Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale
Porti di Palermo,
Termini Imerese,
Trapani,
Porto Empedocle,
Licata, Gela

DELIBERA N. 27 DEL 12.12.2023

Oggetto: P.O.T. 2023-2025. Revisione 2024

L'anno duemilaventitre, il giorno 12 del mese di dicembre, in unica convocazione, come da nota prot. A.d.S.P. n. 26087/2023 del 05.12.2023, il Comitato di Gestione si è riunito in modalità mista, in presenza presso la sede dell'A.d.S.P., in via Piano dell'Ucciardone, n.4, Palermo, ed in videoconferenza (mediante l'utilizzo della piattaforma Google Meet), alle ore 16:00.
Sono presenti, quali componenti del Comitato di Gestione, il Presidente, dott. Pasqualino Monti, il C.V. (C.P.) Raffaele Macauda, l'avv. Lucio Geraci, in rappresentanza della città di Palermo, e l'avv. Nicola Adragna, in rappresentanza della città di Trapani.
Per il Collegio dei Revisori dei Conti sono presenti il Dott. Marco Piepoli, in qualità di Presidente, ed il dott. Arduino D'Anna.
Sono, altresì, presenti il C.V. (C.P) Guglielmo Cassone per il porto di Trapani, il C.F. (CP) Antonio Ventriglia per il porto di Porto Empedocle, il T.V. (CP) Gabriele Servidio per il porto di Licata ed il C.F. (CP) Lorenzo Masci per il porto di Gela.
Funge da Segretario verbalizzante il dott. Luca Lupi, Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale.
Dopo l'esame del documento allegato

IL COMITATO

all'unanimità dei votanti

DELIBERA

di approvare, ai sensi dell’art. 9, comma 5, lett. b) della L. 84/94 e ss.mm.ii., il Piano Operativo Triennale 2023-2025. Revisione 2024

Comitato di Gestione del 12.12.2023

IL PRESIDENTE

Dott. Pasqualino Monti

Firmato digitalmente da

PASQUALINO MONTI

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Luca Lupi

Luca Lupi
14.12.2023
10:43:21
GMT+01:00

Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sicilia Occidentale
Porti di Palermo,
Termini Imerese,
Trapani,
Porto Empedocle,
Licata, Gela

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2023 – 2025

AGGIORNAMENTO ANNO 2024

"Sulle strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche"

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

INTRODUZIONE

I PORTI DELLA SICILIA OCCIDENTALE E L'ECONOMIA DEL MARE

La revisione annuale costituisce un processo di aggiornamento con il coinvolgimento di tutte le strutture dell'AdSP sull'andamento delle azioni previste nel Piano, in una prospettiva di valorizzazione delle rispettive competenze e di compimento dei risultati di adeguamento infrastrutturale già pianificati. Un vero vademecum sulla modalità di programmazione portuale della Sicilia occidentale con l'indicazione delle opere infrastrutturali la cui realizzazione è ritenuta significativa. Concretezza, focalizzazione su obiettivi definiti, gestione delle opere realizzate, rapidità nella fase esecutiva – entro i vincoli di legalità sempre rispettati e fatti rispettare con rigore - sono i principi alla base della pianificazione individuati nella stesura del Piano. I porti della Sicilia occidentale hanno dimostrato di non essere in competizione tra loro, ma hanno agito per proporsi, su scala internazionale e mediterranea, quale sistema integrato di servizi per la connettività, consapevoli di come la strategia sia quella di potenziare il network siciliano, un sistema portuale oggi multipurpose, valore da coltivare e rafforzare: è stato questo il "sentiment" con il quale si è lavorato alla costruzione del Piano operativo dell'Ente, declinando gli indirizzi in funzione delle specificità dei porti della Sicilia occidentale. Una sorta di cronoprogramma per rendere sempre più competitivo il Sistema, e centrale rispetto alla portualità mediterranea.

La Sicilia dei porti occidentali è oggi finalmente attiva, saldamente europea e compiutamente mediterranea. Qui il lavoro svolto dall'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha rimesso i porti e quanto ruota attorno a essi sulla strada dello sviluppo europeo con investimenti produttivi, riforme, cultura d'impresa, affondando le radici nell'attitudine al "fare, e fare bene" e nella consapevolezza di quanto sia indispensabile proprio questo tessuto connettivo per ridare speranza a un territorio operoso d'incontro e di sintesi tra l'Europa continentale e il Mediterraneo. Negli ultimi sei anni l'AdSP del Mare di Sicilia occidentale ha realizzato quanto non era stato concretizzato nei quarant'anni precedenti: un grande lavoro per la costruzione di un progetto credibile che ha fatto emergere le enormi potenzialità degli scali che ricadono sotto la sua giurisdizione e convogliato le necessarie risorse, come non era mai successo. L'Authority ha dimostrato che anche in Sicilia si possono spendere bene i soldi pubblici, si possono recuperare finanziamenti europei con un dialogo costante e costruttivo con le istituzioni, con una fondamentale visione complessiva. I porti del network, adeguatamente riqualificati, sono diventati un biglietto da visita per il mercato rendendo la Sicilia occidentale uno dei nodi più strategici del Paese per le autostrade del mare. Scomparse le disordinate economie di un tempo: l'AdSP ha costruito infrastrutture, dragato i porti, realizzato strutture ricettive e i risultati non si sono fatti attendere. A fronte di un miliardo di opere realizzate, delle quali oltre 600 milioni già finite, 400 milioni in corso realizzazione, i porti occidentali hanno

ottenuto un incremento a doppia cifra in tutti i singoli settori della blue economy, mentre nelle crociere Palermo, da sola, ha raggiunto i 930 mila passeggeri e, nel 2024, supererà il milione. Il 2023 è stato l'anno che ci aspettavamo che fosse. Infatti, in tutti i settori – crociere, ro-ro, cabotaggio nazionale, merci – siamo andati oltre i numeri del 2019, ultimo anno pre-Covid, e oltre ogni più rosea previsione. E abbiamo inaugurato, con grande successo e partecipazioni, il Palermo Marina Yachting. Dal 2017 il lavoro di tutti ha – finalmente – dato competitività agli scali della Sicilia occidentale e ai territori connessi. Il porto di Palermo e l'intero sistema oggi, infatti, rappresentano un hub multipurpose di primaria importanza che cura maniacalmente il traffico passeggeri, il turismo da mare e il traffico merci, garantendo spazi e infrastrutture funzionali con una flessibilità logistica che, proprio per le dimensioni ridotte degli spazi portuali, incastonati nelle città, rappresenta qualcosa di straordinario. In soli sei anni, si è realizzato quanto non era stato concretizzato nei quarant'anni precedenti: un grande lavoro che ha concentrato l'attenzione sulla dinamica del fare con una forte assunzione di responsabilità. Per quanto concerne il turismo, anche in questo comparto abbiamo impresso il nostro, altrettanto rivoluzionario, cambiamento, impegnandoci a far comprendere quanto sia determinante per un'isola il turismo dal mare e, di conseguenza, il bisogno che i porti, "gate" di ingresso alle città dal mare, risultino funzionali, fisicamente belli, percorribili, "abitati" da turisti, passeggeri e anche cittadini. In questi anni il nostro compito è stato innanzitutto quello di riqualificare, di creare strutture ricettive degne, di essere veloci nelle risposte al mercato, per poi promuovere, sempre sul mercato, il prodotto realizzato e consentire ai privati di investire. Abbiamo realtà importanti che operano intorno a noi come le imprese portuali, essenziali per far funzionare uno scalo. Con esse abbiamo chiuso accordi in modo che i nostri porti vengano mantenuti al massimo di efficienza, manutenzione e pulizia. E siamo diventati un modello per l'Italia per la nostra gestione di altissimo livello degli spazi portuali. Perché non basta realizzare infrastrutture moderne ed esteticamente gradevoli, bisogna anche averne cura. L'AdSP regola, vigila, costruisce, promuove, in modo che il mercato sia incentivato a investire negli scali del network, consentendo all'Autorità stessa di rientrare dal denaro speso. Un'ultima considerazione. L'AdSP non ha solo aumentato i volumi di traffico, che rappresentano il core business dei suoi porti – gestisce non solo Palermo ma anche Termini Imerese, Trapani, Porto Empedocle, Licata e Gela - ma è intervenuta sulla dimensione culturale della portualità della Sicilia occidentale, sul rapporto con le città, incidendo in maniera decisa sui waterfront portuali, certa che, se la cornice è molto bella, il contenuto diventa molto più ricco. Quindi l'estetica, senza però perdere di vista il business: è questo il nostro nuovo paesaggio portuale. Nel 2017 abbiamo lanciato la sfida del mare. E oggi i nostri scali sono diventati luoghi dove accadono delle cose. Tante. In questo POT 2023/25 troverà espansione una fase fondamentale, già avviata, quella di gestione delle infrastrutture e di monitoraggio, ovvero quella che deve assicurare un ritorno economico per il nodo logistico complesso del Mare di Sicilia occidentale, sistema unitario, composto di elementi logistici e produttivi, di dotazioni industriali, impiantistiche e ambientali, di reti energetiche, telematiche e di servizi che costituiscono un insieme coerente di infrastrutture e poli di attività, localizzati nella fascia costiera bagnata dal

mar Tirreno sud-occidentale e dal Canale di Sicilia. Negli anni scorsi è stata definita da parte dell'Autorità una strategia d'azione con un piano di interventi così da rispondere all'obiettivo strategico e prioritario, di restituire il mare alla città e di rafforzare l'integrazione città – porto in una collaborazione che contribuisca alla competitività del territorio urbano. Tra le opere commissariate ci sono i lavori di sistemazione e riqualificazione delle aree di interfaccia del porto di Palermo con la città (1° stralcio 39 milioni), il rilancio del polo della cantieristica navale con il completamento del bacino di carenaggio 150.000 TPL (96 milioni) e il progetto di completamento per la messa in sicurezza dello stesso (45 milioni): opere strategiche per chiudere quel cerchio virtuoso che tiene insieme a Palermo non solo passeggeri e merci ma anche costruzioni di nuove navi. Abbiamo avuto la fortuna, e anche la capacità, di iniziare i nostri interventi prima dello stanziamento delle risorse del PNRR, perché quello dei fondi è sempre stato un finto problema. Il PNRR, con il Fondo complementare, ha accelerato certi processi ma negli scali della Sicilia occidentale la rivoluzione era partita ben prima, e il Piano nazionale ha solo permesso di chiudere gli ultimi interventi del nostro Piano industriale, redatto al termine del 2017. Gli oltre 190 milioni finanziati dal PNRR sono stati, infatti, destinati soprattutto a progetti di consolidamento, mentre le opere di grande infrastrutturazione, i dragaggi e i tanti cantieri aperti che ci hanno consentito il salto di qualità, li avevamo già avviati. Per il Paese, invece, il PNRR rappresenta l'ennesima opportunità, sebbene contenga opere la cui pianificazione risale addirittura al 2002. Evidentemente, se dopo vent'anni non sono ancora state realizzate, qualcosa non ha funzionato. E funzionerà solo se muteranno radicalmente le regole del gioco, che devono essere moderne, snelle, semplici ed efficienti, altrimenti difficilmente entro il 2026 si raggiungerà l'obiettivo. Quello che serve è una importante opera di semplificazione, che consenta di realizzare gli interventi nei termini stabiliti e con risorse certe: e da queste considerazioni partirà l'attesa riforma portuale. Nel dettaglio, nei nostri scali le risorse del PNRR sono state destinate ai nuovi impianti elettrici e di illuminazione delle aree portuali – cold ironing nei porti di Palermo (32 milioni), Termini Imerese (6 milioni), Trapani (6 milioni) e Porto Empedocle (3 milioni). Inoltre, a Palermo 30 milioni sono andati al secondo stralcio dell'adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine Vittorio Veneto sud e Santa Lucia sud, 19 al prolungamento del molo foraneo del porticciolo Arenella, secondo la configurazione P.R.P., 12 ai lavori di consolidamento del molo di sopraflutto Acquasanta e 15 a quelli della banchina sud del molo Piave. A Trapani, sono stati finanziati dal PNRR con 67 milioni i lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio. Abbiamo, ovviamente, puntato anche sull'innovazione tecnologica. Digitalizzare significa semplificare l'azione ed essere più trasparenti, più funzionali, più operativi. E più attrattivi sul mercato. In quest'ottica, nei porti del Sistema prevediamo la realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali, per un importo complessivo di € 5 milioni di euro. L'informatizzazione migliora la gestione corrente degli uffici e l'aver messo a disposizione delle forze dell'ordine una piattaforma informatica codificata, in cui sono presenti tutte le informazioni, agevola notevolmente il compito dei corpi militari e civili dello Stato, consente loro di risparmiare tempo nelle ricerche e di agire tempestivamente. Ed

eccoci alla sostenibilità: l'obiettivo di un porto "green" passa anche attraverso decisivi interventi sui mezzi, sul risparmio energetico. La nostra politica per il futuro ci ha fatto ragionare concretamente attorno alla parola sostenibilità, riempendola di contenuto. Lo abbiamo fatto ben prima che diventasse tanto di moda e la nostra voglia di dare un contributo in termini di sostenibilità ambientale e di riduzione delle emissioni di CO2 è tangibile. Sostenibilità significa partire con un piano preciso: lo facciamo con l'elettrificazione delle banchine, con l'efficientamento energetico da fonti rinnovabili, progetto di cogenerazione compreso, per fornire tutta l'energia che occorre ai nostri porti. Lo abbiamo fatto mettendo a gara il progetto "Green port", affidandolo, dopo un anno di procedura amministrativa, a una società privata in partenariato pubblico/privato con noi. L'intervento prevede infrastrutture e servizi di efficientamento energetico "Smart Port" con un contributo da parte dell'AdSP al Project Financing di Free Energy di 2 milioni e 400 mila euro per l'intero sistema. Lo continuiamo a fare oggi dialogando con i player internazionali per la ricerca sull'idrogeno, elettrificando i mezzi che operano in ambito portuale attraverso la nostra società di servizi di interesse generale che già ha acquistato i primi esemplari elettrici per la movimentazione delle merci. Così come abbiamo investito nelle autostrade del mare - settore determinante per la drastica riduzione delle emissioni che garantisce eliminando dalle nostre arterie autostradali milioni di camion ogni anno - affiancando gli armatori e cercando di dare loro le giuste risposte dal punto di vista operativo e logistico. A Palermo il momento clou del 2024 sarà l'inaugurazione del primo stralcio del progetto "Interfaccia città-porto", altro passaggio che ricuce il rapporto con la città e modifica radicalmente l'accesso in porto. Il porto, ne sono orgoglioso, si è riappropriato di un valore iconografico essenziale nel contesto del centro storico di Palermo attraverso il nostro lavoro, attraverso passaggi strategici, indispensabili per dare a un'area una propria redditività. Il progetto di "Interfaccia, città-porto" prevede un nuovo ingresso sulla via Crispi e si sviluppa longitudinalmente per circa 400 metri lungo la via Crispi, su una superficie di circa 52.000 mq, compresa tra il molo S. Lucia e il Molo Vittorio Veneto. I flussi carrabili e quelli pedonali verranno nettamente separati, come saranno distinti gli accessi dei passeggeri pedonali dal traffico dei mezzi pesanti. Questa netta divisione è stata risolta "sollevando" da terra tutto ciò che riguarda la viabilità pedonale, sopraelevando le funzioni dedicate ai cittadini e ai passeggeri alla quota +7.00 m. con una passerella. C'è un altro spazio di città lambito dall'acqua il cui recupero porterà la firma dell'Authority: è il Foro Italico. La sua riqualificazione passa attraverso la riconsegna all'AdSP da parte del Comune, in modo da individuare la più adatta soluzione tecnico-giuridica che permetta di ultimare tempestivamente i lavori appaltati dal Comune per la realizzazione dell'impianto di sollevamento fognario e il disinquinamento del porticciolo della Cala. Per la valorizzazione di questa fascia costiera, l'AdSP lancerà un concorso di progettazione internazionale di idee. L'intervento sarà realizzato a cura e spese dell'AdSP, una volta reperite le fonti finanziarie. Si proseguirà con opere che riguardano la messa in sicurezza del cantiere navale, ovvero: salpamento pennello scalo alaggio, dragaggio fondali, trasformazione scalo alaggio in piazzale, viabilità nel collegamento banchina Quattroventi - Molo nord. Finanziati con il Pnrr, oltre al cold ironing, anche il completamento

del molo foraneo del porto Arenella, secondo configurazione P.R.P., l'adeguamento e la messa in sicurezza statica delle banchine Vittorio Veneto nord e Santa Lucia sud (II stralcio, 30 milioni), i lavori di consolidamento della banchina sud del Molo Piave (15 milioni) e quelli di consolidamento del molo di sopraflutto Acquasanta (12 milioni). Inoltre, a Palermo 19 milioni sono andati al prolungamento del molo foraneo del porticciolo Arenella, secondo la configurazione P.R.P. È nel concetto di "sistema" che può esprimersi la nostra Autorità, soprattutto in termini di strategia tra porti. Ecco allora che a Termini Imerese verrà spostato il terminal container: piccolo ma di alta qualità, consentirà il trasferimento diretto del prodotto senza innalzare troppo i costi della logistica e abbattendo i tempi. Inoltre, si stanno riqualificando intere aree a terra, investendo in una serie di opere, tra cui quella del porticciolo turistico e di un piccolo cruise terminal. Si prevede anche la realizzazione della nuova biglietteria e di un posto ristoro, adiacente al varco principale di accesso al porto. Verrà potenziata e rettificata la banchina di riva sulla quale il terminal container assicurerà nuovi numeri e un aumento di traffico, si procederà al banchinamento e alla infrastrutturazione delle aree per la cantieristica minore. Vogliamo rendere la vita facile e conveniente agli armatori nazionali e internazionali che decidono di entrare in Sicilia attraverso i nostri porti, piuttosto che ricercare percorsi alternativi. Tutto il porto di Termini Imerese vive una intensa fase di trasformazione. Il primo intervento riguarda la parte nord, dove verranno creati nuovi spazi dedicati alle attività turistiche, mentre le attuali funzioni portuali verranno trasferite sull'area sud. A nord, quindi, troveranno posto 6 aree ricreative, a verde, spiagge, attività ricettive e verranno demoliti alcuni fabbricati fatiscenti e inutilizzati per aumentare la visibilità del mare. L'area verde sarà messa in comunicazione con quella all'estremo sud del porto - dove il DPSS ha individuato la nuova darsena per il diporto turistico - attraverso un sistema di camminamenti a verde e di piste ciclabili. Inoltre, la banchina Veniero, privata delle sue funzioni portuali, sarà destinata ad attività attrattive e turistiche, facendo però da collegamento tra la banchina di riva e la diga foranea. L'intero intervento prevede un importo di 10 milioni, si inizia a lavorare su uno stralcio per 5 milioni con un finanziamento autonomo. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina 630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), per rendere efficace l'attuazione delle ZES e che a queste risorse si aggiungono ulteriori 1,2 miliardi di euro che il PNRR riserva a interventi sui principali porti del Mezzogiorno. Questa la linea PNRR ZES, a Termini Imerese, riguarda il rilancio della portualità. Ovvero la riqualificazione del piazzale della diga di sottoflutto che permetterà la realizzazione di una struttura con funzioni diportistiche dove, come detto in precedenza, una stecca lunga 280 metri ospiterà uffici, bar e ristoranti: un intervento da 14 milioni già finanziato. Gli uffici dell'AdSP verranno trasferiti da nord a sud e riqualificheremo il piazzale operativo dedicato alla pesca. Sempre con fondi PNRR ZES (14 milioni), infatti, creeremo tra il Trapezoidale e il sottoflutto una funzionale banchina operativa - con tre capannoni attrezzati con un "travel lift" - utilizzata dai cantieri nautici attualmente operativi. Importo 14 milioni. Il terzo intervento PNRR ZES riguarda il rafforzamento dell'area terminal

containers, individuata nell'ampio piazzale della banchina di Riva (8 milioni). I dragaggi (29 milioni) saranno terminati nel 2024, in fase di ultimazione il completamento del molo di sottoflutto (30 milioni) e di sopraflutto (30 milioni).
A Trapani è l'ora dell'intervento di dragaggio e verrà anche completato il consolidamento della banchina Sanità. Sono in fase di esecuzione i lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio (importo complessivo intervento € 67,5 mln, finanziato dal PNRR) per portare i fondali a una profondità compresa fra gli 10 e i 11 metri e permettere così l'ingresso di navi con un pescaggio superiore rispetto a quello oggi consentito, con particolare attenzione al traffico crocieristico. In un primo momento si procederà dall'imboccatura del porto sino al primo pennello degli aliscafi, successivamente saranno interessate dai lavori le aree dei cantieri, delle banchine ASI, del molo Isolella e del bacino di carenaggio. Si prosegue con i lavori di consolidamento e adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del molo Sanità (importo complessivo intervento € 8 mln), con i lavori di manutenzione mediante accordo quadro, i lavori di completamento del consolidamento e dell'adeguamento delle banchine operative settentrionali (€ 1,8 milioni), lavori in corso di esecuzione. In fase di progettazione avanzata (è in corso la procedura integrata Via/Vas) la riqualificazione del waterfront storico (150 milioni), dedicato ai passeggeri e a funzioni urbano-portuali, una delle opere più attese che cambierà il rapporto tra la città e il suo porto. Inoltre, è in attesa di finanziamento fase di progettazione il nuovo terminal mini-crociere (€ 1 milione), mentre è di 8 milioni l'importo per la realizzazione del nuovo ponte di collegamento con la banchina Ronciglio del porto, e 22 milioni sono tutti per i lavori relativi al consolidamento e all'adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di riva. Da realizzare anche la rimozione della Diga Ronciglio ed escavo dei fondali antistanti (€ 30 mln), nonché per la messa in esercizio della nuova banchina Ronciglio. A Porto Empedocle sarà avviata la progettazione del primo, vero, cruise terminal per aumentare l'offerta di strutture ricettive. Tra gli interventi previsti è stata già espletata la gara di appalto per i lavori di demolizione del fabbricato ex Montedison con copertura a botte, mentre è in corso la progettazione per i lavori di manutenzione necessari per il decoro e l'operatività, quelli per installazione di un pontile sulla banchina Crispi; quelli per il ripristino dei fondali antistanti la banchina Sciangula e quelli per la realizzazione di un attracco per navi ro-ro in radice sempre alla banchina Sciangula. Si porteranno avanti i dragaggi, la ricostruzione del molo Crispi SO e l'adeguamento funzionale della stecca degli edifici demaniali (64 milioni). Da qualche anno, inoltre, è stata data a Enel l'autorizzazione per la costruzione di un rigassificatore nell'area demaniale IRSAP a Porto Empedocle, altro porto dell'AdSP per un altro investimento importante, uno scalo strategico per vari settori del trasporto marittimo: quello con le Pelagie, quello crocieristico di nicchia per la vicinanza a luoghi di grande interesse quali la Valle dei Templi di Agrigento e la Scala dei Turchi, fino alla possibilità di ospitare, appunto, un rigassificatore. A Licata nei primi mesi si è lavorato per ripristinare la funzionalità del dispositivo portuale, sia come progettazione di interventi di manutenzione, sia dal punto di vista amministrativo. L'impegno precipuo consiste nel migliorare le condizioni strutturali del porto. Abbiamo in corso la progettazione, ora a livello

definitivo ma che stiamo per trasformare in esecutivo, del mercato ittico (4 milioni), e ci sono in programma diversi interventi, tra cui il completamento della banchina di riva con connesso dragaggio dello specchio acqueo antistante con l'impiego complessivamente di € 15 mln. Nel 2022, invece, è iniziata la sfida a Gela: il governo ha deciso di innalzare Gela a porto di riferimento nazionale, accorpandolo alla Autorità di Sistema portuale del Mare di Sicilia occidentale. L'AdSP si è messa a disposizione del progetto di Eni "Argo e Cassiopea": un importante hub energetico che va valorizzato e che può essere sinergico a Porto Empedocle per ciò che si muove nel Mediterraneo e per tutto ciò che il Mediterraneo sta sviluppando. Una nuova tessera, dunque, si aggiunge al grande piano di porre stabilmente la portualità della Sicilia occidentale al centro del mercato mediterraneo. A Gela potrebbe davvero essere realizzata la prima piattaforma che s'incontra dopo Suez. Non solo container, ma anche un hub per rifornimento di LNG - relativamente vicino al nuovo giacimento fra Israele e Cipro - e di un polo dell'Eni, di un meccanismo di trasbordo efficace ed efficiente. È con una mossa di questo tipo che si arricchisce davvero il Mezzogiorno. Se poi, applicando una politica fiscale straordinaria, alle spalle del polo di Gela si riuscisse a creare un'area industriale interconnessa con altre due aree del Mezzogiorno, da identificare immediatamente, allora sì che potremmo parlare di un sistema economico con forti connessioni geopolitiche. Anche a Gela nei primi mesi abbiamo lavorato per ripristinare la funzionalità del dispositivo portuale sia come progettazione di interventi di manutenzione, sia dal punto di vista amministrativo. Abbiamo elaborato un progetto per il consolidamento della banchina di riva per un importo di € 1,2 mln che andrà in gara entro il corrente anno. Abbiamo chiuso un contratto di manutenzione per il porto Rifugio, in attesa della delibera di passaggio dalla Regione all' Autorità. Nel 2024 ci si concentrerà sulla manutenzione straordinaria e le demolizioni di vari edifici e sulla riqualificazione del porto Rifugio con un intervento organico di dragaggio per un importo complessivo di € 40 mln. Serve un segnale forte al territorio e alla comunità con azioni rapide e mirate.

