della nuova Pianta Organica, dato il via alle procedure pubbliche di selezione. Sette sono state già completate ed il relativo personale è già stato immesso in servizio. Altre sono in corso di espletamento e saranno terminate nel giro di un paio di mesi. Inoltre, si sta provvedendo anche allo scorrimento di alcune graduatorie con il relativo inserimento in servizio dei candidati risultati idonei.

Ad oggi l'Organico è coperto per circa il 65%. Entro il primo trimestre del 2019 tale percentuale si dovrebbe attestare sul 77,33% per poi superare l'82% nel corso del 2019.

A parte il necessario potenziamento di uffici già esistenti, tra le novità di rilievo c'è l'istituzione di un "Ufficio ambiente ed efficientamento energetico", inserito all'interno della Direzione Tecnica.

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 un'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 sarà indispensabile implementare l'ufficio "Informatica, innovazione tecnologica e digitalizzazione".

Proseguirà l'attività di formazione del personale, pur in presenza delle notevoli restrizioni di bilancio imposte dalle norme finanziarie, alle quali si cercherà di ovviare, laddove possibile, con la formazione

*in house*. In particolare, sarà dato ampio spazio alla formazione in materia di trasparenza ed anticorruzione, basilare per un buon andamento della pubblica amministrazione.

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. Il 2019 vedrà sia il completamento del primo ciclo della performance, che potrà offrire un primo concreto *step* di verifica della validità ed efficacia del Sistema di misurazione e valutazione, approvato con delibera n. 7 del 20/4/2018 e del relativo Piano delle Performance, sia la necessaria implementazione dello strumento attraverso l'assegnazione di obiettivi a tutto il personale. Nel 2019, inoltre, in sede di contrattazione decentrata, 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.....4

Capitolo 2 –L'operatività dei porti del network dell'AdSP.....8

Capitolo 3- Alcune notazioni sul demanio marittimo.....10

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.....25

Capitolo 7 - Il personale dell'Autorita' di Sistema Portuale.....58