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, Porto Empedocle", recentemente ampliato anche ai porti di Gela (porto Rifugio e porto Isola) e Licata". Occorre, poi, fare riferimento ai nuovi assetti portuali derivanti dagli interventi strutturali programmati ed in corso d'esecuzione.

Come in larga parte già avvenuto nell'anno 2023, bisogna tenere conto, nel triennio relativo al presente POT, che la completa eliminazione delle misure restrittive e limitanti, derivanti della pandemia da COVID-19, ha innescato una forte ripresa dei traffici passeggeri-e merci.

Inoltre, si ritiene che l'affidamento in concessione dei terminal crociere dei Porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle possa ulteriormente contribuire ad un incremento del relativo traffico e, quindi, del numero dei passeggeri. Di fatto nel 2023, si è concretizzato un aumento del numero dei crocieristi in arrivo/partenza/transito di circa l'80% rispetto al miglior risultato raggiunto dal porto di Palermo nell'anno 2019 (circa 930.000 pax).

Il *trend* dei traffici del porto di PALERMO, rilevabile dai dati statistici degli ultimi anni, ha fatto registrare un incremento, in particolare nel traffico merci ro-ro, raggiungendo, nel 2022, 7.730.000 tonnellate di merci annue movimentate. Per il 2023, si prevede un incremento tale da superare 8.000.000 di merci.

Per il 2023, in base ai dati previsionali, si registra per il porto di Palermo:

- un incremento del traffico crocieristico che supererà la soglia di 900.000 passeggeri (+80% rispetto al 2022 – 554.279) e migliorando il miglior risultato ottenuto nel 2018 (578.000 passeggeri). Per il 2024 è previsto un ulteriore e progressivo miglioramento tale da superare la soglia di 1.000.000 di crocieristi.
- un leggero ulteriore incremento del totale delle merci movimentate, con navi ro-ro, che contribuiscono per oltre l'80% del traffico globale; dai dati previsionali del 2023 si ritiene che il volume totale arrivi a sfiorare i 7.500.000 tonnellate (a fronte di 6.828.800 del 2022);
- è previsto un incremento nel numero totale dei passeggeri arrivati/partiti con navi ro-ro e con mezzi veloci, rispetto agli anni della pandemia. Per il 2023 si prevedono in totale circa 1.750.000 di passeggeri (imbarcati/sbarcati – esclusi i crocieristi) (+20% rispetto al 2022 – 1.450.000);
- il totale dei passeggeri movimentati supererà, nel 203 la soglia dei 2.000.000 (2.650.000) rispetto al 1.982.000 registrato nel 2022 (+ 33%)

- una sostanziale tenuta del traffico containerizzato (rispetto al 2023) per quanto riguarda il numero di contenitori movimentati, che si dovrebbero attestare a 14.000 teus (come il 2022);
- un notevole incremento dei traffici relativi all'import/export di auto nuove (da 34.800 del 2022 a 50.000 nel 2023 - + 40 %).

Si precisa che, attualmente, la presenza dei numerosi cantieri in ambito portuale (dragaggio fondali, riqualificazione e consolidamento banchine, rifacimento viabilità portuale, lavori relativi alla realizzazione dell'anello ferroviario cittadino) non hanno consentito una piena fruibilità di tutte le banchine e dell'area portuale limitando, di conseguenza, l'operatività del porto.
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 l'incremento avvenuto nel 2022, anche nel 2023 si sta assistendo ad un ulteriore aumento nel traffico delle merci varie trasportate con navi ro-ro ed alla rinfusa. Si prevede per la fine dell'anno un incremento di circa il 3%
Anche per quanto riguarda il traffico passeggeri, si sta registrando un aumento (+3 %).

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

Per Termini Imerese si prevede per il 2023 il seguente traffico:
- 75.000 passeggeri imbarcati/sbarcati (in lieve incremento sul 2022 - + 3%);
- 1.500.000 tonnellate di merci varie (in lieve incremento sul 2022 - + 2%).

Complessivamente, quindi questi due scali gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, già ricompresi nella giurisdizione dell'allora Autorità Portuale di Palermo, registreranno una movimentazione totale che sfiorerà 10.000.000 tonnellate nel 2023 (10% rispetto al 2022).
Le previsioni per il periodo 2023/2025 appaiono positive anche a seguito della conclusione di alcuni importanti interventi tecnici programmati ed in corso (dragaggio porto di Termini Imerese – concluso -, esecuzione dei lavori di completamento del molo di sottoflutto dello stesso porto, ed avvio dei lavori di realizzazione del nuovo water front nel porto di Palermo). Infatti, i medesimi interventi consentiranno di migliorare notevolmente 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 è specializzato nei traffici passeggeri da/per le isole Egadi e Pantelleria, nel traffico contenitori e di merce varia alla rinfusa ed anche, in misura minore, nel traffico crocieristico. Il secondo è indirizzato in special modo verso la movimentazione di merci alla rinfusa ed al traffico passeggeri da/per le isole Pelagie. Al momento il traffico crocieristico è una piccola componente di quello complessivo portuale.

Dai dati statistici acquisiti nei primi 9 mesi dell'anno 2023, ed in previsione per l'intero anno, risultano i seguenti traffici:

PORTO DI TRAPANI

Passeggeri da/per le isole minori siciliane (Egadi e Pantelleria) circa 1.300.000 (+ 3% sul 2022);
movimentazione contenitori circa 11.000 TEU (in sostanziale pareggio);
traffico croceristico – 7000 pax (in sostanziale pareggio);
auto al seguito passeggeri n. 46.000 (in lieve incremento);
mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa 36.000 (in sostanziale pareggio);
merci alla rinfusa tonn.250.000 (in aumento sul 2022 - +15%)
movimentazione totale merci tonn. 610.000 (+8%).

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Mezzi pesanti imbarcati sbarcati circa n. 11.500 (+ 10%);
auto al seguito passeggeri circa 8.500 (in leggero calo - -5%);
passeggeri da/per le isole minori siciliane (Pelagie) circa 125.000 (in forte aumento - +50%);
merci varie alla rinfusa tonn.300.000 (in forte calo rispetto al 2022 - - 50%);
movimentazione totale merci tonn. 410.000 (- 30% sul 2022).

L'AdSP sta investendo notevoli risorse per la riqualificazione delle strutture e opere esistenti nei due porti (riqualificazione della stazione marittima del porto di Trapani ed aree adiacenti – costruzione nuova stazione marittima nel porto di Porto Empedocle e realizzazione nuova area di security – dragaggio del porto di Trapani) al fine di migliorarne l'accoglienza, l'operatività, la funzionalità, la sicurezza e la security, incentivando l'arrivo di navi crociera e passeggeri.

Inoltre, l'art. 4, co. 2 del d.l. 10 settembre 2021 n. 121, convertito in l. n. 156 del 09.11.2021, ha esteso la competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale anche al Porto Isola di Gela, Porto Rifugio di Gela e Porto di Licata ed in data 25 maggio 2022

è stata formalizzata, da parte della Regione Sicilia, la consegna delle suddette aree portuali all'Autorità. Per tali porti, considerato il breve lasso di tempo trascorso, non si dispone di dati statistici tali da poter valutare compiutamente l'andamento dei traffici.

TRAFFICO RO-RO

Il sistema porti "Palermo - Termini Imerese – Trapani - Porto Empedocle – Gela - Licata" 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 potranno consentire un maggiore sviluppo dello scalo. Il dragaggio dei fondali, attualmente in corso, consentirà anche l'apertura del porto a navi di maggiori dimensioni e di diversa tipologia. Infatti, presso tale sorgitore sarà spostato, all'inizio del 2024, il traffico contenitori presente, ad oggi, nel porto di Palermo. Tale operazione consentirà di dare un ulteriore spinta promozionale allo scalo imerese e di decongestionare il porto di Palermo da una parte del traffico pesante.

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

TRAFFICO CROCIERE

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

Se il 2019 ha visto un forte aumento del numero dei croceristi, nel 2020 c'è stato il tracollo dovuto alla pandemia da COVID-19. Nel 2022, si è rilevata una forte ripartenza tale da riportare detto traffico passeggeri ai livelli del 2019. Nel 2023 si è registrato un aumento di circa l'80% del numero totale dei crocieristi relativo al 2019. È ipotizzabile un ulteriore incremento avendo anche concluso, ad agosto del 2023, i lavori di consolidamento del molo Vittorio Veneto Sud, rendendo, così, totalmente operative le banchine del porto di Palermo destinate a tale traffico. Pertanto, la piena operatività delle aree e strutture in concessione dell'operatore economico (West Sicily Gate), avente quali soci principali le Società Costa ed MSC, che gestisce il terminal crociere nei porti del Sistema portuale, fa presupporre che vi sarà un ulteriore incremento del numero dei crocieristi tale da arrivare, nel prossimo triennio, ad oltre 1.200.000 passeggeri per tutto il network.

MERCI VARIE E ALLA RINFUSA

I programmi dell'AdSP hanno previsto 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, materiale eolico, etc..
Lo sviluppo dei porti di Porto Empedocle e Trapani nel sistema portuale ha fornito e potrà continuare a fornire nuovi impulsi per una crescita globale di tale tipologia di traffici. Anche il porto di Licata potrà contribuire sostanzialmente in tale ottica.

Infine, si evidenzia che il porto di Gela con la sua raffineria si presenta quale unico porto del sistema specializzato nel traffico dei prodotti petroliferi e derivati.

CAPITOLO 2

L'OPERATIVITA' DEI PORTI DEL NETWORK DELL'AdSP

Il porto di PALERMO, come descritto precedentemente, ha il suo core business nei traffici ro-ro, in particolare quelli ro-pax e si è affermato, nel corso degli anni, quale casello delle "Autostrade del Mare" garantendo importanti servizi regolari di linea nel bacino tirrenico e verso la Tunisia. È un importante scalo crocieristico, soprattutto per navi in transito, costituendo altresì uno degli home port per le compagnie Costa Crociere ed M.S.C. che hanno costituito una Società (West Sicily Gate) alla quale è stata rilasciata, con decorrenza nel corso del 2022, la concessione per gestire il terminal crociere e le aree destinate a tale scopo. Tale concessione riguarderà anche i porti di Trapani e Termini Imerese.

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

Il nuovo Terminal aliscafi, consegnato nel mese di novembre 2020, e la realizzazione degli ormeggi per tali unità presso il molo Trapezoidale hanno consentito di realizzare un'area ottimamente qualificata per il traffico passeggeri per le isole minori.

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.

Nell'anno 2022 è stato avviato l'iter per la nuova autorizzazione ex art. 17 della L. 84/94 per fornire manodopera alle imprese autorizzate ex art. 16 e la sua validità, a seguito anche di parere favorevole del Ministero, è stata ampliata, previo parere del Ministero e sentiti le Commissioni Consultive ed il Comitato di Gestione. Nel corso del 2023 è stato emanato il relativo bando di gara che è andato deserto. Allo stato attuale è stata avviata una procedura

negoziata.
Nel Porto di Termini Imerese si è assistito negli ultimi anni ad una stabilizzazione delle linee ro-pax, esercite da GNV S.p.a da e per Napoli e Civitavecchia. Inoltre, si continua ad assistere ad un lieve ma costante aumento della movimentazione di merci alla rinfusa. Lo spostamento, in tale sorgitore, del traffico contenitori consentirà un ulteriore e nuovo slancio dei traffici commerciali.
Talvolta, è successo che, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, le navi non siano potute entrare nel porto di Termini e si fossero dirette, quindi, su Palermo. Tali eventi saranno drasticamente ridotti con il completamento del prolungamento della diga foranea (appena ultimato) ed il completamento del molo di sottoflutto (attualmente in corso). Inoltre, sono stati conclusi i lavori di dragaggio del porto di Termini Imerese. Tali lavori, che hanno portato i fondali ad una profondità di – 10 mt, consentiranno l'accesso di navi di maggiori dimensioni.
Nel porto di Termini Imerese sono presenti due imprese portuali autorizzate ex art. 16 ad espletare operazioni e servizi portuali ed una terza autorizzata ex art.18 L. 84/94.

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 e gli scogli di cava in partenza, provenienti dalla provincia.
Notevolmente sviluppato il settore della piccola cantieristica, della nautica da diporto e della pesca.
Nel porto sono state autorizzate tre imprese portuali a svolgere operazioni e servizi portuali ed una per espletare servizi portuali di rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali rilasciata in *self-handling* alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist.
È stata estesa, come sopra citato, anche a questo porto, l'autorizzazione ex art.17 L.84/94 già rilasciata per i porti di Palermo e Termini Imerese.
Anche per Trapani è in corso l'iter approvato del progetto per il dragaggio dei fondali. Tale attività consentirebbe di incrementare notevolmente le potenzialità di tale sorgitore.

PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Costituisce il nodo per i collegamenti a mezzo traghetti e mezzi veloci per le isole Pelagie e lo scalo è interessato da traffici di merci varie ed alla rinfusa (principalmente salgemma proveniente dalle vicine miniere di Realmonte ed imbarcato dallo Stabilimento Italkali, ubicato in porto. Dopo il totale azzeramento del traffico crocieristico nel 2020 a causa della pandemia da COVID 19, ed una ripresa nel 2022, nel corso del 2023, c'è stata una contrazione (10 approdi con circa 1500 passeggeri). Un incremento si prevede nel prossimo biennio.
Il porto ospita, infine, un importante marineria da pesca.
Risultano attualmente autorizzate ad espletare operazioni portuali ex art. 16, L.84/94, tre imprese portuali. Una quarta, la Società ITALKALI che, tramite il proprio stabilimento in ambito

portuale, esporta il sale prodotto nelle proprie miniere, nel corso del 2022, è stata autorizzata ex art.18 L.84/94. Nel 2023 è stata rilasciata, alla Soc. Siremar – Caronte & Tourist, un'autorizzazione ad espletare in *self-handling* il rizzaggio/derizzaggio autoveicoli sulle proprie navi sociali.

PORTI DI LICATA E GELA

Considerata la recentissima acquisizione di tali porti non si dispone, ancora, di dati sufficienti ad una completa ed esaustiva valutazione.

Il porto di Licata ha una forte vocazione per l'accoglienza del traffico da pesca e da diporto. Esistono, comunque, limitati traffici di merci varie alla rinfusa (in particolare cemento).

Il porto di Gela, ad oggi, ha una vocazione esclusiva, data la presenza della Raffineria, per l'accoglienza del traffico di prodotti petroliferi e/o da esso derivati. Per tale porto è già in fase di avanzata redazione il progetto per la sistemazione ed il dragaggio del porto rifugio.

CAPITOLO 3

ALCUNE NOTAZIONI SUL DEMANIO MARITTIMO

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

Con particolare riferimento al porto di Palermo e di Termini Imerese, si è avviata un'intensa e complessa attività amministrativa volta a dare attuazione al Piano Regolatore Portuale, che ha comportato la sottoscrizione di un Accordo procedimentale del 05.10.2023, con la società GNV spa, Portitalia srl e Cartour srl, volto ad incrementare i traffici Ro/Ro e Ro/Pax sia nel Porto di Palermo che in quello di Termini Imerese e che comporterà, nel corso del 2024, la definizione di complessi procedimenti di rilascio di concessioni demaniali ex art. 18 L. 84/94 per atto formale.

Nel quadro di una pianificazione sistemica delle aree dell' AdSP, concernenti anche il Molo Trapezoidale, nel corso del 2024 si procederà ad avviare la procedura aperta per assentire in concessione lo specchio acqueo destinato all'ormeggio dei maxi yacht, sito presso la testata del Molo Trapezoidale e verrà proseguito il 2° stralcio della delimitazione del Porto di Palermo (da via Sammuzzo alla Cala), anche per inquadrare il Mercato Ittico nella più ampia progettazione e riqualificazione delle aree avviata dall'Ente, di concerto con l'Amministrazione Comunale.

Nel porto di Termini Imerese, a seguito dell'approvazione del DPSS, che prevede l'estensione dei confini della circoscrizione portuale gestita dall'AdSP, sono state avviate con la Regione Siciliana le interlocuzioni che porteranno nel 2024 alla consegna di ulteriori mq 31.324 di aree demaniali marittime, al fine di avviare le opere di rigenerazione urbana e di interazione porto-città, di concerto con l'Amministrazione Comunale.
Nei Porti di Gela e Licata nel 2024 si procederà ad un riassetto generale, anche con la regolarizzazione di numerosi titoli concessori e, relativamente al Porto rifugio di Gela, è prevista la sottoscrizione del Nuovo Accordo Attuativo ex art. 6 del Protocollo di Intesa per l'Area di Gela del 06.11.2014, volto al ripristino funzionale e al potenziamento del porto Rifugio.

Per i porti di Trapani e Porto Empedocle, si evidenzia una gestione del demanio e delle aree in concessione improntata ad un criterio di cautela amministrativa, a fronte dell'intensa attività interna di progettazione infrastrutturale in corso.
Nei porti di Trapani, Porto Empedocle e Gela è stata avviata, altresì, un'intensa attività amministrativa volta al rilascio delle concessioni demaniali di aree funzionali alla realizzazione del progetto "Offshore Ibleo-Campi gas Argo e Cassiopea", volto ad implementare le forniture di gas alla rete nazionale.

In esecuzione della Legge 5 agosto 2022 n. 108, di conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 16 giugno 2022, n. 68, nel 2024 verrà, altresì, definito l'iter amministrativo volto all'estensione della giurisdizione dell'AdSP anche al Porto di Sciacca, con la sottoscrizione del relativo Protocollo di Intesa con la Regione Siciliana, propedeutico al passaggio di consegne.

CAPITOLO 4

L'EVOLUZIONE ECONOMICA – FINANZIARIA DEGLI ULTIMI ANNI

In questo capitolo vengono presi in rassegna i risultati di bilancio dell'Autorità di sistema Portuale del Mare della Sicilia Occidentale negli anni 2019, 2020, 2021 e 2022

Si evidenzia che alcune poste di bilancio sono, per loro natura, estremamente variabili ed eventuali: in tema di entrate si fa specifico riferimento all'art. 18/bis della L. 84/1994 che istituisce un nuovo meccanismo di finanziamento delle ex Autorità Portuali attraverso un fondo inserito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed alimentato dall'1% dell'iva dovuta sulle merci importate attraverso il porto. Tale posta di bilancio risulta per sua natura non facilmente prevedibile.

Inoltre l'art. 1, comma 296 L. 296/2006 prevede la ripartizione di un fondo perequativo fra le Autorità Portuali destinato alla manutenzione straordinaria ed alla riqualificazione degli impianti portuali la cui quantificazione è variabile.

Risultati di cassa integrati anni 2019 – 2022

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

	2022		2021		2020		2019	
	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA	COMPETENZA	CASSA
ENTRATE CORRENTI	20.477.585	25.734.989	21.181.628	18.031.388	16.675.899	16.481.366	18.349.420	19.279.509
USCITE CORRENTI	15.929.514	19.342.716	17.123.223	15.519.447	15.210.800	14.510.205	14.367.520	13.632.005
Saldo gestione corrente	**4.548.071**	**6.392.273**	**4.058.406**	**2.111.942**	**1.465.099**	**1.971.161**	**3.981.900**	**5.647.504**
ENTRATE IN CONTO CAPITALE	97.249.872	123.350.560	15.572.245	46.633.333	122.658.121	45.479.924	173.895.895	21.187.272
USCITE IN CONTO CAPITALE	14.089.416	55.755.399	24.628.946	64.666.443	218.703.264	44.150.647	79.423.713	34.496.317
Saldo gestione c/capitale	**83.160.456**	**67.595.161**	**-8.876.700**	**-21.033.111**	**-96.045.143**	**1.329.277**	**94.472.182**	**-13.309.045**

Dai dati su indicati emerge un adeguato saldo di gestione sia in parte corrente che in parte capitale rilevato in sede di consuntivo 2022.
Le entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazioni di servizi registrano un incremento del 4,8% rispetto il bilancio consuntivo 2021 ed i proventi patrimoniali accertati nell'anno 2022 risultano aumentati del 15,14% rispetto l'anno precedente.
Riguardo le entrate in Conto Capitale si evidenzia che nell'esercizio 2022 sono stati assegnate risorse pari ad € 283.244.060. Si indicano i finanziamenti più significativi:
1) € 13.790.183 assegnati dal Fondo per l'avvio delle opere indifferibili" con Decreto del MEF 18.11.2022 e destinati ad incrementare il fondo per gli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del paese - dm 353/2020 – che ha finanziato il rilancio del polo della cantieristica navale del porto di Palermo - completamento dei lavori del bacino da 150.000 tpl - II lotto funzionale;
2) € 13.893.207 assegnati dal Fondo per l'avvio delle opere indifferibili" con Decreto del MEF 18.11.2022 e destinati ad incrementare il fondo per lo sviluppo e la coesione che ha finanziato i lavori di completamento per la messa in sicurezza del bacino di carenaggio da 150 tpl -I lotto funzionale del porto di Palermo;
3) € 5.570.000 destinati alla realizzazione di un sistema di monitoraggio, nei porti Palermo, Termini e Trapani, degli accessi ai varchi integrati nell'aree portuali (programma pac del pon);
4) € 30.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i) lavori di consolidamento banchine Santa Lucia e Vittorio Veneto nel porto di Palermo;
5) € 17.034.983,26 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di consolidamento della banchina molo Piave nel porto di Palermo;
6) € 16.100.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di consolidamento del Molo sopraflutto all' Acquasanta nel porto di Palermo;
7) € 19.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di completamento del molo foraneo porto dell'Arenella – Palermo;
8) € 32.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di realizzazione del nuovo impianto elettrico ed illuminazione nell'area area portuale del porto di Palermo;
9) € 67.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente ronciglio nel porto di Trapani;
10) € 6.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori di intervento green port nel porto di Trapani;
11) € 6.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori del nuovo impianto elettrico e di illuminazione nell'area portuale di Termini Imerese;

12) € 3.000.000 assegnati con il Fondo Complementare al PNRR destinati a finanziare i lavori del nuovo impianto elettrico e di illuminazione nell'area portuale di Porto Empedocle;

13) € 35.583.124 assegnati con il Fondo Pac di Pon Infrastrutture e Reti - linea 3 destinati interventi di sistemazione e riqualificazione funzionale ed urbanistica dell' interfaccia porto citta di Palermo. Tale intervento rientra tra le opere commissariali.

14) € 11.844.470 afferenti le risorse derivanti dalla ripartizione del Fondo Perequativo relativo all'anno 2022, giusto Decreto Direttoriale n. 223 del 26/09/2022 comunicato dal MIT con nota 33082 del 21/10/2022.

15) € 1.450.000 afferenti le risorse del Fondo per il finanziamento di interventi di adeguamento dei porti ex art 18 bis legge 84/94 – annualità 2020 e destinati al progetto dei "lavori di completamento ed adeguamento delle banchine settentrionali" nel porto di Trapani;

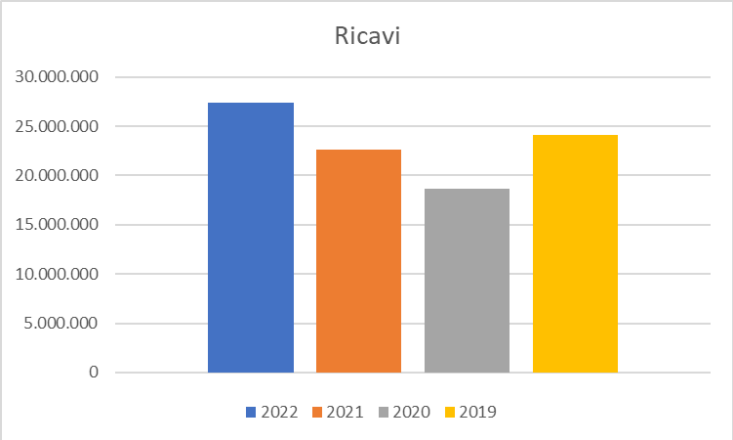
16) € 3.250.000 da ricondurre al finanziamento previsto nel Programma di azione e coesione (PAC) Infrastrutture e Reti 2014/2020 a titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti destinato alla realizzazione di nuove infrastrutture per l'accoglienza dei passeggeri a Porto Empedocle ed intermodalità vigatese.

Risultati economici aggregati anni 2019 – 2022

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

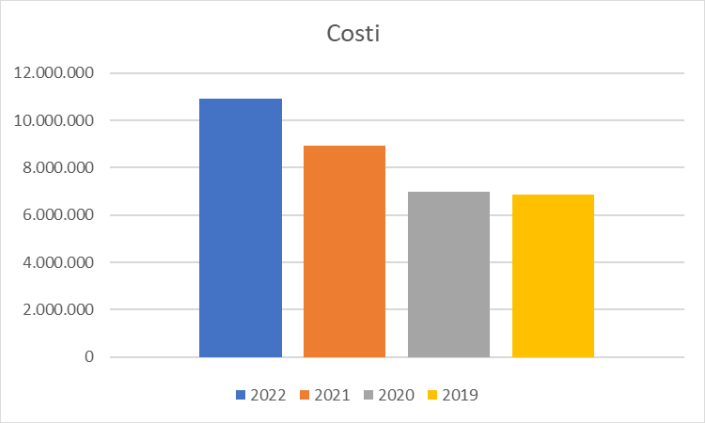
	2022			2021			2020			2019		
	Istituzionale	**Commerciale**	**Consolidato**	**Istituzionale**	**Commerciale**	**Consolidato**	**Istituzionale**	**Commerciale**	**Consolidato**	**Istituzionale**	**Commerciale**	**Consolidato**
Revenues	19.196.216	8.201.242	**27.397.458**	15.003.066	7.582.357	**22.585.423**	14.093.351	4.571.407	**18.664.758**	18.223.946	5.897.309	**24.121.255**
Costi per servizi	7.670.647	3.236.575	**10.907.222**	6.263.911	2.671.090	**8.935.001**	4.648.279	2.337.173	**6.985.452**	4.055.328	2.802.129	**6.857.457**
Salari e stipendi	4.358.584	730.653	5.089.237	4.012.014	798.585	**4.810.599**	3.694.394	500.592	**4.194.986**	3.351.419	574.930	**3.926.349**
Oneri sociali	1.123.287	133.614	1.256.901	1.186.976	205.867	**1.392.843**	1.181.597	139.328	**1.320.925**	1.018.832	120.399	**1.139.231**
T.f.r.e quiescen.	469.602	66.391	535.993	115.076	22.682	**137.758**	317.989	45.541	**363.530**	244.946	80.002	**324.948**
Altri costi pers.	219.830	88.931	308.761	159.241	78.127	**237.368**	168.971	53.210	**222.181**	104.625	31.458	**136.083**
Totale costo personale	6.302.056	1.040.387	**7.342.443**	5.473.307	1.105.261	**6.578.568**	5.362.951	735.671	**6.098.622**	4.719.822	806.789	**5.526.611**
Oneri diversi di gestione	576.874	252.811	**829.685**	803.087	80.167	**883.254**	758.303	893.736	**1.652.039**	533.259	11.089	**544.348**
Diff. Valore e costi della produzione	2.256.257	3.520.486	**5.776.743**	-1.454.878	3.407.057	**1.952.179**	1.850.595	524.807	**2.375.402**	2.882.867	1.619.329	**4.502.196**

a) Ricavi



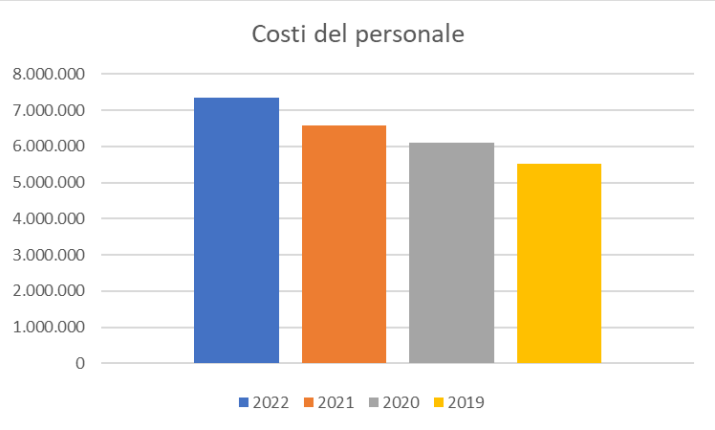
Il grafico mostra che l'andamento dei ricavi si è consolidato in un intorno di 23 milioni di euro.

b) costi per servizi



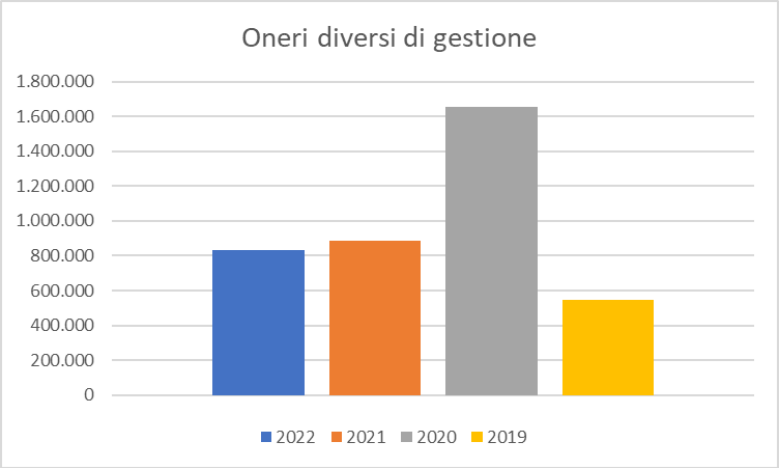
Il grafico mostra che i fattori di produzione "servizi" che il sistema acquista all'esterno sono indicati attorno a poco più di 10 milioni di euro.

c) Costo del personale



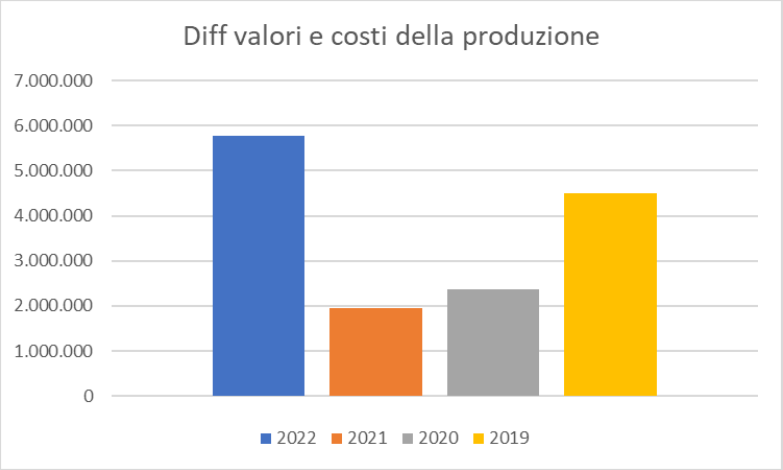
Il grafico che precede mostra che il costo della manodopera aggregato ha subito un aumento nel 2022 attestandosi oltre i 7 milioni di euro. Il dato del costo del personale va messo in relazione con l'organico in servizio che, complessivamente, nel corso degli ultimi anni ha registrato un significativo incremento.

d) oneri diversi di gestione



Il grafico mostra un decremento nel corso del 2022.

e) Differenza fra valore e costi di produzione



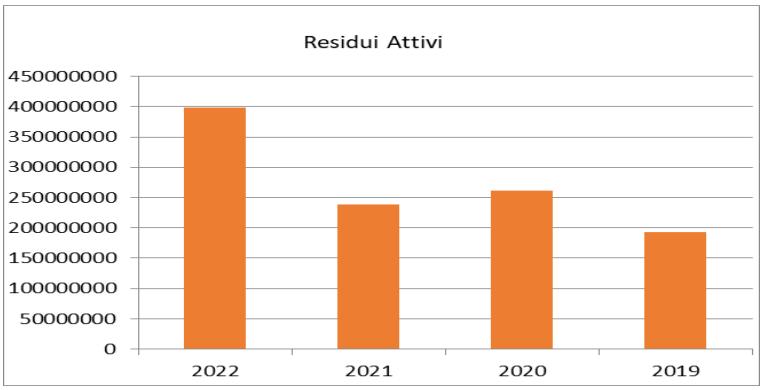
Quest'ultimo grafico restituisce informazioni sul margine operativo che registra un significativo incremento positivo nel corso del 2022.

	2022	2021	2020	2019
Consistenza della cassa all'inizio	**72.454.237**	**56.967.936**	**54.323.400**	**61.407.170**
in c/competenza	123.421.296	73.101.913	35.006.987	39.287.937
in c/ residui	32.727.668	31.499.577	33.732.997	7.395.349
Riscossioni	**156.148.964**	**104.601.490**	**68.739.984**	**46.683.286**
in c/competenza	36.919.950	23.678.153	21.584.969	30.357.446
in c/ residui	80.470.781	65.437.036	44.510.479	23.409.610
Pagamenti	**117.390.731**	**89.115.189**	**66.095.448**	**53.767.056**
Consistenza della cassa alla fine	**111.212.470**	**72.454.237**	**56.967.936**	**54.323.400**
degli esercizi precedenti	204.135.334	230.308.352	150.086.618	32.993.533
dell'esercizio	194.192.455	7.623.094	112.016.606	159.338.457
Residui attivi	**398.327.789**	**237.931.446**	**262.103.224**	**192.331.990**
degli esercizi precedenti	198.200.212	221.189.583	73.306.902	50.881.042
dell'esercizio	287.538.656	61.865.149	220.018.668	69.814.866
Residui passivi	**485.738.868**	**283.054.732**	**293.325.570**	**120.695.908**
Avanzo/Disavanzo dell'amministrazione	**23.801.391**	**27.330.951**	**25.745.590**	**125.959.482**

Residui Attivi

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.

Nelle tabelle sono indicati gli indici di scostamento negli ultimi 4 anni relativi allo smaltimento dei residui attivi.

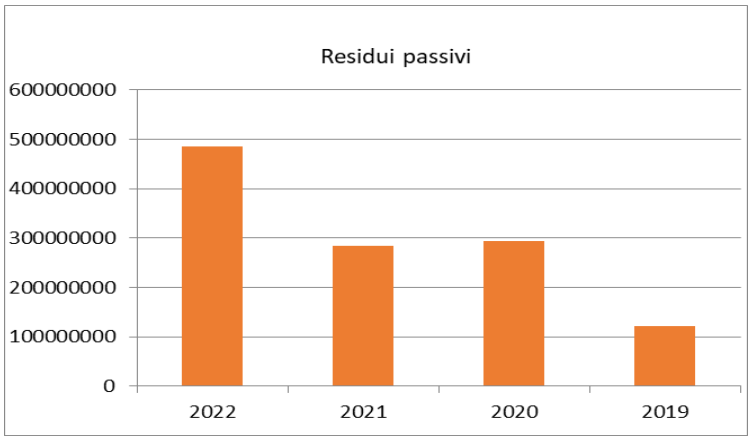


	2022	2021
Residui riscossi + minori accertam. Residui all'1/1 + maggiori accertamenti	0,14	0,12
	2020	**2019**
	0,22	0,31

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 4 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.

	2022	2021
Residui pagati + minori impegni Residui all'1/1 + maggiori impegni	0,30	0,25
	2020	**2019**
	0,39	0,32

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

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

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

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

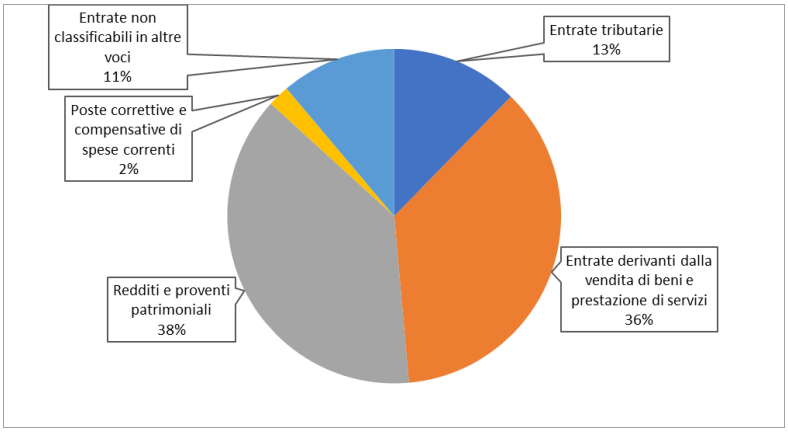
Trasferimenti correnti	**2022**		**2021**	
Entrate correnti	0	100	0	100
	24.045		21.181	
	2020		**2019**	
	0	100	0	100
	16.676		18.349	

	2022	**%**	**2021**	**%**
Spese personale **Entrate correnti**	**7.713** **20.626**	**37**	**7.267** **21.182**	**34**
	2020	**%**	**2019**	**%**
Spese personale **Entrate correnti**	**6.371** **16.676**	**31**	**5.700** **18.349**	**22**

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

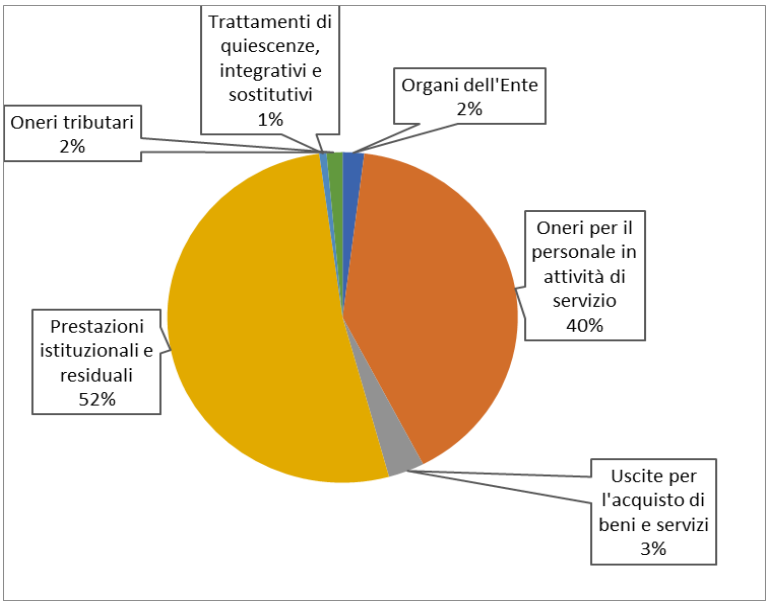
ENTRATE

Entrate tributarie	2.631.520
Entrate derivanti dalla vendita di beni e prestazione di servizi	6.387.477
Redditi e proventi patrimoniali	8.959.332
Poste correttive e compensative di spese correnti	424.439
Entrate non classificabili in altre voci	2.074.817
Totale	**20.477.585**



USCITE

Organi dell'Ente	288.825
Oneri per il personale in attività di servizio	5.882.607
Uscite per l'acquisto di beni e servizi	484.488
Prestazioni istituzionali e residuali	7.589.662
Trattamenti di quiescenze, integrativi e sostitutivi	98.121
Oneri tributari	212.711
Traf. Passivi + poste correttive + non classificabili altre voci	1.373.100
Totale	**15.929.514**



Per prestazioni istituzionali e residuali, i servizi più significativi riguardano l'instradamento del traffico portuale, servizio di illuminazione, servizi di vigilanza e servizi di interesse generale.

CAPITOLO 5

POLITICHE COMUNITARIE, PROJECT MANAGEMENT, BLENDING FINANZIARIO

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

FONDO INFRASTRUTTURE E INVESTIMENTI

L'art. 1, comma 140, della legge 11 dicembre 2016, n. 232, recante «Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2017 e bilancio pluriennale per il triennio 2017- 2019», ha istituito nello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze un apposito fondo (*c.d. Fondo Infrastrutture e Investimenti*) da ripartire per assicurare il finanziamento degli investimenti e lo sviluppo infrastrutturale del Paese.

Nell'ambito della suddetta procedura l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha proposto l'ammissione al finanziamento dei seguenti due interventi infrastrutturali:

- Porto di Palermo – Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo € 81.000.000,00;
- Porto di Palermo – Riqualificazione Molo Trapezoidale € 25.500.000,00.

Detta proposta è stata ritenuta prioritaria in quanto accresce la capacità portuale del porto di Palermo, e quindi inserita nella proposta di ripartizione del Fondo di che trattasi, nei seguenti termini: "Porto di Palermo – Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo" e "Porto di Palermo – Riqualificazione Molo Trapezoidale", per l'importo rispettivamente di euro 81.000.000,00 e di euro 25.500.000,00;

L'approvazione della prima fase del programma di interventi infrastrutturali prioritari in ambito portuale è stata disposta con decreto ministeriale n. 353 del 13/08/2020, registrato alla Corte dei conti in data 8/09/2020 al n.3278, pubblicato in Gazzetta Ufficiale – Serie Generale - n. 244 del 2/10/2020 e riporta nell'Allegato 2 l'elenco degli interventi ammessi al finanziamento pubblico, tra i quali risultano quelli sopra menzionati.

Superata la fase dell'assegnazione delle risorse la struttura, impegnata nella strutturazione delle procedure di gestione, monitoraggio e controllo per l'avvio delle operazioni finanziate come previsto dall'Accordo stipulato dal MIT, ha riscontrato talune criticità, di seguito illustrate, che potrebbero ostacolare l'obiettivo della realizzazione delle opere nelle modalità celeri e semplificate stabilite dal Ministero stesso.

Ovvero, l'opera denominata "*Porto di Palermo - Rilancio del polo della cantieristica navale nel porto di Palermo*" è stata individuata, ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del Decreto Legge 18 Aprile 2019, n° 32, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 giugno 2019, n°55, quale intervento infrastrutturale caratterizzato da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva/attuativa e da una complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comporta un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, per la cui realizzazione si è resa necessaria la nomina di un Commissario Straordinario.

In data 16 aprile 2021, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il Dott. Pasqualino Monti è stato nominato, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto Legge 18 aprile 2019, n°32, convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 giugno 2019, n°55, Commissario Straordinario dell'opera in questione.

Considerate le criticità legate alle modalità attuative del Fondo Infrastrutture e pertanto l'assenza di copertura economica, l'Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso un processo di concertazione, con il Ministero delle Economie e Finanze ed il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili, per ottenimento di una rimodulazione della spesa sulla base del cronoprogramma dell'opera e quindi l'erogazione delle somme finanziate, al fine di consentire l'avvio immediato della procedura per l'affidamento dell'appalto integrato.

<u>FSC – Fondo per lo Sviluppo e la Coesione</u>

Il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione (FSC), inizialmente denominato Fondo per le Aree Sottoutilizzate (FAS) è il principale strumento del governo italiano di finanziamento e attuazione delle politiche di riduzione degli squilibri economici e sociali sul territorio nazionale.

Nell'ambito del suddetto Fondo l'Autorità di Sistema Portuale, superata la fase di candidatura e di stipula della Convenzione, per l'operazione finanziata per 39 milioni di euro relativa all'Intervento per la "Messa in sicurezza del porto di Palermo lavori di completamento per la messa in sicurezza del bacino da 150tpl", ha intrapreso tutte le procedure atte all'avvio dell'operazione nel rispetto del manuale di procedura per la gestione, monitoraggio e controllo della spesa.

Con DPCM 16 aprile 2021 è intervenuta la nomina, ai sensi dell'art. 4 del Decreto Legge 18 aprile 2019, convertito con modificazione dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, del Dott. Pasqualino Monti, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, quale Commissario Straordinario dell'intervento prioritario infrastrutturale prioritario per il "rilancio della cantieristica navale nel porto di Palermo e realizzazione sistema interfaccia Porto – Città".

La procedura di commissariamento dell'opera, con riferimento all'ammissibilità della spesa, ha paradossalmente rallentato le procedure di attuazione della stessa, seppur temporaneamente, in attesa della chiusura del processo di concertazione con l'Autorità di Gestione competente e

con L'Agenzia della Coesione Territoriale relativamente alle regole per l'ammissibilità della spesa attivata con la normativa in deroga.
Considerato che a seguito del tempo trascorso in assolvimento delle numerose lungaggini burocratiche, nonché gli obblighi da manuale delle procedure attuative e la deadline per l'assunzione dell'impegno giuridicamente vincolante per l'opera fissata al 31/12/2022 non concedono deroghe al Commissario Straordinario, l'Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso un processo di concertazione, con l'Autorità di Gestione competente e l'Agenzia di Coesione, al fine semplificare ed efficientare i processi di programmazione, vigilanza ed attuazione degli interventi finanziati dal Fondo per lo Sviluppo e la Coesione, anche con specifico riguardo alla disciplina delle obbligazioni giuridicamente vincolanti in considerazione della natura dell'Opera sottoposta a commissariamento governativo.

PON I&R 2014/40

Il Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020 persegue le priorità dell'Unione Europea nell'ambito delle infrastrutture di trasporto, contribuendo al miglioramento delle condizioni di mobilità delle persone e delle merci ed è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e a rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale.
L'Autorità di Sistema Portuale è beneficiaria di ben tre finanziamenti a valere sul PON I&R 2014/40 per l'importo complessivo € 94.300.000,00 per gli interventi di Dragaggio del Bacino Crispi, di Dragaggio del porto di Termini Imerese e del Molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio del progetto generale).
Gli stessi interventi, nonostante i ritardi e le difficoltà di attuazione delle operazioni legate alla situazione pandemica che ha acuito i processi economici di tutto il Paese, procedono secondo i relativi cronoprogrammi.
In conformità a quanto previsto dal MOP (Manuale Operativo Procedura) e dai relativi allegati, per gli interventi finanziati PON I&R 2014/2020 sono state effettuate le seguenti Domande di Rimborso (DrR):

Tipo	Numero	Titolo Progetto	Importo	Data Presentazione	Stato
DDR	4	Porto di Palermo - Lavoro di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale	€ 4.653.476,78	31/03/2022	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	3	Porto di Palermo - Lavoro di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale	€ 6.532.070,41	02/11/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	2	Porto di Palermo - Lavoro di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale	€ 22.028.376,26	16/04/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	1	Porto di Palermo - Lavoro di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale	€ 15.720.000,00	03/12/2019	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	2	Porto di Termini Imerese - Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m.	€ 7.000.000,00	20/12/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	1	Porto di Termini Imerese - Lavori di dragaggio del porto a quota - 10,00 s.l.m.m.	€ 4.663.475,63	23/11/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	6	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 2.256.600,00	29/09/2022	Verifica amministrativa : Chiarimenti / integrazioni presentati
DDR	5	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 842.300,00	27/06/2022	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	4	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 4.662.000,00	15/03/2022	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	3	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 1.581.000,00	12/10/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	2	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 1.399.500,00	07/10/2021	Verifica amministrativa : Chiusa
DDR	1	Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento).	€ 2.660.342,11	30/06/2021	Verifica amministrativa : Chiusa

Ben due Operazioni di cui sopra sono state estratte a campione per essere sottoposte ad audit ex art. 127 Reg.(UE) 1303/2013 e art. 27 Reg.(UE) 480/2014.

Per l'Operazione "*Porto di Palermo - Lavoro di escavo dei fondali del Bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale*" il giudizio sull'ammissibilità e regolarità della spesa oggetto del controllo è allo stato positivo.

E' in corso di esecuzione, invece, l'audit per l'Operazione "*Porto di Termini Imerese - Lavori di completamento del molo foraneo sopraflutto (secondo stralcio di completamento)*".

Si sta procedendo così all'attuazione di tutte le procedure e i processi interni per la realizzazione delle ulteriori spese al fine di rispettare e concludere le operazioni nelle tempistiche concordate.

<u>PAC del PON I&R 2014/20</u>

Il Programma di Azione e Coesione complementare al PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PAC 2014/2020) è stato approvato con Del. CIPE n. 58 del 1 Dicembre 2016. Il PAC 2014-2020 è finalizzato a garantire uno sviluppo competitivo dei territori delle regioni meno sviluppate del Mezzogiorno e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di Europa 2020, attraverso azioni ed interventi riferibili agli OT 2 "Migliorare l'accesso alle tecnologie

dell'informazione e della comunicazione, nonché l'impiego e la qualità delle medesime" e OT 7 "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili", dell'Accordo di Partenariato.

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

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

Alla luce delle predette candidature, il MIMS - Dipartimento per la programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi - Direzione generale per lo sviluppo del territorio, la pianificazione e i progetti internazionali, ha reso noti gli esiti dell'istruttoria amministrativa e tecnica e, con provvedimenti definitivi, ha ammesso a finanziamento le proposte progettuali:

- <u>Asse A</u>: "Realizzazione di un sistema di monitoraggio degli accessi attraverso varchi integrati nelle aree portuali della AdSP del Mare di Sicilia Occidentale – CUP: I86G21002390001" per l'intero importo di € 5.570.000,00.;
- Asse B: "Nuove aree di interfaccia con la città del Porto di Palermo", candidata per l'importo complessivo pari ad € 35.593.123,00;
- <u>Asse C</u>: "Realizzazione di nuove strutture per l'accoglienza dei passeggeri a Porto Empedocle e Intermodalità Vigatese– CUP: I41J19000030001" per l'intero importo di € 3.250.000,00.

Le stesse hanno già concluso l'iter di convenzionamento e sono in corso tutte le procedure ed i processi interni per la realizzazione delle spese e dei cronoprogrammi al fine di rispettare le tempistiche di realizzazione delle operazioni e del MOP (Manuale Operativo Procedura).

<u>Accordo Programma Quadro Regione</u>

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

A seguito dell'emanazione del Decreto-legge del 17.05.2022 n. 50 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 91/2022 che all'art. 26 comma 6 prevede che le stazioni appaltanti adeguino i quadri economici delle procedure di affidamento avviate dopo l'entrata in vigore del Decreto stesso, per fare fronte all'adeguamento dei prezzi, ai sensi del comma 2 e comma 3 dell'art. 26 del Decreto Legge n. 50 del 17/05/2022, è intervenuta l'esigenza di avvalersi delle somme derivanti dai ribassi d'asta.

E' in corso di formulazione un'apposita richiesta ufficiale, indirizzata alla Regione Siciliana – Dipartimento Attività Produttive -, circa la possibilità di utilizzo delle predette somme, qualora non ne sia stata prevista una diversa destinazione sulla base delle norme vigenti.

TEN-T CEF

Nell'ambito delle iniziative CEF Transport, è proseguita, e prosegue sul piano internazionale, la presenza dell'Autorità di Sistema Portuale sui tavoli di concertazione partenariale per la revisione dei regolamenti TEN-T che, a seguito della partecipazione al 17th Meeting of the Scandinavian-Mediterranean Core Network Corridor Forum ha dato piena attuazione al progetto INTERFACE - Renovating the access to the core port of Palermo and its interactions with the urban environment – che ha ottenuto il cofinanziamento della Commissione Europea per l'importo complessivo pari ad € 1.484.900,00, guadagnandosi la stima e l'apprezzamento al tavolo di confronto nonché del Coordinatore europeo del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Pat Cox.

Il 13 settembre 2022 è stato pubblicato dall'Agenzia esecutiva della Commissione Europea CINEA il secondo bando CEF Transport della programmazione 2021-2027.

La Call CEF Transport 2022 ricomprende specifici bandi che riflettono le numerose priorità presenti nel programma di lavoro rivolte a progetti infrastrutturali sulla TEN-T centrale e globale, alle applicazioni intelligenti ed innovative per i trasporti, alla sicurezza delle infrastrutture e alla loro sostenibilità.

L'Autorità di Sistema Portuale prevede la candidatura di proposte progettuali al fine di perseguire l'impegno a presidiare il cambiamento e il rafforzamento della presenza dei porti del network nel corridoio SCANMED.

ZES

Con riferimento all'attività di programmazione e del rafforzamento del sistema, è proseguita incessante l'attività con la Regione e gli altri protagonisti del territorio, per arrivare al riconoscimento della ZES Sicilia Occidentale.

Il prof. Carlo Amenta è stato nominato dalla Ministra per il Sud e la Coesione territoriale Commissionario Straordinario del Governo per le ZES - Zone Economiche Speciali della Sicilia Occidentale, giusto DPCM 22/11/2021 reg.CC. n. 24 del 10/01/22.

L'Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso un processo di concertazione, con il Commissario Straordinario ZES, il Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili ed Assoporti, per la definizione di un regolamento che disciplini i compiti e le competenze amministrativi in capo a tutti gli attori coinvolti nel procedimento di rilascio di autorizzazioni per attività economiche imprenditoriali o di investimenti di natura incrementale nella Zes Sicilia Occidentale.

SMART PORT

L'Autorità di Sistema Portuale ha continuato e compulsato l'impegno nella realizzazione di opere e interventi volti ad efficientare i quattro porti, nella duplice direzione di razionalizzare i consumi e adottare soluzioni progettuali di efficientamento energetico nelle infrastrutture in corso di realizzazione, nonché accelerare l'attuazione della concessione del Project Financing SMART PORT, giusto atto 16/02/2021.

La convenzione della durata di 22,5 anni, stipulata per la realizzazione di lavori e servizi finalizzati allo sviluppo in chiave "Smart Port" dei porti del sistema, prevede interventi che implementano le misure di sicurezza nei nostri porti, la produzione di energia pulita attraverso la realizzazione e lo sfruttamento di un impianto fotovoltaico, di un impianto di trigenerazione e attività di relamping LED che assicureranno un risparmio della spesa per consumi pari a circa il 7% rispetto ai costi attualmente sostenuti nonché un impianto di cogenerazione (nel solo porto di Palermo) che, attraverso il recupero e l'utilizzo dell'energia dispersa sotto forma di calore, garantirà un risparmio del combustibile primario utilizzato per la produzione di energia elettrica pari al 42% circa.

Con protocollo d'Intesa fra la Regione Siciliana e l'AdSP in data 25/05/2022, in ottemperanza a quanto disposto con Legge n. 156 del 09/11/2021, sono state estese a quest'ultima le competenze amministrative sul Porto Rifugio di Gela, sul Porto di Isola di Gela e del Porto di Licata.

Seppur ancora in corso di approfondimento, è intenzione dell'AdSP predisporre un piano di efficientamento energetico anche per i summenzionati porti.

PNRR- Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

l PNRR è parte di una più ampia e ambiziosa strategia per l'ammodernamento del Paese di cui l'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale ne è parte attiva.

Con decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, convertito con modificazioni dalla legge 1° luglio 2021 n.101, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti", all'articolo 1 è stato approvato il "Piano nazionale per gli investimenti complementari" finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ripartisce le relative risorse, per complessivi 30.622,46 milioni di euro, per gli anni dal 2021 al 2026.

Il PNRR si sviluppa intorno a tre assi strategici (digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica, inclusione sociale) e si articola in sedici Componenti, raggruppate in sei Missioni. La "Missione 3" rubricata "infrastrutture per una mobilità sostenibile" mira a rendere, entro il 2026, il sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile e in grado di rispondere alla sfida della decarbonizzazione, e pone, tra gli altri, l'obiettivo specifico di rafforzare e garantire l'interoperabilità della piattaforma logistica nazionale (PNL) per la rete dei porti.

Con il decreto ministeriale n. 330 del 13 agosto 2021 è stato approvato il programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano Nazionale di ripresa e resilienza.

Per quanto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, nell'ambito del programma infrastrutturale approvato col richiamato decreto ministeriale n.330 del 13/08/2021, in relazione alla tipologia di interventi finalizzati allo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici", risultano ammessi al finanziamento pubblico gli interventi di seguito riportati:

- Porto di Palermo - Consolidamento delle banchine sud del Molo Piave ed adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine S. Lucia e Vittorio Veneto, suddiviso in "Molo S. Lucia e banchina Vittorio Veneto", CUP I71J19000050005, per euro 30.000.000,00 e "Banchina sud Molo Piave", CUP I71J19000030005, per euro 15.000.000,00;
- Porto di Palermo - "Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta", CUP I71J19000020005, per euro 12.000.000,00;
- Porto di Palermo - "Completamento molo foraneo porto Arenella", CUP I71J19000040005, per euro 19.000.000,00;
- Porto di Trapani - "Lavori di dragaggio dell'avamporto e delle aree a ponente dello sporgente Ronciglio", CUP I94D19000000005, per euro 67.000.000,00;

In relazione alla tipologia di interventi finalizzati all' "Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)", risultano ammessi al finanziamento pubblico gli interventi infrastrutturali denominati:
Porto di Palermo:"Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale", CUP I79J21002560001, per euro 32.000.000,00;
Porto di Trapani: "Intervento Green port", CUP I99J21002610001, per euro 6.000.000,00;
Porto di Termini Imerese "Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale", CUP I69J21002160001, per euro 6.000.000,00; Porto di Porto Empedocle: "Nuovo impianto elettrico e illuminazione area portuale", CUP I49J21002700001, per euro 3.000.000,00;
Con i Decreti Ministeriali n. 390 in data 17/11/2021, e n° 411 in data 23/11/2021 sono stati approvati gli Accordi Procedimentali n. 32174/2021 e n. 32175/2021 disciplinante le modalità di erogazione, monitoraggio e rendicontazione dei finanziamenti assegnati all'AdSP del Mare Sicilia Occidentale per gli interventi finalizzati allo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" e all' "Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)".
I sopracitati Decreti ministeriali sono stati registrati alla Corte dei Conti e sono pertanto efficaci. Sono in corso di svolgimento tutte le procedure ed i processi interni per la realizzazione delle spese e dei cronoprogrammi al fine di rispettare le tempistiche di realizzazione degli interventi di cui sopra.

PNRR ZES

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza destina 630 milioni di euro per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), al fine di rendere efficace l'attuazione delle ZES.

La misura del PNRR M5C3 Investimento 4 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali" si prefigge di realizzare interventi che mirano nel loro insieme a favorire la competitività e lo sviluppo economico nelle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, ed in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), al fine di rendere efficace l'attuazione delle ZES.

Per quanto di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale, nell'Allegato 1 al suddetto decreto interministeriale n.492 del 3 dicembre 2021 (revisionato a seguito delle indicazioni fornite dalla Unità di Missione del PNRR), sono stati ammessi a finanziamento i seguenti interventi infrastrutturali:

1. "Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Nuova Banchina per la Logistica" con CUP I61B21002290005 Master, per euro 36.000.000,00.

L'intervento complesso, a seguito dell'intervenuta approvazione del DPSS, si realizza attraverso l'attuazione di n. 3 progetti di cui ai CUP collegati al sopraindicato CUP Master

a) CUP I67F21000030006: Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto; € 14.000.000,00;
b) CUP I67F21000020006: Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Area tecnica a supporto della nautica da diporto; € 14.000.000,00;
c) CUP I67F21000010006: Porto di Termini Imerese - Piattaforma Logistica Intermodale - Rafforzamento terminal contenitori; €8.000.000,00;

2. "Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Recupero e sistemazione area da destinare alla Logistica", CUP I67G19000030001, per euro 3.000.000,00.

E' in corso di definizione la registrazione alla Corte dei Conti dell'Atto d'Obbligo connesso all'accettazione del finanziamento assentito con il decreto interministeriale n. 492 del 3/12/2021, per l'intervento 1. "Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Nuova Banchina per la Logistica" con CUP I61B21002290005 Master, per euro 36.000.000,00.

E' in corso di definizione la procedura per la modifica della denominazione dell'intervento ammesso a finanziamento denominato 2. "Completamento Infrastruttura Termini Imerese: Recupero e sistemazione area da destinare alla Logistica", CUP I67G19000030001, con l'intervento denominato "Realizzazione di un Terminal Passeggeri sulla Banchina di Riva nel Porto di Termini Imerese" di pari importo, a seguito dell'intervenuta approvazione del DPSS di cui sopra.

PNRR - Missione 2, Componente 1, Investimento 2.1 “Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo”.

Il PNRR, approvato con decisione di esecuzione del Consiglio ECOFIN del 13 luglio 2021, prevede nella Missione 2 “Rivoluzione verde e transizione ecologica”, Componente 1 “Agricoltura sostenibile ed economia circolare”, l’Investimento 2.1, interventi volti a migliorare la sostenibilità della logistica dei settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, con una dotazione pari a 800 milioni di euro.

Il Decreto Ministro delle politiche alimentari e forestali 30 agosto 2022, che definisce le disposizioni necessarie all’attuazione dell’intervento, individua come oggetto del sostegno finanziario la realizzazione di progetti di investimento volti alla riqualificazione e all’ammodernamento della capacità logistica dei porti ed aree serventi, indicandone le possibili finalità specifiche e le condizioni di finanziamento.

A seguito della pubblicazione dell’Avviso Pubblico MIPAAF n.0531 del 19/10/22, regolante i termini e le modalità di presentazione delle domande per accedere al Fondo PNRR Investimento 2.1 “Sviluppo logistica per i settori agroalimentare, pesca e acquacoltura, silvicoltura, floricoltura e vivaismo”, l’Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale ha stabilito di presentare due proposte di finanziamento a valere sul medesimo Fondo, per la realizzazione di due infrastrutture portuali ricadenti nei porti di Palermo e Licata, il cui importo definitivo è in aggiornamento a seguito dell’adeguamento dei prezzi al prezziario regionale.

Pertanto, è in corso di perfezionamento assolvimento delle numerose attività connesse alle complesse fasi di candidatura del Fondo di cui sopra.

Port Community System (PCS)

Con Decreto MIT R.0000034.31-10-2023 è pubblicato l’Avviso Pubblico per la presentazione da parte delle Autorità di Sistema Portuale di proposte di investimento per l’ammissione al finanziamento per lo sviluppo e l’implementazione dei servizi Port Community System (PCS) per l’interoperabilità con le Pubbliche Amministrazioni coinvolte e la Piattaforma Logistica digitale Nazionale (PLN) a valere sulle risorse previste dalla Misura M3C2 I 2.1 “Digitalizzazione della catena logistica” – Sub investimento 2.1.2 “Rete di porti e interporti” del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall’Unione europea - #Next GenerationEU.

L’avviso disciplina le modalità ed i requisiti necessari per la presentazione delle proposte di investimento per l’ammissione al finanziamento previsto dalla Misura M3C2 Investimento 2.1. “Digitalizzazione della catena logistica” del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - sub investimento 2.1.2 “Rete di porti e interporti” finanziato dall’Unione europea - Next Generation-EU, con specifico riferimento alla realizzazione nonché all’incremento delle funzionalità dei Port Community System (di seguito “PCS”) nonché i criteri per la concessione e le condizioni per l’erogazione delle risorse.

In presenza delle condizioni richieste dall'Avviso, a ciascuna Autorità di Sistema Portuale è assegnato un contributo pari a € 1.000.000,00 ovvero la minore somma corrispondente all'importo di realizzazione effettiva dell'intervento.

L'AdSP nel mese di marzo 2023 ha avviato il progetto di implementazione del proprio Port Community System in riuso del software adottato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. Tale intervento è finanziabile e si inquadra come modulo base così come previsto dall'art.3 comma 2 lettera a) dell'Avviso di cui sopra.

È intenzione di questa AdSP presentare domanda di ammissione al finanziamento sia per il modulo base sia per sia per i moduli avanzati di cui all'art.3 comma 2 punti b), c), d). In tal maniera oltre ad acquisire i servizi standard del PCS (anagrafici, statistici, informazioni sui flussi navi e sulle merci in entrata e in uscita dall'area portuale, connessione con il sistema doganale, gestione documentale, etc) saranno implementati i moduli PCS che mirano sia ad un ulteriore avanzamento tecnologico sia all'estensione dei moduli PCS agli altri porti dell'AdSP in ottica di gestione delle specificità del contesto, degli attori, delle tipologie di traffico e della topologia portuale.

Nel particolare il progetto oltre a prevedere il completamento dei moduli statistiche, gestione nave, entrata/uscita via strada e installazione moduli viabilità, aree buffer, merci pericolose, tasse imbarco/sbarco/ancoraggio, prevede anche la realizzazione del connettore SU.DO.CO., lo sviluppo del connettore eCMR-eFTI, il modulo per la gestione dell'appuntamento intermodale, la gestione predittiva dei mezzi in arrivo ai varchi portuali.

CAPITOLO 6

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

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

6.1 Pianificazione del Sistema Portuale

Gli ambiti e gli obiettivi dei porti del sistema portuale sono stati definiti dal Documento di Programmazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS), adottato dall'AdSP con delibera del Comitato di gestione n.12 del 20 dicembre 2021 e approvato con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 405 del 22/12/2022.

Gli obiettivi generali del DPSS sono di seguito elencati:

- obiettivo 1 – adeguare le infrastrutture portuali;
- obiettivo 2 – gestire le merci;
- obiettivo 3 - integrare la città-porto;
- obiettivo 4 – implementare le economie di rete.

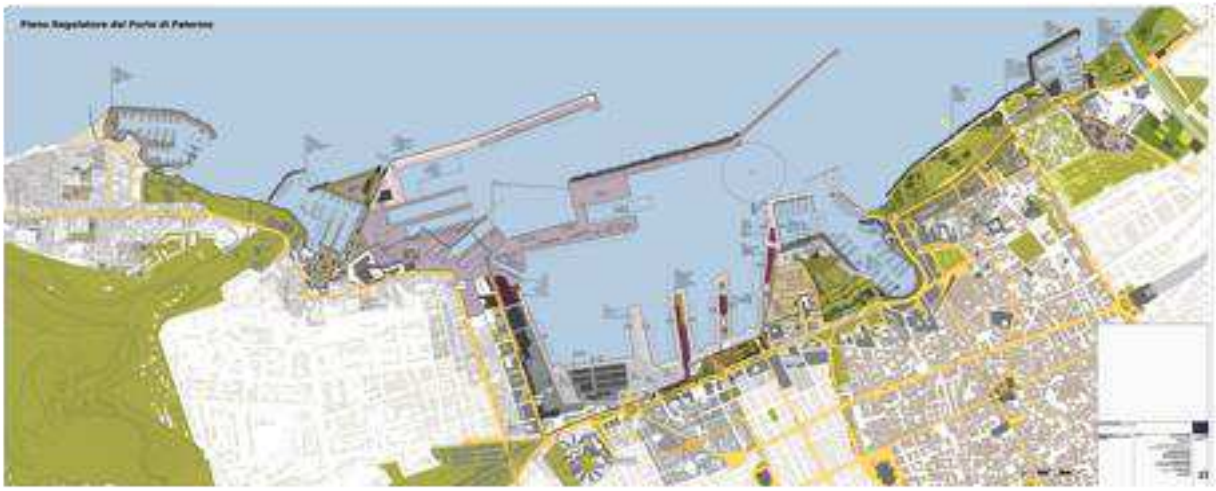
Il vigente DPSS è stato redatto con riferimento al sistema portuale comprendente i porti di Palermo, Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle. Tale documento dovrà essere integrato tenendo conto anche deli porti di Gela, Licata e Sciacca, di recente inseriti nel Sistema Portuale.

6.1.1 Porto di Palermo

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

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

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

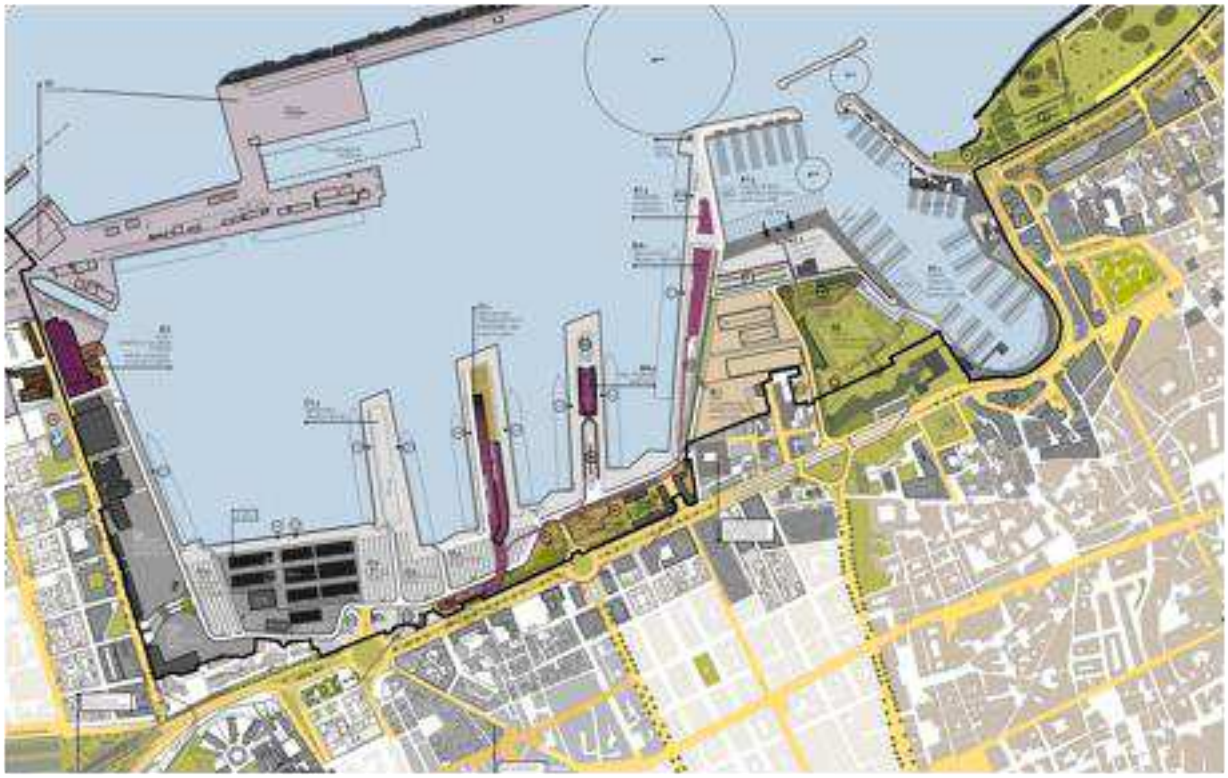


Porto di Palermo – Nuovo Piano Regolatore Portuale, tav. 21

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

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

Nell'ambito della pianificazione si evidenzia che con delibera n. 14 del 17.11.2020, il Comitato di gestione ha adottato l'adeguamento tecnico funzionale (ATF) di cui all'art. 5, co. 5 della L. 84/1994 e ss.mm.ii. relativo al progetto di messa in sicurezza dell'Area Fincantieri - Realizzazione Asse viario di collegamento Molo Nord Banchina Quattroventi. Detto adeguamento non introduce destinazioni d'uso non previste in ambito portuale, né modifica quelle ad oggi esistenti, bensì genera un potenziamento delle attività portuali. Ai sensi dell'art. 48, co. 5 del DL 76/2020 l'ATF è stata sottoposto al parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici che lo ha esitato positivamente con parere n. 11/2021 reso nelle adunanze del 17 marzo e del 23 giugno 2021, trasmesso il 16.07.2021 con prot. n. 7150.



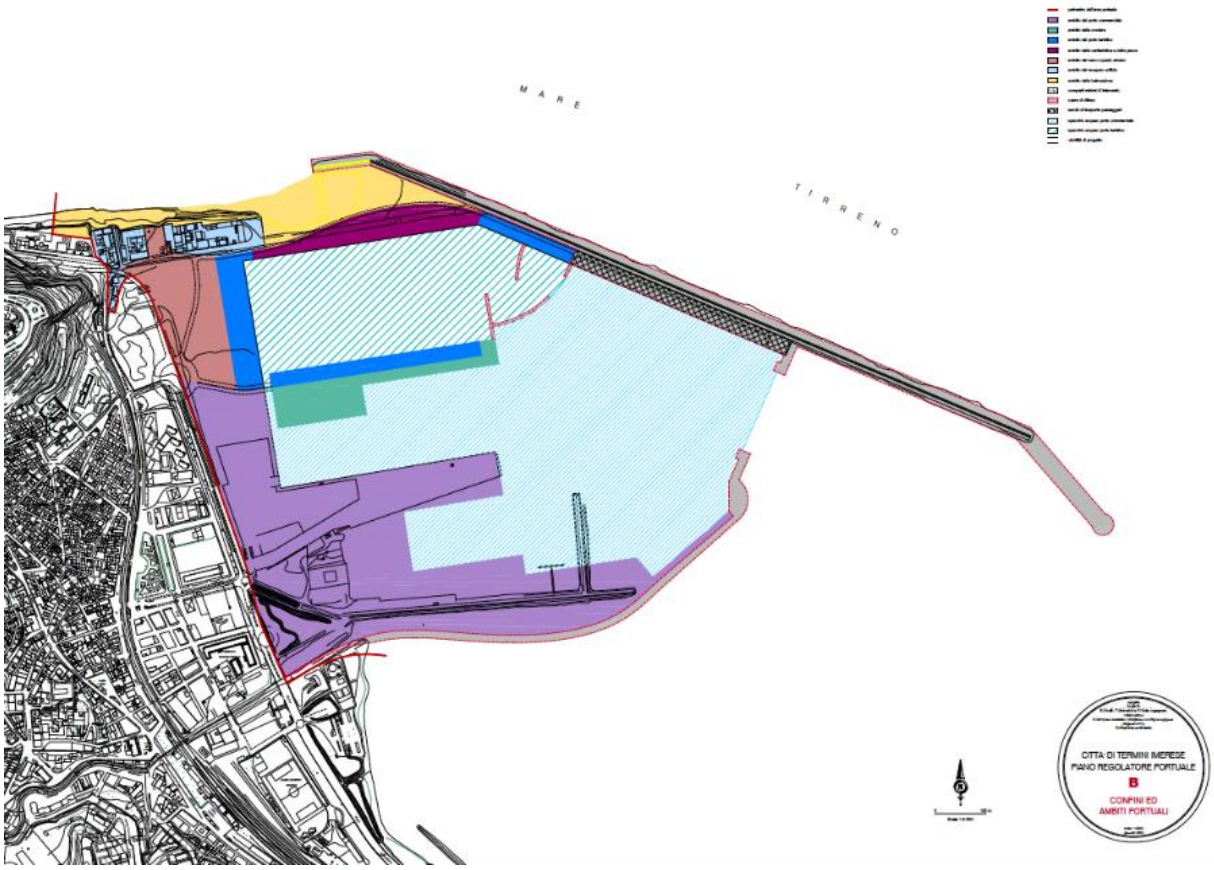
Piano Regolatore Portuale. Particolare Tavola 21 Planivolumetrico

6.1.2 Porto di Termini Imerese

Il vigente PRP di Termini Imerese, classificato II categoria – II classe, è stato redatto e approvato prima che lo scalo rientrasse nella allora Autorità Portuale di Palermo e Termini Imerese, pertanto è stato redatto dal Comune di Termini Imerese e approvato ai sensi dell'art. 30 della Legge Regionale n. 21/85 con decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Regionale dell'Urbanistica.

Ad oggi la pianificazione del porto di Termini Imerese appare non del tutto capace di rispondere alle condizioni e agli scenari del traffico marittimo, sia in termini di relazioni con il sistema industriale e logistico retrostante, sia in termini di potenziamento della funzione turistica attraverso una vera e propria marina di elevata qualità e attrattività, pertanto negli anni si è proceduto ad alcuni interventi, spesso localizzati e privi di una pianificazione a monte, di trasformazione utili ad un efficientamento funzionale e logistico del bacino portuale.

Per di più, le previsioni del vigente PRP sono fortemente modificative rispetto allo stato dei luoghi, poiché di fatto ribaltano la funzione commerciale dalla parte nord (a ridosso del molo foraneo) a sud (a ridosso del molo di sottoflutto), e viceversa la funzione turistica dalla parte sud a quella nord. Si riporta di seguito planimetria esplicativa:



Lo stato di attuazione registra, ad oggi, la prossima ultimazione di entrambe le opere foranee che riguardano:

- il prolungamento ed il completamento del molo foraneo, i cui lavori sono in fase di ultimazione;
- il rifiorimento e consolidamento della mantellata esterna di protezione del medesimo molo foraneo, i cui lavori sono in fase di avanzata esecuzione;
- il prolungamento del molo di sottoflutto, i cui lavori sono anch'essi in avanzata fase di esecuzione.

Sono inoltre in fase di ultimazione i lavori di dragaggio dei fondali a quota -10,00 mt.

In merito al vigente Piano Regolatore Portuale di Termini, assumono rilievo le considerazioni contenute nel DPSS che al punto 5.1.1 definisce il percorso di sviluppo dei porti del network e, al punto 5.1.3, gli scenari di medio termine e di lungo termine.

Il percorso prospettato prevede la sinergia tra esigenze di sviluppo portuale, estensione di funzioni logistiche e rigenerazione urbana di aree sottoutilizzate, che dovrà essere anche accompagnata dal potenziamento delle ZES.

In particolare, nell'ambito di questo quadro, il DPSS prevede il riavvio del traffico merci contenitori, già presente nel porto di Termini, il conseguente incremento dei volumi e la razionalizzazione delle aree di stoccaggio, ma anche la nascita di un "quartiere d'acqua" che da un lato contribuisca alla rigenerazione urbana della città e dall'altro rappresenti la porta turistica delle Madonie.

La macrozonizzazione proposta dal DPSS, che prevede essenzialmente aree portuali operative e aree portuali di interazione porto-città, oltre alcune aree esterne alla giurisdizione

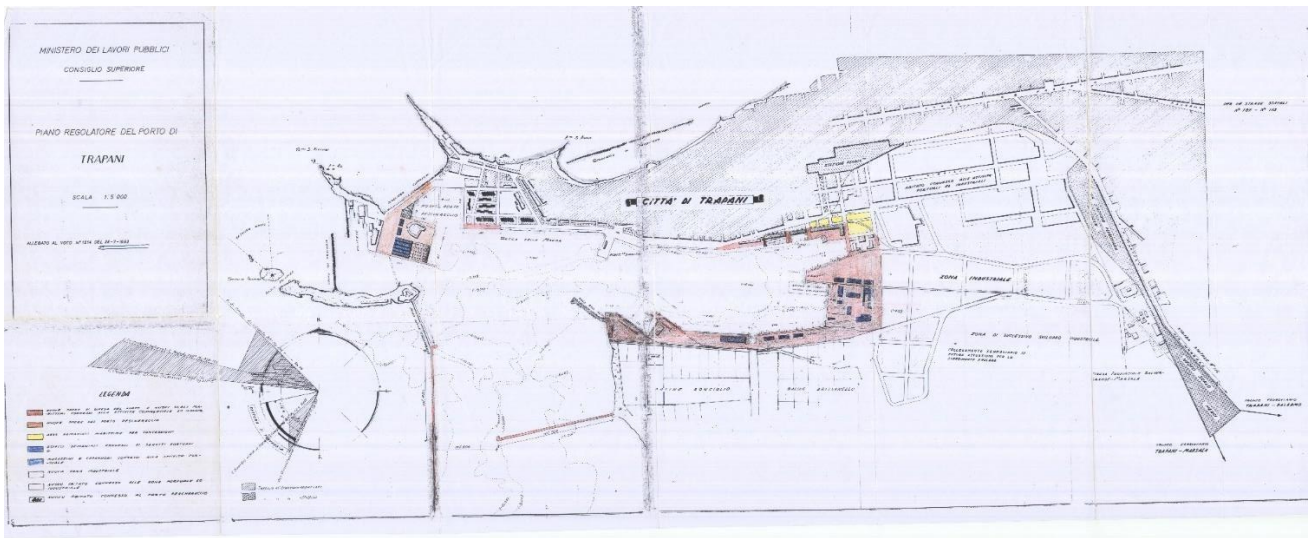
dell'AdSP, definite di interfaccia porto citta, si propone di sviluppare l'operatività delle aree commerciali ed al contempo di incrementare la riqualificazione dello scalo, di supportare la rigenerazione urbana sostenibile mediante l'innalzamento della qualità delle aree di interfaccia città-porto quale impulso alla riqualificazione sia della costa nord che della costa sud per usi turistici, balneari, ambientali, culturali e sociali.

L'attuazione della suddetta macrozonizzazione e delle finalità sopra indicate, comporta una variazione del layout del vigente piano regolatore. A tal fine, è stato avviato l'aggiornamento del PRP in attuazione del DPSS ed è stata avviata la procedura di Scoping della Valutazione Ambientale Strategica (Soping-VAS) ai sensi dell'art. 13 comma 1 del d.lgs. 152/2006. A seguito delle indicazioni che verranno fornite nella fase preliminare della VAS, il nuovo PRP verrà completato e sottoposto alla adozione del Comitato di Gestione per la successiva approvazione tecnica ed ambientale prevista dalla normativa vigente.

Al fine di consentire l'esecuzione di alcuni interventi previsti nel Porto di Termini Imerese, nelle more del perfezionamento ed approvazione del nuovo PRP; è stata avviata una procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP relativamente alla modifica di alcune funzioni nel molo di sottoflutto. La proposta di ATF è stata approvata dal Comitato di Gestione Portuale con Delibera n. 21 del 21.07.2023 ed è attualmente in corso di valutazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

6.1.3 Porto di Trapani

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

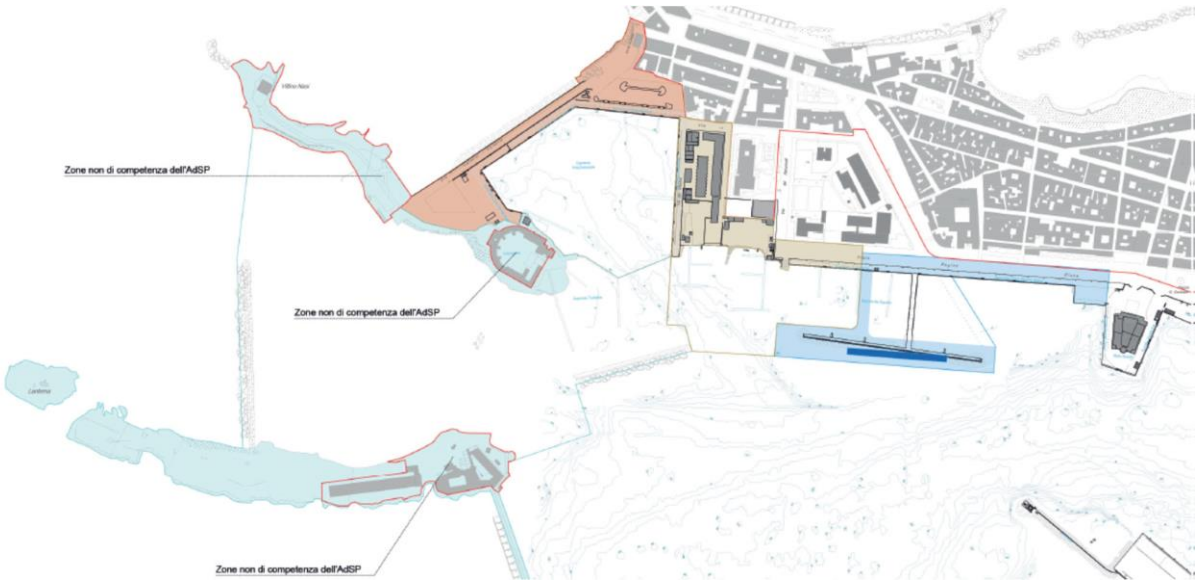


Il piano, quindi, è vetusto, ancorché non interamente implementato. Lo stato di attuazione registra la sostanziale definizione delle opere foranee

La configurazione del porto oggi è riportata nella aerofoto che segue.

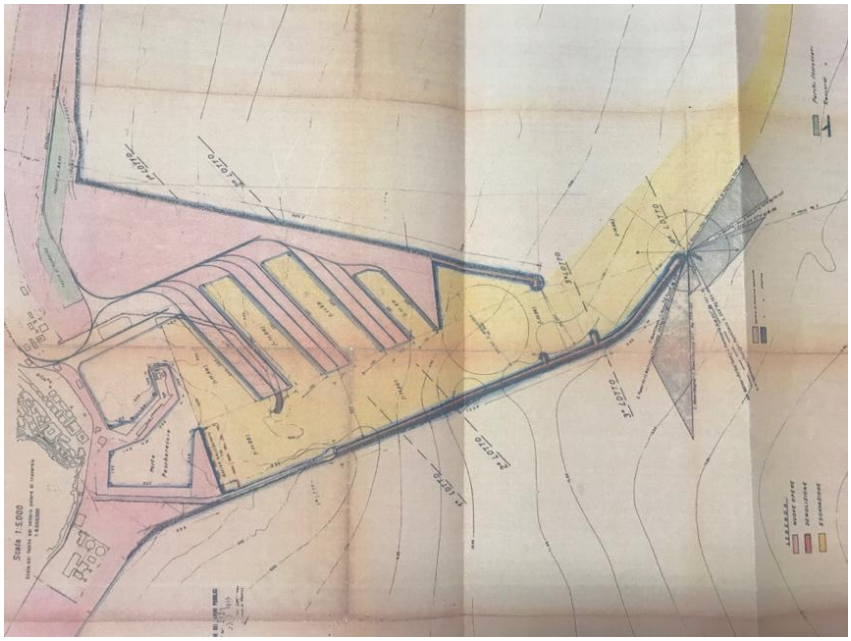
Per il porto di Trapani, al pari del porto di Termini Imerese, l'AdSP si propone di sviluppare un nuovo Piano Regolatore Portuale per le individuazione delle future funzioni nelle aree portuali, delle aree retroportuale e delle aree portuali di interfaccia città porto, come contenuto nel DPSS approvato dal MIT.

Nelle more della completa definizione del nuovo PRP, è stata predisposta la variante localizzata al PRP relativa al piano-progetto di riqualificazione del waterfront storico di Trapani : nuovo terminal passeggeri, passeggiata darsena urbana e parco del waterfront (colombaia - lazzaretto) al Waterfront. E' attualmente in corso di svolgimento la procedura ambientale integrata di VIA-VAS presso il competente Ministero dell'Ambiente su tale progetto, le cui aree di intervento vengono riportate di seguito.



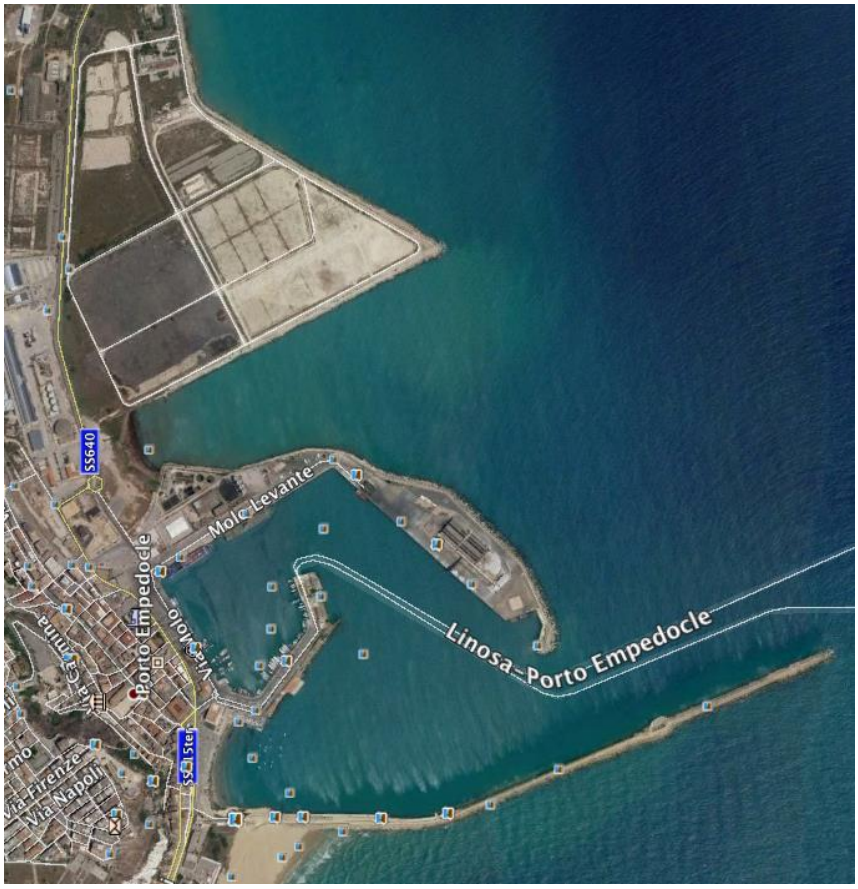
6.1.4 Porto Empedocle

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



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

La configurazione del porto oggi è la seguente:



Anche per il porto di porto Empedocle vale quanto sopra riportato per il porto di Trapani. In

considerazione della recente approvazione del Documento di Programmazione Strategica del Sistema Portuale del Mare occidentale (DPSS), questa AdSP procederà alla redazione del nuovo PRP.
Nel frattempo è stata approvata l'ATF per la modifica della configurazione del lato occidentale del Molo Crispi. E' inoltre stata adottata dal Comitato di Gestione la Variante localizzata al PRP per l'inserimento sul Molo Crispi di un Terminal Crociere. La procedura di approvazione tecnica ed ambientale di tale variante è attualmente in corso.

6.1.5 Gela e Licata

Nel maggio dell'anno scorso l'AdSP ha registrato un ulteriore ampliamento del demanio marittimo, acquisendo altre due realtà portuali siciliane, quella di Gela e Licata. Infatti con protocollo d'Intesa fra la Regione Siciliana e l'AdSP in data 25/05/2022, in ottemperanza a quanto disposto con Legge n. 156 del 09/11/2021, sono state estese a quest'ultima le competenze amministrative sul Porto Rifugio di Gela, sul Porto di Isola di Gela e del Porto di Licata. In considerazione del recentissimo accorpamento, è stata effettuata nell'anno incorso la analisi delle principali necessità ed una ricognizione della documentazione disponibile.

Per quanto riguarda la pianificazione vigente, il PRP del Porto di Licata è stato approvato con D.M. 01/09/1974, n. 1177. La configurazione portuale è stata modificata con una Variante redatta dal Genio Civile OO.MM. in data 09/06/1984, esitata favorevolmente dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con parere reso nelle sedute del 12 e 19 luglio 1984. Tale Variante è stata approvata con D.M. Lavori Pubblici del 11/03/1985. Successivamente, è stata approvata dalla Regione Sicilia con Decreto Assessoriale D. Dir. n. 878 del 14 luglio 2003, una variante al PRP che interessa esclusivamente la realizzazione del Porto turistico "Cala del Sole" nella darsena del Levante, con strutture a mare e a terra, e lascia inalterate le restanti attività e strutture caratterizzanti il Porto.

Il Porto di Gela è composto di due parti distinte: il Porto Rifugio e il Porto Isola, entrambi classificati di 2° categoria, 3° classe. Tra i due porti esiste un pontile sbarcatoio della lunghezza di 360 m, attualmente interdetto al traffico ed all'accosto di unità perché pericolante, che però non è di competenza di questa AdSP.

Il vigente Piano Regolatore del Porto di Gela è stato redatto dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo ed approvato dall'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana con D.A: n.81 del 7 marzo 1986.

Per i due porti appena acquisiti il piano di sviluppo strategico deve transitare da una analisi critica degli strumenti di programmazione vigenti e la loro rielaborazione secondo gli orientamenti di crescita che l'AdSP vorrà conseguire. In ossequio all'art. 5 bis della L. 84/94 modificata dal D.lgs. n. 169/2016, il Documento di Programmazione Strategica dei porti di sistema di questa AdSP, seppur di recentissima edizione, dovrà essere modificata ed integrata per tenere conto delle due nuove realtà. Il nuovo documento dovrà essere spunto, come già

avvenuto nel il porto di Termini Imerese e come avverrà a breve nei porti di Trapani e Porto Empedocle, per ripensare in chiave moderna e competitiva i nuovi PRP.

6.2 Analisi degli assetti portuali

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

6.2.1 - Porto di Palermo

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

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

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

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

B1 - Area commerciale e servizi integrati città-porto;
B2 - Area servizi passeggeri e area di Interfaccia città-porto;
B3 - Polo turistico-culturale e servizi;
B4 - Area crocieristica e passeggeri;
A1 - Porto turistico Cala-Molo Sud;
A2 - Attività culturali e ricreative integrate;
A3 - Porto turistico Sant'Erasmo;

A4 - Porto turistico dell'Acquasanta;

A5 - Porto turistico dell'Arenella; A

A6 - Parco Archeologico del Castello a Mare.

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

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

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

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

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

L'edizione del Piano operativo Triennale 2020/2022 ha dato grande evidenza alle numerose iniziative avviate in attuazione del P.I.T.P. ed ormai concluse o che si avviano verso una prossima conclusione. Il grosso sforzo messo in campo dalla AdSP in questo ultimo triennio ha consentito la trasformare l'intera zona della banchina Sammuzzo e del molo Trapezoidale, caratterizzati, ormai, da un tessuto edilizio fortemente degradato rappresentato da un coacervo di capannoni fatiscenti che, malgrado tutto continuavano ad ospitare gran parte della cantieristica navale minore Palermitana, in un luogo di aggregazione a fortissimo impatto commerciale, inserito di in un sistema urbano attrezzato esteso per circa quattro chilometri che attraversa, senza soluzione di continuità, la Cala ed il Foro Italico e raggiunge il porticciolo di Sant'Erasmo, recentemente recuperato e restituito, anch'esso, ad un uso pubblico qualificato, restituendolo ai fasti degli anni 50 e 60 del secolo scorso.

Solo per completezza si riepilogano sommariamente le opere che hanno interessato questo ambito portuale.

- Realizzazione del Terminale Aliscafi sulla banchina Sammuzzo.
- Sistemazione della viabilità della banchina Sammuzzo.
- Sistemazione e riqualificazione dell'area ex budello e realizzazione di un parcheggio a raso.
- Lavori di riqualificazione del molo Trapezoidale.
- Lavori di demolizione dei fabbricati adiacenti il varco Amari.

Tutte le attività di cantiere sono state corroborate, a livello operativo, da alcune iniziative demaniali che, attraverso accordi procedimentali, hanno consentito il riassetto delle funzionalità interne portuali con trasferimento delle attività commerciali legate al RO-RO nella zona Nord del porto, per lasciare posto, nella area a Sud, ampi spazi da dedicare alla nautica e più specificatamente al settore crocieristico.

Indubbiamente l'opera di punta è rappresentata dalla riqualificazione del Molo Trapezoidale, recentemente completata, che ha consentito l'inserimento nell'area di servizi per la nautica da diporto, di funzioni commerciali, culturali, ricettive e per il tempo libero, servizi integrati sia con

l'esistente Parco archeologico del Castello a Mare sia con la nuova area del Terminal crociere prevista nella Banchina Sammuzzo.

Definita l'intera area Sud, nella quale dovrà essere soltanto integrata la riqualificazione dell'esistente immobile sede del mercato ittico cittadino, ormai desueto e sovradimensionato per i reali traffici commerciali, si stà procedendo alla sistemazione delle aree di interfaccia porto città, per la cui sistemazione è stato indetto, nel 2018, un concorso di idee avente per oggetto la progettazione di un Terminale Crociere da realizzare sulla banchina Sammuzzo, di un Terminal multiuso posizionato sul molo Piave, di tutte le aree di interfaccia tra il porto e la via Crispi per il tratto compreso tra la sede della Capitaneria di Porto a Sue e il varco Santa lucia a Nord, oltre un sistema di camminamenti in quota per disimpegnare i due edifici oltre la Stazione Marittima sulla banchina V. Veneto.

Il concorso ha visto premiata la proposta del gruppo guidato dallo Studio Valle di Roma. Al termine di un corposo iter progettuale, si è giunti, nel Giugno 2022, alla definizione di un progetto generale definitivo, attualmente al vaglio delle amministrazioni competenti per l'acquisizione dei visti autorizzativi e di uno stralcio esecutivo di primo e secondo lotto, che permetterà, la definizione della sola sistemazione esterna delle aree di interfaccia attualmente disponibili in attesa che vengano completati i lavori dell'anello ferroviario che da troppo tempo rendono indisponibili le aree del piazzale intermodale e di una vastissima area individuata a Sud del varco Santa Lucia. L'area di interfaccia città porto è stata configurata come un sistema di spazi pubblici a diverse quote che permettono di superare il confine tra porto e città e permettono alle funzioni urbane di riappropriarsi degli affacci al mare. L'intervento è stato previsto su tutta la lunghezza di quella parte del porto che va dal varco santa Lucia al varco Vittorio Veneto, tenendo conto delle previsioni di Piano, integrando l'uscita della stazione della metropolitana e della rampa del parcheggio interrato. Al sistema interfaccia è demandata la funzione di aumentare il grado di permeabilità tr porto e città, riducendo la separazione visiva e fisica della città dal suo waterfront. L'interfaccia assolve questo compito su più livelli:

• Sistema del verde a quota 0.00 lungo via Crispi
• Sistema delle passeggiate e delle funzioni miste città porto a quota 7.00
• Sistema delle coperture ombreggiante a quota 12.00

Il sistema del verde a quota +0.00 si configura come un parco urbano lungo via Crispi, sostituendosi alla recinzione esistente formando una ampia zona aperta dove trovano spazio attività commerciali e ricreative. Il disegno del parco è formato da fasce che seguono la direzione degli assi di intersezione del tessuto urbano come se finalmente gli assi stradali, e quindi la città, potessero arrivare al mare.

Le fasce sono costituite da materiali differenti alternando il verde piantumato pavimentazioni con un andamento ad onda a simboleggiare le onde del vicino mare e costituendo elementi di

arredo urbano La recinzione necessaria tra il giardino e l'area portuale dei piazzali di imbarco è stata realizzata in rete metallica al fine di garantire una permeabilità visiva oltre che a voler

richiamare simbolicamente le reti di pescatori. Alla quota 0.00 nelle aree verdi trovano luogo 5 piccoli edifici denominati periscopi, che ospitano in maniera alternata funzioni commerciali e sistemi di risalita e che si sviluppano su 3 piani oltre che quelli previsti dall'altra parte di Via Crispi a servizio del sovrappasso quello posto lungo la passerella che conduce alla Stazione Marittima. I diversi fruitori, tramite questi sistemi di risalita, che si trovano a destra del varco Amari e adiacente al varco Santa Lucia oltre che tramite le scalinate e le scale mobili poste lungo tutto il sistema, possono accedere alla passeggiata sopraelevata posta a quota 7.00. Questo livello è la nuova terrazza sul mare che collega con passerelle aeree i 2 nuovi edifici oltre che la stazione marittima sul molo Vittorio Veneto. A questo piano si trovano i servizi commerciali a servizio della città e dei passeggeri e il deposito bagagli. Il sistema di brise soleil posto a quota 12.00 che si sviluppa per una superficie pari a circa 5000 mq funge da sistema di ombreggiamento sia per la nuova piazza che guarda il mare che per il sistema di accumulo dei veicoli in attesa di essere imbarcati sui traghetti. Il sistema interfaccia ha in testa al suo sviluppo un edificio situato alla destra di Varco Amari disposto su 3 livelli che ospita le biglietterie al piano terra e gli uffici della Polizia e della Guardia di Finanza ai due livelli superiori La superficie di tutte le funzioni dell'Interfaccia è pari a circa 5000 mq, oltre la superfici della promenade a quota+7.00 All'estremità Nord del Sistema Interfaccia si trova un parcheggio a raso oltre un'area dove i passeggeri in partenza possono far scendere gli accompagnatori, affinché all'interno del porto accedano solo i veicoli che si devono imbarcare eliminando di fatto tutto il flusso pedonale alla quota 0.00. All'estremità Sud, a destra del varco Amari, antistante l'edificio delle biglietterie si trova un altro parcheggio a raso. Il sistema dell'Interfaccia si articola in più edifici con destinazioni d'uso differenti, sempre a cavallo tra città e porto e offre servizi sia per i cittadini, per i passeggeri in partenza e in arrivo che per il porto stesso. Nel corso dell'anno 2023 sono stati avviati i lavori dell'interfaccia, il cui completamento e previsto entro la fine del 2024.

Nel Porto di Palermo sono stati inoltre appaltati i lavori relativi alla riqualicazione e messa in esercizio del Bacino da 150.000 TPL presso l'area del Porto Industriale in concessione a Fincantieri. L'intervento è suddiviso in due lotti, un dei quali comprende la realizzazione di un ponte levatoio di collegamento diretto tra il porto Commerciale (banchina Quattroventi) ed il porto Industriale (Molo Nord), ciò consentirà di ridurre l'impatto delle attività portuali sul traffico cittadino.

Sono in corso di esecuzione gli interventi di adeguamento strutturale del banchine Sud del Molo Piave e sono stati recentemente completati analoghi interventi strutturali sulle banchne Sud nei moli S.Lucia e Vittorio Veneto.

Sono in fase di avvio i lavori di Consolidamento del molo di sopraflutto del Porto dell'Acquasanta e in corso di appalto i lavori di Completamento del molo foraneo del Porto dell'Arenella, secondo la configurazione del vigente PRP.

E' stata effettuata la progettazione di fattibilità dell'intervento di elettrificazione delle banchine del Porto di Palermo (cosiddetto Cold Ironing). Entro l'anno in corso verrà avviato l'appalto integrato comprendente la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento.

6.2.2 - Porto di Termini Imerese

Ad oggi sono in fase di ultimazione i lavori relativi al primo stralcio del prolungamento e completamento del molo foraneo mentre sono terminati quelli relativi al secondo stralcio, che riguardano il rifiorimento e consolidamento della mantellata esterna di protezione del medesimo molo foraneo.

Sono in conclusione i lavori relativi al prolungamento del molo di sottoflutto, che determinerà l'efficace protezione del bacino portuale sia nei confronti del moto ondoso che anche dell'interrimento dei fondali.

Sono inoltre in corso di completamento i lavori di dragaggio a quota di m. – 10,00 dei fondali dell'attuale porto commerciale che rivestono fondamentale importanza ai fini dell'operatività portuale. L'esecuzione di tali lavori farà venire meno la necessità di ripetuti interventi puntuali di spostamento dei sedimenti necessari a garantire la piena agibilità delle banchine di ormeggio e la sicurezza della navigazione nel bacino portuale.

Il completamento degli interventi sopra illustrati consentirà la definizione infrastrutturale dell'intero bacino portuale, ancorché restano da realizzare le altre opere previste nel P.R.P. vigente finalizzate alla riconfigurazione funzionale prevista nel P.R.P. A tal proposito si ricorda il recente DPSS, redatto dall'AdSP ai sensi dell'art. 5 della legge 84794 aggiornata e modificata dalla legge 156/2021, per il porto di Termini Imerese ha integrato il DPSS con un strumento la necessità operativa dello stesso, avendo cura e valorizzando le aree portuali,

In particolare, nell'ambito di questo quadro, il DPSS prevede il riavvio del traffico merci contenitori, già presente nel porto di Termini, il conseguente incremento dei volumi e la razionalizzazione delle aree di stoccaggio, ma anche la nascita di un "quartiere d'acqua" che da un lato contribuisca alla rigenerazione urbana della città e dall'altro rappresenti la porta turistica delle Madonie.

La macrozonizzazione proposta dal DPSS, che prevede essenzialmente aree portuali operative e aree portuali di interazione porto-città, oltre alcune aree esterne alla giurisdizione dell'AdSP, definite di interfaccia porto citta, si propone di sviluppare l'operatività delle aree commerciali ed al contempo di incrementare la riqualificazione dello scalo, di supportare la rigenerazione urbana sostenibile mediante l'innalzamento della qualità delle aree di interfaccia città-porto quale impulso alla riqualificazione sia della costa nord che della costa sud per usi turistici, balneari, ambientali, culturali e sociali.

Al fine di concretizzare tali previsioni del DPSS, in parallelo all'avvio della procedura di aggiornamento del PRP, sono state avviati i lavori congruenti con lo strumento urbanistico vigente, finalizzati alla riqualificazione nella zona Nord del Porto.

Si stata inoltre per concludere un ATF al PRP per la realizzazione di interventi a supporto della

Nautica da Diporto nella zona Sud del Porto e tali interventi (finanziati dal PNRR-ZES) verranno avviati entro l'anno in corso.

6.2.3 - Porti di Trapani e di Porto Empedocle

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

Dal 2018 ad oggi sono stati eseguiti nel porto di Trapani gli interventi di realizzazione del

E' in corso di approvazione una Variante localizzata che consentirà di riqualificare il Waterfront a Ovest della Stazione Marittima, fino ad arrivare al Porto Peschereccio e alla Colombaia.

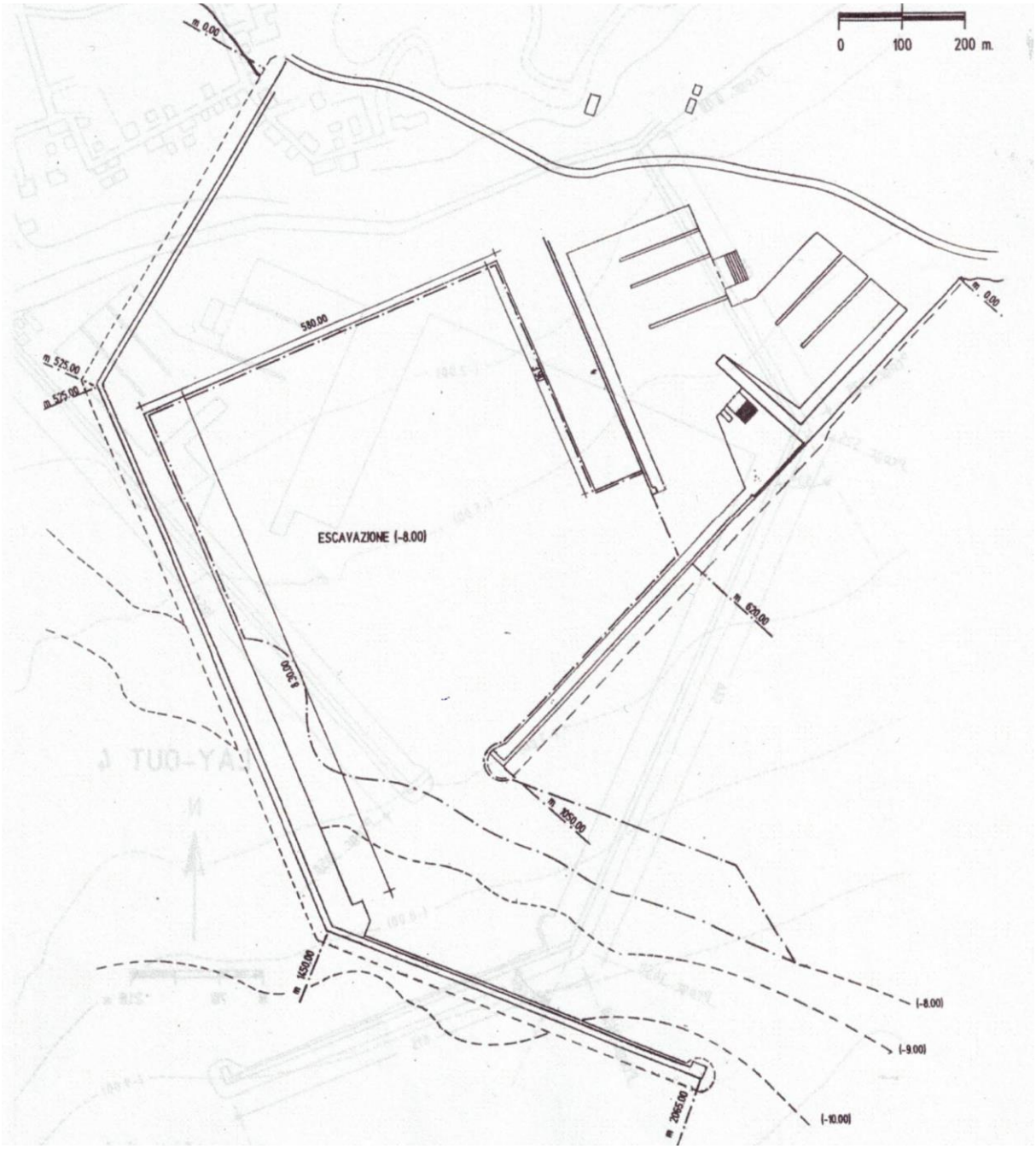
Il porto di Porto Empedocle ha invece una definizione solo parzialmente realizzata e si prefigge un'analisi delle esigenze, anche con riferimento alle previsioni di realizzazione di un rigassificatore LNG, per programmare gli interventi che si riterranno necessari.

6.2.4 - Porti di Gela e Licata

In considerazione del recentissimo accorpamento sono tuttora in corso le procedure di successione della gestione, nonché il trasferimento di tutta la documentazione necessaria per la gestione delle diverse funzioni portuali. Dalla Documentazione ad oggi disponibile, si evidenzia che Il PRP di Licata risale al 1974 ed ha subito successivamente una variante localizzata a relativa ad un intervento di project financing per la realizzazione di un Porto Turistico ex DPR 509/97 (legge Burlando). Pertanto l'approvazione del progetto del porto turistico, riportato di seguito, ha comportato anche la variante al PRP.

Il PRP del Porto rifugio di Gela è stato redatto dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo, ed approvato dall'Assessorato Territorio e Ambiente della Regione Siciliana con D.A: n.81 del 7 marzo 1986. Il Provveditorato Opere Pubbliche Sicilia e Calabria ha predisposto un progetto di intervento attuativo del vigente PRP, che comprende la costruzione della nuova darsena commerciale, il completamento delle banchine interne, arredi, impianti ed escavazioni, come

di seguito riportato



Il progetto definitivo del Provveditorato è stato oggetto di procedura di compatibilità ambientale avviata a dicembre 2010 e conclusa con esito positivo giusto Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 101 del 3 giugno 2015. A seguito di tale approvazione, con prescrizioni, il Provveditorato ha redatto nel 2018 il Progetto definitivo di 1° stralcio dell'intervento, per un importo complessivo previsto di € 143.760.000,00.

Ad oggi l'autorizzazione ambientale dell'intervento del Provveditorato è scaduta, in quanto sono passati più di 5 anni dalla conclusione della Valutazione di Impatto Ambientale, pertanto lo stesso intervento non è cantierabile. Peraltro l'intervento comporta una notevole estensione del porto Rifugio di Gela e la sua programmazione deve essere valutata nell'ambito del redigendo aggiornamento al Documento di Pianificazione Strategica di Sistema di questa Autorità.

6.3 Analisi delle criticità ed azioni al riguardo

6.3.1 - Porto di Palermo

Le principali criticità che si riscontravano alla fine del decennio scorso nel Porto di Palermo, riprese già nella relazione di programma operativo 2020/2022, riguardano, sostanzialmente, la commistione indifferenziata delle varie tipologie di traffico (commerciale, passeggeri, crocieristico, etc.) diffuso in tutto l'ambito portuale, la presenza generalizzata di funzioni ed uso delle aree demaniali non adeguate alle specifiche destinazioni, la mancata fruizione urbana delle aree di interfaccia con la città associata ad una generalizzata condizione di degrado delle stesse.

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

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

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

Altresì, a seguito di una incisiva programmazione delle nuove opere previste nel nuovo P.R.P., e soprattutto grazie alla disponibilità di ingenti risorse finanziarie derivanti dal Piano nazionale di resilienza e resistena (PNRR) e da misure europee dedicate (PON, PAC, CEF, Fondo Infrastrutture) è stato possibile avviare tutte le principali iniziative previste le programma operativo.

Grazie all'impulso del PNRR sono in corso di definizione svariate iniziative che riguardano il consolidamento delle banchine operative V.Veneto, Piave e Santa Lucia, il consolidamento della diga Acquasanta, il completamento del porto dell'Arenella.

Alla stesso modo sono in fase di definizione alcune iniziative che riguarderanno la grande cantieristica navale di Palermo. In particolare si fa riferimento al finanziamento ottenuto per i lavori di completamento del bacino di carenaggio da 150.000TPL, abbandonato da circa trent'anni a seguito del fallimento dell'impresa appaltante e recentemente collaudato staticamente grazie ai lavori di svuotamento e di messa in sicurezza avviati qualche anno fa da questa AdSP.

A valle di un sistema complesso di interventi mirati nel quadro della riqualificazione del porto di Palermo, quale porto principale del Sistema, si colloca la realizzazione dell'opera complessa di realizzazione del nuovo impianto elettrico, articolato in due azioni complementari, di cui la prima, "la realizzazione del nuovo anello di rete elettrica BT e MT, è complementare e

“preparatoria” della seconda di attuazione per l’intervento di elettrificazione delle banchine – cold ironing.

Il rifacimento delle linee di rete dell’impianto portuale, ormai vetuste, predispone le infrastrutture portuali alla gestione di una potenza elettrica dedicata ad un sistema innovativo quale il cold ironing, che se da un lato richiede intervento infrastrutturale sulla potenza di rete dall’altro necessita dell’adeguamento delle infrastrutture del distributore, tanto più in una realtà come quella del porto di Palermo, che grazie all’attenzione prestata a livello centrale con l’attuazione di interventi sempre più complessi e necessari, stanno restituendo vitalità economica ad un’area che offre interessanti risvolti occupazionali per attrattiva economica del suo spazio retroportuale, oltre che per la vocazione turistica propria dell’area Palermitana.

L’intervento di elettrificazione delle banchine – cold ironing nel porto di Palermo riguarderanno alcune banchine di ormeggio del porto commerciale ed in particolare le banchine Quattroventi, S. Lucia sud e nord, V. Veneto sud e Sammuzzo.

Si riporta di seguito la planimetria generale del porto commerciale di Palermo con l’indicazione delle banchine sopra citate:

Planimetria generale del porto commerciale di Palermo con individuazione delle banchine oggetto di intervento cold ironing

6.3.2 - Porto di Termini Imerese

Le principali criticità che negli anni scori avevano interessato il Porto di Termini Imerese erano rappresentate:

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

Tali criticità si possono ritenere sostanzialmente superate in quanto sono state completati o sono in corso di avanzata esecuzione i due interventi che attengono al prolungamento ed alla definizione del molo di sopraflutto e di quello di sottoflutto, che hanno attualizzato del previsioni del vigente PRP consentendo la protezione del moto ondoso all'interno di bacini portuali.

Analogamente è sostanzialmente eliminata la seconda criticità (insabbiamento dei fondali) in quanto i lavori di escavo dei fondali sono in corso di avanzata esecuzione e verranno completati a breve.

In merito all'insabbiamento dei fondali si ribadisce che le azioni finalizzate a eliminare la prima delle anzidette criticità (cioè la scarsa protezione foranea del bacino portuale), dovrebbe comportare anche l'eliminazione delle cause della seconda criticità (insabbiamento dei fondali), in quanto bloccherà la maggior parte del trasporto solido di sedimenti sabbiosi all'interno del bacino portuale e l'interrimento dello stesso.

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

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

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

Invero, negli scorsi anni è stato registrato uno stallo dei traffici portuali, derivante anche da problemi infrastrutturali vari, quali la limitata disponibilità di ormeggi in sicurezza e la ridotta profondità dei fondali.

Gli interventi in corso di avanzata esecuzione e quelli programmati sono intesi ad eliminare le criticità in atto e creare le necessarie condizioni attrattive, condizione questa che è stata avvertita dagli operatori ed oggi si registra un progressivo incremento delle linee che collegano il porto di Termini col centro Italia, nonché dei traffici di merce alla rinfusa.

Il nuovo DPSS di recente emanazione ha aggiornato le prospettive di sviluppo del porto di Termini, ed in particolare di progredire nella specializzazione commerciale delle aree operative, con l'individualizzazione delle funzioni logistiche accoampagnate da un'opportuno azione di potenziamento delle aree ZES, proponendo, al contempo, l'individuazioni di nuove funzioni turistiche e di rigenerazione urbana ed ambiantale allocate nelle aree più prossime alla città.

Per dare esecuzione alle indicazioni strategiche riportate nel DPSS sono stati programmati

interventi di riqualificazione portuale, alcuni dei quali, essendo compatibili anche con il PRP ad oggi in vigore, sono stati resi cantierabili e potranno essere avviati entro l'anno, mentre altri avranno necessità di essere programmati a seguito dell'approvazione del nuovo piano regolatore, per il quale questa AdSP ha avviato la fase preliminare di Scoping VAS.

6.3.3 - Porti di Trapani e di Porto Empedocle

Si ricorda che i porti di Trapani e Porto Empedocle sono transitati alle competenze di quest Autorità con la costituzione del Comitato di Gestione avvenuto nel mese di settembre del 2017 e, per entrambi, si riscontra la mancanza di una organica pianificazione delle scelte strategiche.

Per i porti di Trapani e di Porto Empedocle in atto sussistono strumenti programmatori vetusti, la cui redazione e relativa approvazione risale a diverse decine di anni or sono. Sono piani disegnati con criteri evidentemente obsoleti che consideravano solo esigenze di natura idraulico/marittima senza approfondire i criteri che oggi sono posti a base della redazione dei P.R.P, ovvero con la definizione degli ambiti, sotto ambiti, aree funzionali, edilizia asservente. Ciò implica difficoltà nella realizzazione di necessarie infrastrutture, ovvero limite alla politica di promozione ed espansione per le quali ha senso l'esistenza delle Autorità di Sistema.

Certamente è scontata la necessità per entrambi i porti di avviare la redazione dei nuovi P.R.P., conformemente a quanto previsto dalle "Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale" (marzo 2017), ed al DPSS di recente emanazione che hanno ottenuto la approvazione da parte del MIT.

Nella consapevolezza di quanto sopra nelle more si valutano gli strumenti programmatori possibili in funzione del fattore temporale per i quali gli stessi si pensano di conseguire, che come detto è un arco pluriennale per la redazione ed approvazione del P.R.P., tempo un anno per la redazione ed approvazione di un adeguamento tecnico funzionale (A.T.F.) o di una variante localizzata.

In detta ottica sono state individuate quelle infrastrutture necessarie e la cui realizzazione ha caratteristiche ascrivibili alle due fattispecie sopra individuate (A.T.F. e variante localizzata) ed in tal senso si vuole operare.

Con riferimento alla agibilità dei bacini portuali connessa alle esistenti batimetriche si rilevano insabbiamenti che costituiscono criticità alla gestione degli ormeggi, ovvero si registrano diffusi insabbiamenti, con fondali di pochi metri per le banchine di levante del Porto di Porto Empedocle e di circa due metri nella banchina settentrionale del Porto di Trapani. In entrambi i porti si lamenta anche l'assenza di un terminal crociere/multi purpose, idoneo a consentire l'ormeggio di navi di recente (se non ultima) generazione.

Inoltre, la nuova banchina Ronciglio del Porto di Trapani, di recente costruzione, presenta fondali di circa sei metri, rispetto agli almeno dodici metri che necessiterebbero per una piena operatività.

Per il porto di Porto Empedocle la configurazione prevista nel vigente P.R.P. e parzialmente

realizzata e gli interventi di completamento dei moli e delle banchine sono ancora da progettare; tutto ciò, comunque, da riconsiderare alla luce delle esigenze di una aggiornata programmazione (P.R.P. datato 1963); comunque, nell'immediato è stata avviata la realizzazione del nuovo terminal, per il quale è stata proposta all'approvazione del Consiglio Superiore LL.PP.
Anche in questo caso si rilevano insabbiamenti dei fondali che riguardano principalmente il canale di accesso, anche se non sostanzialmente critici.

Si procede ad illustrare le azioni intraprese per i Porti di Trapani e di Porto Empedocle suddivise in tre tipologie di intervento: A) Avvio redazione nuovi P.R.P., B) Varianti al PRP, C) Miglioramento delle condizioni di sicurezza all'ormeggio a alla navigabilità.

A) Avvio redazione nuovi P.R.P.

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

A tal fine ai sensi del comma 1bis del citato art. 5 questa Autorità di Sistema Portuale si è dotata di un documento di pianificazione strategica di sistema DPSS, coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, che come sopra detto rappresenta il primo step dell'attività di programmazione integrata di competenza delle nuove ADSP. Tale strumento programmatico, già condiviso con le amministrazioni comunali sedi dei porti del sistema (Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle), è stato approvato presso il Ministero dei Trasporti il 22/12/2022.

B) Redazione Varianti ai PRP esistenti

Le varianti al PRP sono normate dall'art. 4 e 4.bis della Legge 84/94 e ss.mm.ii. , come riportato di seguito:

"4. Il Presidente dell'Autorita' di sistema portuale, autonomamente o su richiesta della regione o del comune interessato, puo' promuovere e proporre al Comitato di gestione, per la successiva adozione, varianti-stralcio al piano regolatore portuale concernenti la qualificazione funzionale di porzioni del singolo scalo marittimo.

4-bis. Le varianti-stralcio al piano regolatore portuale di cui al comma 4, relative al singolo scalo marittimo, sono sottoposte al procedimento previsto per l'approvazione del piano

regolatore portuale e alla procedura di verifica di assoggettabilità a VAS, ai sensi dell'articolo 12 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152."

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

Questa Autorità ha adottato due varianti localizzate, le cui procedure approvative previste, di tipo tecnico ed ambientale, sono attualmente in corso di svolgimento. Tali varianti localizzate sono relative a due importanti opere che interessano il Porto di Trapani ed il Porto di Porto Empedocle.

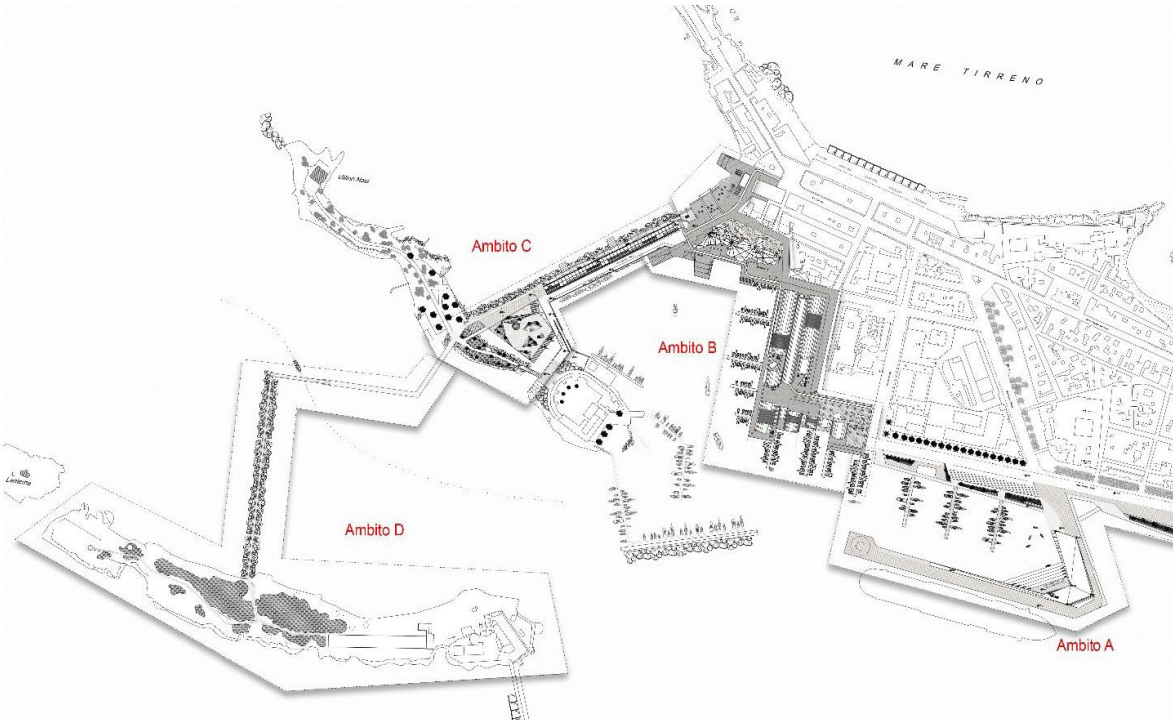
- **Porto di Trapani**

Relativamente al porto di Trapani lo strumento normativo della variante localizzata si è ritenuto adeguato per programmare la riqualificazione del fronte mare della città, a ponente della Stazione marittima recentemente ammodernata. A tal fine è stato esperito il concorso denominato "TRAPANI WATER FRONT. CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT STORICO DI TRAPANI. NUOVO TERMINAL PASSEGGERI, PASSEGGIATA-DARSENA URBANA E PARCO DEL WATERFRONT (COLOMBAIA – LAZZARETTO)" nella duplice ottica di riqualificare il waterfront storico del Porto ed al contempo di acquisire proposte progettuali da assumere a base della proposta di variante localizzata al vigente P.R.P.

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

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

A seguito di detto concorso, la AdSP ha affidato al vincitore del primo premio (Raggruppamento temporaneo di professionisti con capogruppo TECHNITAL S.p.A.) il servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e della proposta di variante localizzata al PRP. L'area d'intervento è stata suddivisa in quattro ambiti di progetto così denominati:

- Ambito A – PASSEGGERI;
- Ambito B - MERCATO E NAUTICA DA DIPORTO;
- Ambito B - DARSENA PESCHERECCI E PIAZZA URBANA;
- Ambito D - PARCO DEL WATERFRONT
- 

L'ambito A comprende interventi sul lato mare di Viale Regina Elena con il nuovo disegno della banchina e inserimento nel nuovo molo ad "L" che ospita il nuovo Terminal crociere e spazi ad uso urbano, generando uno specchio d'acqua da destinare a nautica da diporto. L'area è principalmente utilizzata dai turisti e dai cittadini.

L'Ambito B è oggetto di in un intervento di riqualificazione urbana per sostituzione di elementi esistenti, costituito dal ridisegno della banchina lato Sud e dalla ricostruzione dell'area del mercato con destinazione a servizi urbani, commerciale e produttivo. L'ambito è completato dalla riqualificazione della piazza ex Scala di Alaggio e della piazzetta del Tramonto. L'area è utilizzata principalmente da cittadini per attività commerciali e produttive e per il turismo da diporto.

L' Ambito C comprende interventi di sistemazione urbana a volume quasi 0, costituito principalmente da percorsi pedonali, ciclabili e carrabili e interventi di ridisegno della linea d'acqua. L'area è destinata ad ospitare il fabbisogno di parcheggi, ad ospitare la passeggiata

ciclo pedonale che partendo dalla città arriva all'isola della Colombaia e mantiene la viabilità carrabile per raggiungere il Lazzaretto. L'area è utilizzata per scopi di svago di cittadini e turisti e per l'attracco dei pescherecci.

L' Ambito D consiste in interventi di rifioritura del pennello esistente e inserimento del ponte e pontili che collegano l'isola della Colombaia alla terra ferma. Sull'isola sono previsti interventi minimi per renderla visitabile da cittadini e turisti.

Per l'intervento del nuovo terminal passeggeri presso il moto a T (Ambito A della riqualificazione del Waterfront) era stata già avviata una attività di variante localizzata. In particolare, con delibera del Comitato di Gestione n. 15 del 24.10.2019 questa Autorità ha deliberato la "…*Adozione della variante localizzata al vigente P.R.P. intesa quale realizzazione del nuovo terminal passeggeri ed area extra schengen ai sensi del 6° comma, art. 22 D.Lgs. n. 169/2016 modif. dall'art. 14 del D.Lgs. n. 232 del 13.12.2017, Molo T del Porto di Trapani*…". Tale intervento viene ora ricompreso e rivisto nell'ambito della riqualificazione del waterfront.

Considerato che tale progetto è soggetto anche a Valutazione di Impatto Ambientale, in data 20/10/2022 (Prot. N° 0015849/22) è stata avviata, presso il competente Ministero della Transizione Ecologica, una procedura di integrata di VAS-VIA sul progetto preliminare, come da art. 6 comma 3ter DLgs 152/2006.

- **Porto di Porto Empedocle**

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

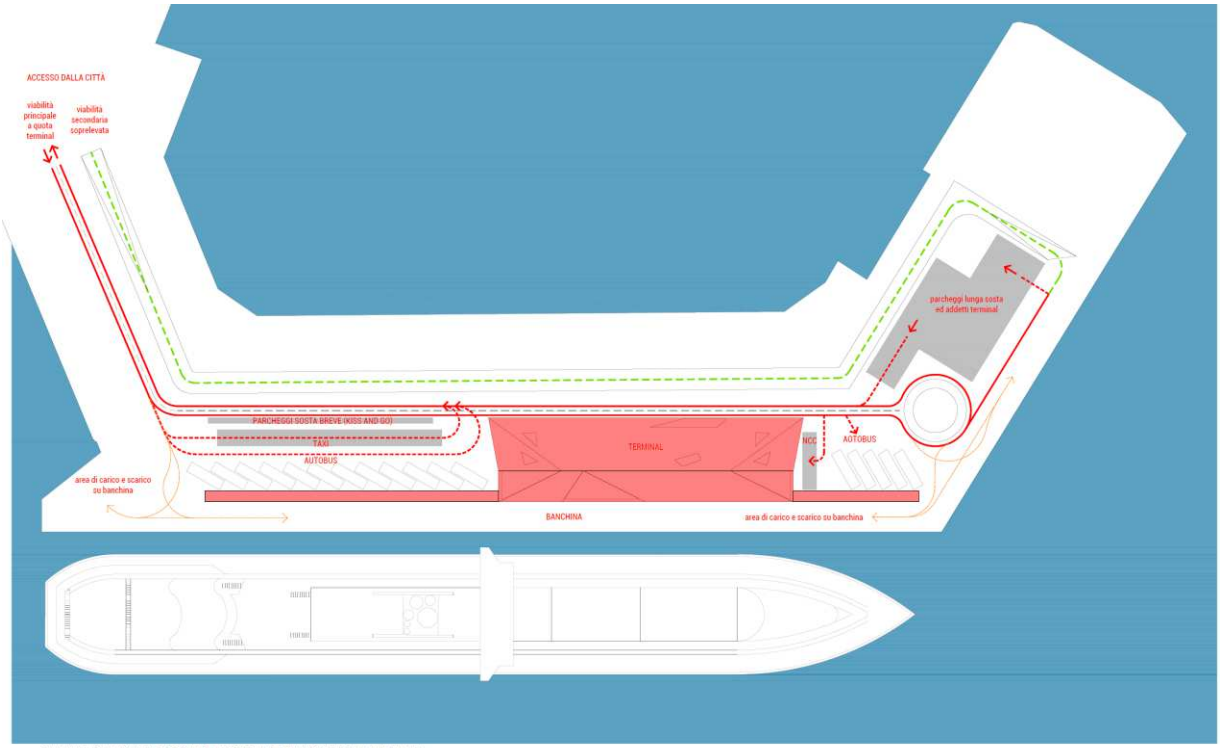
  Le criticità in atto riguardano l'assenza di un specifico terminal croceristico e gli ormeggi delle navi crociere oggi avvengono al secondo braccio del molo di levante, in area praticamente condivisa con la Sc.tà Italkali che commercia sale e materie sciolte, commistione, questa, certamente non idonea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

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

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

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

Il CSLLPP ha dato parere positivo sulla ATF ad esclusione della "realizzazione di una stazione marittima a destinazione terminal passeggeri e riconfigurazione viabilità di ban china e aree a verde connesse", per la quale lo stesso CSLLPP ha indicato la "l'improcedibilità della proposta di A.T.F.", ovvero quest'ultima fattispecie da gestire come variante localizzata.



PLANIMETRIA AREA DI PROGETTO - SCHEMA DEI FLUSSI E DELLA VIABILITA'

Al fine di avviare le necessarie procedure intese alla progettazione dell'opera ed alla acquisizione di tutte le previste autorizzazioni, per dopo addivenire alla progettazione esecutiva dell'opera, è stata affidato al Raggruppamento temporaneo di professionisti con capogrupo MODIMAR S.r.l. il completamento della redazione del progetto di fattibilità e la redazione della proposta di Variante Localizzata e contestuale procedura VAS-VIA. Nel caso di approvazione della variante e del progetto di fattibilità, l'incarico potrà essere esteso ai successivi livelli di progettazione e alla direzione dei lavori.

La variante localizzata relativa alla progettazione di un terminal passeggeri alla banchina di ponente del molo Crispi e alla riconfigurazione viabilità di banchina e aree a verde connesse, è stata adottata dal Comitato di Gestione della AdSP con Delibera n. 42 del 2022. E' stata inoltre predisposta la documentazione progettuale necessaria per avviare la procedura ambientale integrata VIA-VAS, in corso di avvio presso i competenti Ministeri dell'Ambiente e della Cultura.

C) Miglioramento delle condizioni di sicurezza all'ormeggio a alla navigabilità.

Si descrivono di seguito le ulteriori attività volte a migliorare le condizioni di navigabilità e ormeggio alle banchine esistenti nei porti di Trapani e Porto Empedocle.

Porto di Trapani

Ai fini di migliorare la sicurezza all'accesso al porto è stato adottato del Comitato di Gestione N.06 del 20 giugno 2019 un Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del PRP, ai sensi dell'art.5, comma 5 della L. n. 84/1994 e ss. mm. ed ii, avente per oggetto il salpamento di parte del molo Ronciglio "*Vecchio Fanale Verde*" ed il dragaggio delle aree adiacenti. Ai sensi dello stesso art. 5 (aggiornato al D.lgs. 232/2017) è stata acquisita la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune di Trapani n. 27660 del 27.03.2019, nonché il parere favorevole della Soprintendenza ai BB. CC. ed AA. di Trapani giusta nota n. 2699 del 30.05.2019 ed il parere della Capitaneria di porto di Trapani prot. n.11917 del 18.04.2019 favorevole con osservazioni. Trasmesso al Consiglio Superiore dei LL.PP. per esame e parere sin dal mese di maggio 2019 passato un anno non veniva esaminato.

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

Pertanto, si è proceduto alla progettazione esecutiva da parte dell'Area Tecnica della AdSP dell'intervento di salpamento di 120m del molo Ronciglio vecchio fanale e contestuale dragaggio dei fondali adiacenti. In tale progetto è stato inoltre inserito l'esercizio della adiacente "*Nuova banchina del Ronciglio*". E' attualmente in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso il competente Ministero dell'Ambiente (Codice procedura 7963), avviata il 02.02.2022, il provvedimento di VIA risulta essere in fase di predisposizione dai Ministeri dell'Ambiente e della Cultura.

6.4 Sintesi degli obiettivi prefissati

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

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

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

Quindi prevedere interventi strutturali intesi ad adeguare fisicamente il porto alle esigenze del ciclo trasportistico, con la primaria considerazione che la mancanza di fondali adeguati penalizza l'offerta di ormeggi per le navi di maggiori dimensioni che necessitano di altrettanti maggiori pescaggi; questo anche in relazione alle altre difficoltà che incontrano le navi oggi utilizzate per gli approdi e per le connesse operazioni portuali, ovvero esigenza di piazzali più ampi e funzionali, interconnessioni più efficienti, in una flessibilità intesa a rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

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

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

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

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

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

Quindi prevedere interventi strutturali intesi ad adeguare fisicamente il porto alle esigenze del ciclo trasportistico, con la primaria considerazione che la mancanza di fondali adeguati penalizza l'offerta di ormeggi per le navi di maggiori dimensioni che necessitano di altrettanti maggiori pescaggi; questo anche in relazione alle altre difficoltà che incontrano le navi oggi utilizzate per gli approdi e per le connesse operazioni portuali, ovvero esigenza di piazzali più ampi e funzionali, interconnessioni più efficienti, in una flessibilità intesa a rispondere alle richieste del mercato e alle sue rapide trasformazioni.

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

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

6.5 - Azioni prefissate

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

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

Le azioni già ultimate per rimuovere criticità strutturali importanti e permettere l'attuazione delle nuove strategie nei settori crocieristico, commerciale e RO-RO sono:

<u>Settore Crocieristico</u>

- Realizzazione dei "*Lavori di escavo dei fondali del bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale porto di Palermo. CUP I79B19000000005 – CIG 7868301763*" che ha reso agibile il bacino Crispi 3 per l'ormeggio delle navi Crociere, disimpegnando di conseguenza il molo Piave che potrà essere asservito agli ormeggi RO-RO.

- Conclusione dei *lavori di restyling della Stazione Marittima* ed il conseguente avvio della sua gestione da parte della società concessionaria West Sicily Gate che sta consentendo un rapido sviluppo del settore cui corrisponde un incremento del numero di sbarchi.
- Esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un mooring dolphin (briccola di ormeggio) in testata al Molo Vittorio Veneto nel porto di Palermo. CUP: I71C19000010005 – CIG: 78237781DA*";
- Esecuzione dei "*Lavori per la realizzazione di 2 bitte soffolte da 250 tonn – molo Vittorio Veneto. CUP: I71H14000220005 - CIG:703044069E*" per l'ormeggio in sicurezza delle grandi navi da crociera anche con cattive condizioni meteo;
- Esecuzione dei "*Lavori di Salpamento della testata del Molo Sud del porto di Palermo e rifiorimento del molo di Sant'Erasmo. CUP I72B19000040005 - CIG 7897756A6B*";
- Esecuzione dei "*Lavori e servizi necessari allo spostamento in sicurezza e realizzazione di un nuovo ormeggio dei bacini galleggianti da 52.000 e da 19.000 t.p.l. siti all'interno del porto di Palermo CIG 8094275708*", finalizzato a facilitare la manovra in sicurezza delle navi da crociera di grandi dimensioni;
- Avanzata realizzazione dei "*Adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine V. Veneto Sud e S. Lucia Sud nel Porto - 2° stralcio CUP:* I71J19000050005" al fine di rendere pienamente operative le banchine oggetto dell'intervento destinate ad accogliere l'intero traffico crocieristico; in particolare, la banchina V. Veneto Sud è già stata completata ed è attualmente disponibile per la fruizione, la banchina S.Lucia Sud verrà completata entro gennaio 2024.

<u>Settore commerciale e Ro-Ro</u>

È stato effettuato il trasferimento delle aree destinate alla sosta dei veicoli commerciali dall'area sud del porto a quella nord, dove sono concentrati gli ormeggi destinati al traffico commerciale, in modo da eliminare l'interferenza con il traffico passeggeri che utilizza gli ormeggi della parte sud del porto.

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

<u>Settore Crocieristico</u>

Sono stati avviati nel mese di novembre 2023 i *Lavori di completamento, adeguamento e messa in sicurezza statica della banchina sud del Molo Piave – CUP:I71J19000030005,* il cui completamento è previsto entro il mese di agosto 2024.

<u>Settore commerciale e Ro-Ro</u>

- la realizzazione dei "*Lavori di sistemazione e riqualificazione dell'interfaccia del porto di Palermo con la città. CUP Master: I74I20000260005*", quale stralcio del "Lavori per la realizzazione dei Terminal Crociere, Ro.Ro e relativi aree di interfaccia del Porto"; la prima

fase dell' intervento avviato a febbraio 2023, il cui completamento è previsto entro la fine del 2024;

- l'ottimizzazione dell'uso delle aree a disposizione a mezzo di interventi di recupero funzionale di ampi spazi e delle banchine nonché il miglioramento del collegamento viario in sede propria e con flussi riservati a mezzo dello spostamento della viabilità alla banchina Puntone;

Settore cantieristica navale

- la realizzazione dei Lavori di completamento per la messa in sicurezza del bacino di carenaggio 150.000 tpl e le connesse opere di messa in sicurezza, affidati nel 2023 e in corso di avvio.

Settore nautica da diporto

-realizzazione dei *Lavori di consolidamento del molo di sopraflutto del porto dell'Acquasanta - CUP I71J19000020005*, i lavori sono stati recentemente affidati e verranno a breve avviati;

- *Completamento del molo foraneo porto Arenella,* CUP: I71J19000040005; a seguito della procedura di appalto, in fase di conclusione, i lavori verranno avviati entro marzo 2024,

Per il **Porto di Termini Imerese** con il prolungamento dei moli di sopraflutto e di sottoflutto si definisce la protezione al moto ondoso dei bacini portuali e si inibisce il fenomeno di insabbiamento dei fondali.

È stato pertanto possibile effettuare l'intervento di dragaggio dei fondali, non inteso sia quale fase di realizzazione delle previsioni del P.R.P. approvato, sia come opera necessaria per ripristinare la piena agibilità del porto commerciale.

Sono stati completatati i lavori di secondo stralcio relativi al completamento dei lavori del molo foraneo di sopraflutto che prevedono il rifiorimento della mantellata della diga foranea (Primo lotto funzionale - CUP I64F19000040005 – CIG 8235430BD1) limitando così la tracimazione del mare oltre il muro paraonde e migliorando gli standard di utilizzo della banchina del molo foraneo e dei piazzali della zona nord del porto.

Sono in fase di completamento gli interventi di prolungamento del molo di sopraflutto e la realizzazione del sottoflutto.

In tema di edilizia demaniale si rileva che per il Porto di Termini Imerese il P.R.P. è stato approvato nell' anno 2004, pertanto questa AdSP sta ultimando la predisposizione del nuovo PRP, per il quale è stata già attivata la procedura ambientale di Scoping VAS sulla base di un Rapporto Preliminare trasmesso ai Soggetti Competenti in Materiale Ambientale (SCA) il 21.11.2023.

Per il **Porto di Trapani, è stato avviato** l'intervento di dragaggio dei fondali ed è stata razionalizzata l'edilizia demaniale per dare operatività alla attività commerciali (biglietterie, uffici, servizi al passeggero, etc.). Si rende ora necessario dare piena operatività alla banchina

Ronciglio, realizzata dal Provveditorato OO.PP. per la Sicilia ed ancora non consegnata alla scrivente; al riguardo si ricorda l'anomalia in cui versa la realizzazione di questa opera, la quale sottoposta a V.I.A. la stessa è stata positivamente data dal Ministero dell'Ambiente per la costruzione, ma con la prescrizione che la stessa V.I.A. si dovrà ripetere per la messa in esercizio. A tal fine è stato predisposto un progetto di messa in esercizio di tale banchina, comprendente anche il salpamento di 120m del molo Ronciglio vecchio fanale e il dragaggio dei fondali adiacenti alla banchina Ronciglio. E' attualmente in corso la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale presso il competente Ministero dell'Ambiente (Codice procedura 7963).
Ulteriore iniziativa fortemente voluta dall'AdSP riguarda la riqualificazione del fronte mare della città, a ponente della Stazione marittima recentemente ammodernata. A tal fine è stato esperito il concorso denominato "TRAPANI WATER FRONT. CONCORSO INTERNAZIONALE DI IDEE PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL WATERFRONT STORICO DI TRAPANI. NUOVO TERMINAL PASSEGGERI, PASSEGGIATA-DARSENA URBANA E PARCO DEL WATERFRONT (COLOMBAIA – LAZZARETTO)" nella duplice ottica di riqualificare il waterfront storico del Porto ed al contempo di acquisire proposte progettuali da assumere a base della proposta di variante localizzata al vigente P.R.P.
In particolare, la riqualificazione del waterfront storico portuale della città è finalizzata ad innescare processi di trasformazione urbana e di rigenerazione che interessino non solo la fascia costiera ma l'intera rete dei luoghi della città che entrano in rapporto con il mare e con le aree portuali. A seguito del concorso, è stato redatto il progetto di fattibilità tecnico ed economico e contestuale variante al PRP ed è stata avviata la procedura ambientale integrata di VIA VAS.

Necessitano anche interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione del porto, rilevando alcune zone praticamente oscurate. Si lamenta, inoltre, la mancanza di arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.).
Sono in corso di esecuzione interventi di adeguamento strutturale presso la banchina est e la testata del Molo Sanità e presso le banchine nord, nella zona antistante la sede dei Vigili del Fuoco.
Al fine di procedere a garantire una organica manutenzione, è stato avviato un accordo quadro per la Manutenzione Straordinaria del Porto di Trapani.
Inoltre, è stata effettuata la riqualificazione e restyling della Stazione Marittima, la cui realizzazione risale agli ottanta, al fine di renderla dimensionalmente adatta a costituire un efficiente terminal multi-purpose.

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

Si rileva una inconsistente edilizia demaniale.

Al fine di garantire e l'assenza di un terminal passeggeri.

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

Si rendono necessari interventi immediati sull'impianto elettrico e d'illuminazione, integrazione degli arredi portuali (parabordi, verifica bitte, distribuzione idrica, etc.) e una organica manutenzione.

Per il porto di Porto Empedocle è stata completata nel 2023 la realizzazione di un terminal passeggeri. Risulta comunque necessario provvedere alla realizzazione di un terminal terminal multipurpose, per il quale è stato predisposto il progetto di fattibilità ed è stata avviata la procedura per la approvazione della variante localizzata al PRP sopra descritta.

Per il **Porto di Licata**, di recente trasferimento, si rendono necessarie delle attività di riqualificazione delle aree con funzioni pesca e rimessaggio imbarcazioni, attualmente degradate.

In particolare, è stato predisposto il progetto esecutivo dei *Lavori di rifunzionalizzazione delle banchine e miglioramento degli accosti con sostituzione arredi di banchina e collocazione pontili per naviglio pescherecci,* che consente di effettuare una riqualificazione dell'Intera Darsena Marianello a Servizio della Pesca. L'intervento è in corso di appalto.

Per quanto riguarda la cantieristica Navale, tale funzione attualmente viene svolta in una zona non banchinata della Darsena centrale, in prosecuzione con la banchina di riva (detta Marinai d'Italia). In particolare, in corrispondenza del fronte mare sono presenti alcuni precari scali di alaggio con relative traverse in legno, gru per la movimentazione delle imbarcazioni ed un piccolo moletto con struttura in tubi innocenti ed impalcato in legno sormontante una piccola scogliera. Lo specchio acqueo antistante è utilizzato per l'alaggio delle imbarcazioni in lavorazione presso i predetti cantieri, o per l'attracco di alcuni modesti natanti al moletto.

In particolare, in corrispondenza del fronte mare sono presenti alcuni precari scali di alaggio con relative traverse in legno, gru per la movimentazione delle imbarcazioni ed un piccolo moletto con struttura in tubi innocenti ed impalcato in legno sormontante una piccola scogliera. Lo specchio acqueo antistante è utilizzato per l'alaggio delle imbarcazioni in lavorazione presso i predetti cantieri, o per l'attracco di alcuni modesti natanti al moletto.

Al fine di superare tale criticità risulta necessario provvedere al completamento della banchina di Riva della Darsena Centrale e alla realizzazione del piazzale retrostante, riqualificando così l'area, pur mantenendo la attuale funzione.

Per il **Porto di Gela**, anch'esso di recente trasferimento, la problematica principale è connessa al forte insabbiamento del Porto Rifugio, che ne limitano fortemente l'operatività e le prospettive di sviluppo.

Il vigente PRP, approvato nel 1986, prevede la realizzazione di una nuova Darsena Commerciale in adiacenza al Porto esistente, sul suo lato occidentale, con una escavazione fino a -8m rispetto al livello medio del mare ed una nuova Diga di lunghezza complessiva maggiore di 2km. Tale previsione pianificatoria consente di risolvere il problema dell'insabbiamento solo se la nuova diga viene interamente realizzata.

D'altro canto, la sola realizzazione dell'intervento di dragaggio del porto non consentirebbe di garantire nel tempo il mantenimento dei fondali. Risulta pertanto necessario individuare un intervento che limiti l'insabbiamento senza necessità di ricorrere a estesi interventi infrastrutturali. A tal fine, contestualmente al dragaggio, si prevede di realizzare un pennello intercettatore di sedimenti sulla diga di ponente che consente, in via temporanea, di limitare l'insabbiamento dall'imboccatura portuale,

Nel frattempo dovrà essere aggiornato il DPPS e il PRP in modo da individuare una nuova disposizione delle opere foranee che consenta di escludere (o limitare fortemente) il fenomeno dell'insabbiamento in modo definitivo.

6.6 - Potenziamento e miglioramento del rapporto città – porto

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

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

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

Quindi, ad esempio per il Porto di Palermo, una innovazione del layout portuale attraverso la concentrazione degli edifici (servizi e terminal) lungo le banchine, consentirà

contemporaneamente di “aprire” il fronte su via Crispi liberandolo alla vista del mare e di portare alcune funzioni miste urbano-portuali il più possibile vicino all’acqua.

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

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

l’esecuzione dei “*Lavori di riqualificazione del porto di Sant’Erasmo – CUP I73B17000010001 – CIG 74508213FF*”, intervento ultimato, realizzato nell’ambito del processo di riqualificazione del waterfront urbano per ridare vivibilità ad un’area urbana degradata;
l’avvio dell’intervento di II stralcio dei suddetti Lavori di riqualificazione del porto di Sant’Erasmo;
- l’esecuzione dei “*Lavori di sistemazione delle aree di banchina e dei fabbricati del molo Nord, ai fini della riallocazione della cantieristica minore CUP I77G19000000001 - CIG 782656803C”,* anche questo completato;
l’esecuzione dei "*Lavori di realizzazione di un Terminal aliscafi in struttura precaria presso la banchina Sammuzzo del Porto di Palermo - CIG 7908851E4C - CUP I74D19000010005*", intervento completato;
- l’esecuzione dei “*Lavori di demolizione edificio ex sala pompe, edificio magazzino frigo ed ulteriori corpi di fabbrica minori e pavimentazioni di pertinenza - CUP: I72B19000060001 - CIG: 82285026A8*”, intervento completato;
- l’esecuzione dei “*Lavori di sistemazione del Molo Trapezoidale – riqualificazione funzionale ed urbanistica dell’area portuale – banchina Sammuzzo. CUP: I79I19000020005*”, intervento completato.
- avvio dei lavori di sistemazione del Varco Amari, che rappresenta il primo stralcio della sistemazione delle aree di interfaccia del Porto con la Città, che verranno completati entro la fine del 2024.

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

- il completamento dei lavori dell'interfaccia porto-città con riferimento alla realizzazione del Sovrappasso via Crispi;
- il ripristino, la ristrutturazione e l’adeguamento funzionale del complesso “Ex Tirrenia”, da asservire in parte alle funzioni portuali ed in parte a funzioni di tipo urbano e commerciale.

6.6.1.- Mantenimento delle attività industriali

Relativamente all’area industriale, che in particolare riguarda la cantieristica in senso lato, si

prevede di razionalizzare la dislocazione delle attività concentrando le funzioni nelle aree a ciò designate nel nuovo Piano Regolatore Portuale che sono ubicate in posizione decentrata rispetto alle funzioni Commerciali e Croceristiche, eliminando così ogni possibile interferenza. In particolare è stato completato il trasferimento al molo nord delle attività di cantieristica minore presenti nel Molo Trapezoidale.

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

- Il completamento dell'intervento in atto al bacino da 150.000 tpl finalizzato a garantire l'integrità e la funzionalità della vasca-bacino, intervento già affidato;
- il completamento dell'intera infrastruttura con i relativi impianti, compresa l' esecuzione delle opere connesse alla sicurezza, intervento già affidato.

Per la realizzazione dei suddetti interventi è stato stanziato un consistente impegno finanziario, di circa 150 milioni di euro, che consentirà il rilancio produttivo ed occupazionale del settore; altrettanto necessario è operare il riordino e la razionalizzazione delle banchine asservite in modo da concentrare l'attività produttiva.

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

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

6.6.2. – Miglioramento ed ammodernamento delle infrastrutture ed impianti portuali

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

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

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

- la progettazione del nuovo impianto elettrico e di illuminazione dell'area portuale;
- la progettazione di interventi di traffic calming e predisposizione di un'area di sosta presso il foro Italico;
- la riqualificazione del molo CT Bersagliere (molo sud) e della scogliera di protezione;
- il ripristino, la ristrutturazione e l'adeguamento funzionale del complesso "Ex Tirrenia", da asservire in parte alle funzioni portuali ed in parte a funzioni di tipo urbano e commerciale;
- la bonifica area Degassifica, canale emissario - Realizzazione parcheggio ex area Degassifica;
- la bonifica cassoni di accosto presso l'impianto degassifica.

6.7 Interventi infrastrutturali

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

6.7.1. PORTO DI PALERMO

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

I. **Riqualificazione urbana**

Il Porto di Palermo è attualmente oggetto dell'intervento di sistemazione delle aree di interfaccia del Porto con la Città. In particolare, i lavori di sistemazione del Varco Amari sono stati avviati nel febbraio 2023 e verranno completati entro la fine del 2024.
Nell'ambito di tale intervento è prevista, nella programmazione 2024-2026 la realizzazione di un ulteriore intervento di "Completamento dei lavori dell'interfaccia porto-città - Sovrappasso via Crispi", importo € 3.000.000.

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

<u>Interventi avviati o in fase di avvio</u>:
- *esecuzione dei "Lavori di escavo dei fondali del bacino Crispi n. 3 e connesso rifiorimento della mantellata foranea del molo industriale porto di Palermo. CUP I79B19000000005 - CIG 7868301763".* Intervento completato a meno di opere accessorie;
- realizzazione di "*Intervento di adeguamento e messa in sicurezza statica delle banchine V.Vento sud e S. Lucia sud*", CUP I71J19000050005, importo complessivo opera

€.36.441.513,25. Intervento completato nel molo Vittorio Veneto ed in corso di completamento nel Molo Santa Lucia;

- realizzazione di "*Intervento per la realizzazione di Smart Port nei porti di Sistema*", CUP:I83C20000010003 intervento affidato mediante finanza di progetto, importo contributo pubblico € 2.400.000,00;
- realizzazione del "*Consolidamento banchina sud del molo Piave*", CUP: I71J19000030005, stima importo complessivo opera € 17.200.000,00. Intervento avviato a novembre 2023, ultimazione prevista entro agosto 2024;
- esecuzione del "S*ervizio di smaltimento rifiuti liquidi, demolizione e smaltimento della cisterna TK104"* CUP I77H20004660005, stima importo complessivo opera €.927.000,00;
- realizzazione del "*Consolidamento molo sopraflutto Acquasanta*", CUP:I71J19000020005, stima importo complessivo opera € 18.500.000,00;
- realizzazione dei lavori "*Parcheggio multipiano via Patti e rifacimento carreggiata*", CUP:I49I20000000003, stima importo complessivo opera € 7.300.000,00 (capitale privato).

<u>Interventi in fase di gara d'appalto</u>:

- realizzazione del "*Nuovo Impianto elettrico e illuminazione area portuale – Cold Ironing*", CUP:I79J21002560001, stima importo complessivo opera € 32.000.000,00;
- realizzazione dei lavori "Completamento del molo foraneo porto Arenella", CUP:I71J19000040005, stima importo complessivo opere € 21.790.290,35 ;

<u>Interventi inseriti nella programmazione 2024-26:</u>

- realizzazione del "*Rifacimento impianto fognario portuale"*, stima complessiva della opere € 50.000.000,00;
- realizzazione di "*Interventi di traffic calming predisposizione di un'area di sosta presso il foro italico",* importo complessivo opere € 500.000,00 circa;
- realizzazione di "*Opere di riqualificazione del molo CT Bersagliere (molo sud) e della scogliera di protezione necessari per la funzionalità delle strutture*", stima importo complessivo opera € 700.000,00;
- realizzazione del "*Ripristino ed adeguamento funzionale dell' edificio ex Tirrenia"*, stima complessiva della opere € 19.350.000,00;
- realizzazione del "*Progetto di bonifica area Degassifica*"*,* con riferimento alla attività di svuotamento cassoni di bonifica, stima importo complessivo opera € 3.000.000;
- realizzazione del *"Bacino Travel lift al Molo Nord",* stima importo complessivo opera € 2.000.000;
- realizzazione dei lavori di "*Adeguamento statico banchina V. Veneto testata",* stima importo complessivo opera € 5.000.000,00;
- realizzazione dei lavori di "*Consolidamento della banchina nord del molo Vittorio Veneto*", stima importo complessivo € 14.900.000,00;

III. – Infrastrutture e servizi per passeggeri

In tale ambito si segnale che è stato completato l'intervento di restyling della Stazione Marittima.

A tale ambito afferisce inoltre l'intervento di interfaccia attualmente in corso che, a partire dal varco Amari consentirà l'accesso dei passeggeri direttamente alla stazione marittima. Come già indicato sopra, i lavori di sistemazione del Varco Amari sono stati avviati nel febbraio 2023 e verranno completati entro la fine del 2024.

.

IV. – Infrastrutture al servizio del porto industriale

Sono stati recentemente affidati i seguenti interventi relativi alla al *bacino di carenaggio da 150.000 tpl:*

- realizzazione *dei lavori "Completamento per la messa in sicurezza del bacino di carenaggio 150.000 tpl - Primo lotto funzionale" – CUP:I77G19000070007*, stima importo complessivo opera €. 52.893.206,74;
- realizzazione *dei lavori "Completamento del bacino di carenaggio da 150.000 tpl - Secondo lotto funzionale"* – CUP I77G19000060007, stima importo complessivo opera €.94.790.183,01;

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

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

I. Riqualificazione urbana. Trattasi di azioni finalizzate al potenziamento/miglioramento del rapporto città – porto. Interventi previsti:

- Riqualificazione del mercato ittico, Importo complessivo stimato € 4.000.000;
- Riqualificazione della sede stradale dell'asse viario urbano, tratto compreso fra interfaccia porto-città e molo trapezoidale-Progressiva dal Varco Santa Lucia al Varco Sammuzzo, Importo complessivo stimato € 2.000.000;
- Riqualificazione funzionale e paesaggistica del Molo Sud del Porto commerciale, Importo complessivo stimato € 25.060.000;

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

- **Nuovo impianto fognario del porto di Palermo**. Si prevede il rifacimento delle reti di

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

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

III.- Infrastrutture a servizio dei passeggeri. Realizzazione del nuovo terminal RO-RO, del nuovo terminal crociere-
Il nuovo P.R.P. sotto l’aspetto delle previsioni di edilizia demaniale risulta innovativo, poiché prevede la rimodulazione dell’esistente cubatura concentrata in edifici dimensionati in funzione delle esigenze che si manifestano per le utenze portuali.
In particolare, secondo le previsioni di piano, oltre all’esistente Stazione marittima si prevedono il nuovo terminal ro-ro e il nuovo terminal crociere.
E’ stata indetta una gara europea di concorso di idee al fine di selezionare una proposta progettuale idonea allo scopo e in relazione all’intervenuta approvazione del nuovo PRP, allo stesso vincitore del concorso è stata affidata la relativa progettazione che è stata conclusa per quanto attiene il livello “definitivo”.
Trattandosi di opere preposte alla riorganizzazione delle cubature oggi esistenti a mezzo di demolizione e ricostruzione, per i due terminal in questione sono previste rilevanti cubature, e quindi un consistente impegno finanziario che si stima in via presuntiva in € 77.000.000,00, interamente da reperire.
Le opere di interfaccia con la città sono state avviate.
Obiettivo che si prefigge nel triennio in riferimento è e l’affidamento dei lavori relativi al Terminal RO-RO al Molo Piave, Importo complessivo stimato € 100.000.000.
E’ inoltre prevista la realizzazione dei Terina Crociere al Molo Trapezoidale, per un importo complessivo stimato di €.2.000.000.

IV.- Infrastrutture a servizio dell'area industriale.

Si prevede la realizzazione del *"Bacino Travel lift al Molo Nord",* stima importo complessivo opera € 2.000.000.

V.- Infrastrutture a servizio della nautica da diporto.

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

Si prevede inoltre di effettuare la Riqualificazione funzionale e paesaggistica del Molo Sud del Porto commerciale, Importo complessivo stimato € 25.060.000. Tale intervento afferisce sia la riqualificazione urbana (come descritto sopra) sia la nautica da diporto, in quanto finalizzato anche al 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 P.R.P.

6.7.2 PORTO DI TERMINI IMERESE

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Sono attualmente in corso di avanzata esecuzione tre interventi di primaria importanza, poiché intesi a prolungare e completare il Molo foraneo di sopraflutto, a prolungare il Molo di sottoflutto secondo le previsioni del vigente P.R.P., ad approfondire i fondali per l'operatività delle navi commerciali.

In particolare:

- Lavori di completamento del molo foraneo di sopraflutto del porto di Termini Imerese.

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

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

- con in progetto stralcio si realizza il prolungamento del molo foraneo in conformità al vigente piano regolatore portuale, i ripristini della banchina della diga foranea e la realizzazione del molo martello terminale della diga foranea, opera che assicura piena funzionalità al molo;
- col progetto di completamento, si realizza il rifiorimento della mantellata della diga foranea,

opera utile a preservare fenomeni di tracimazione all'interno del bacino portuale e preservare, nel tempo, l'integrità del molo foraneo.
Con lo stralcio in oggetto, quindi, sono stati previsti i primi tre interventi (e cioè il prolungamento del molo foraneo, il ripristino funzionale delle banchine e la costruzione del nuovo molo martello), rinviando ad un separato successivo progetto di completamento il rifiorimento della mantellata foranea.
I lavori del suddetto stralcio sono stati affidati mediante appalto integrato all'Impresa ADOR.MARE s.p.a., è stato stipulato il contratto d'appalto, è stato redatto il progetto esecutivo, è stata effettuata la bonifica degli ordigni bellici, sono stati consegnati i lavori, è stata redatta una perizia di variante in corso d'opera ed in atto i lavori sono in avanzata fase di esecuzione (avanzamento al 95%).

- Lavori di completamento del molo di sottoflutto del porto di Termini Imerese.

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

- Dragaggio dell'attuale porto commerciale

Sono in fase di completamento i lavori di escavo del fondale fino ad una profondità di 10 metri dal l. m. m. del porto commerciale che si estende per circa 340 mila mq, dell'avamporto che si estende per circa 650 mila mq il tutto per circa 860.000 mc di materiale da dragare..

Nell'ambito del PON "Infrastrutture e Reti" 2014-2020, adottato con decisione della Commissione Europea C(2018) 1144 del 21 febbraio 2018, è stata stipulata la Convenzione del Beneficiario PON I&R per la realizzazione progetto Oggetto: Porto di Termini Imerese: Lavori di Dragaggio del Porto a quota -10,00 s.l.m.m. – CUP I69B19000000006.

L'Autorità di Sistema ha elaborato il progetto definitivo del dragaggio a -10,00 m del porto di Termini Imerese nel giugno 2015.

A tal fine è stata eseguita una prima campagna di caratterizzazione dei sedimenti nel 2013 secondo le indicazioni contenute nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" (ICRAM-APAT 2007). Successivamente alla fase di caratterizzazione dei sedimenti, questa Autorità, secondo quanto previsto dal Manuale ICRAM, stante l'impossibilità di riutilizzo delle sabbie per ripascimento per l'elevata frazione pelitica, ha proceduto ad individuare un sito di deposizione in mare, ricadente in un'area localizzata sulla piattaforma continentale e ad una distanza dalla costa superiore a 3 miglia nautiche. Sui fondali oggetto d'intervento sono stati condotti rilievi batimetrici dalla Società Watersoil nel 2009.

La presenza di un ridotto volume di sedimenti contaminati ha richiesto una fasizzazione dell'intervento di dragaggio al fine di rispettare le normative di carattere ambientale e consentire una migliore gestione dei volumi interessati. In particolare il dragaggio è previsto in due tempi: dapprima sarà asportata la parte superficiale contaminata e successivamente si procederà tramite sorbona a prelevare le sabbie e conferirle in mare.

Sul progetto definitivo dei lavori di dragaggio si è espresso favorevolmente il Consiglio Superiore Lavori Pubblici, con parere n. 34/2016 reso nell'adunanza del 26/05/2017

Con provvedimento n.45103 del 02.10.2015 l'Assessorato Territorio ed Ambiente Servizio 1 – VAS VIA U.O. S1.3 della Regione Siciliana ha autorizzato l'immersione in mare del materiale proveniente dall'attività di escavo ai sensi dell'art.109 del D. Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., subordinando l'efficacia alla ripresentazione all'Assessorato della caratterizzazione dei sedimenti aggiornata.

Ai fini dell'elaborazione del progetto esecutivo e di soddisfare la prescrizione dell'Assessorato Regionale Territorio ed Ambiente, si è reso necessario aggiornare la caratterizzazione dei sedimenti, e pertanto l'Autorità portuale ha affidato all'Università degli studi di Enna "KORE" il servizio relativo alla redazione del progetto di Caratterizzazione dei sedimenti finalizzato al dragaggio del porto di Termini Imerese.

Stante l'assenza di eventi naturali od artificiali che abbiano modificato la situazione ambientale, nel corso di un'apposita riunione tenutasi in data 30/05/2019 presso la sede dell'Autorità Portuale, è stato stabilito, un percorso semplificato di caratterizzazione.

L'Università degli studi di Enna "KORE", con nota in data 19/06/2019, N.Q. di consulente della scrivente AdSP , ha consegnato un nuovo progetto per la caratterizzazione dei materiali da dragare nel porto di Termini Imerese, elaborato secondo quanto concordato nella succitata riunione.

Su tale progetto di caratterizzazione l'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente), con nota n. 43813 del 20/08/2019 si è espressa favorevolmente.

Le attività di prelievo dei campioni e la caratterizzazione dei sedimenti del porto di Termini Imerese sono state eseguite dal Raggruppamento temporaneo di imprese BIOCHEMIE LAB SRL (Capogruppo) - POLISERVIZI SRL (Mandante). Il campionamento dei sedimenti marini è stato effettuato dal 17 al 22 Gennaio 2020 e ha previsto la realizzazione di 87 carotaggi eseguiti con vibro carotiere in cui sono stati prelevati 87 campioni.
Sulla base delle risultanze di detta attività è stato elaborato, a cura del L.I.S.A. dell'Università Kore di Enna, il piano di gestione dei sedimenti marini, che è stato trasmesso all'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente per il parere di competenza.
Il piano di gestione è stato redatto secondo le disposizioni dell'Allegato Tecnico al D.M. del 15 luglio 2016 n. 173 (di seguito D.M. 173/2016) "Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini", a cui si rimanda per tutto quanto non espressamente specificato nel presente documento. Tale regolamento definisce i criteri e le modalità per il rilascio dell'autorizzazione di cui all'art.109 del D.Lgs. 152/2006 per l'immersione deliberata in mare dei materiali di escavo di fondali marini o salmastri o di terreni litoranei emersi di cui al comma 1, lettera a) del medesimo articolo 109.
I lavori comprendono le seguenti fasi esecutive principali:

Fase 1

- salpamento trovanti naturali ed artificiali presenti e residui vari provenienti da attività antropiche;
- dragaggio selettivo dei fondali del porto di Termini (bacino portuale ed avamporto), eseguiti con benna ecologica adeguata alla natura dei sedimenti che compongono i fondali delporto;
- trattamento di sedimenti non idonei all'immersione in mare con impianto di sediment-washing

Fase 2

- dragaggio da eseguire al termine dell'escavo dei sedimenti non idonei all'immersione in mare, è previsto mediante l'utilizzo di una draga a strascico aspirante semovente con pozzo di carico;
- scarico del materiale dragato sui fondali delle aree di "deposito sommerso" poste a nord del porto ad una distanza massima di 5 m.n. dal cantiere;

L'intervento di dragaggio è, inoltre, interessato da un'attività di monitoraggio delle aree da dragare e delle zone di deposizione.
Tutte le fasi si escavo sono state completate. È in corso di ultimazione l' attività di collocazione di massi guardiani al piede delle banchine.

<u>Interventi in fase di affidamento:</u>

- Piattaforma Logistica Intermodale - Infrastrutture per la logistica nautica da diporto molo sottoflutto. Importo complessivo stimato € 14.000.000;
- Piattaforma Logistica Intermodale – Area tecnica a supporto della nautica da diporto. Importo complessivo stimato € 14.000.000;
- Adeguamento PRP di Termini Imerese al DPSS in corso di approvazione - Lavori di riqualificazione Nord - I stralcio. Importo complessivo stimato €.6.300.000.

Intervento inserito nella programmazione 2024-26:

- Piattaforma logistica intermodale – Rafforzamento terminal contenitori. Importo complessivo stimato € 8.000.000

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

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

- Lavori di completamento molo sopraflutto (rifiorimento mantellata) - 2° lotto funzionale Importo complessivo stimato € 6.371.744.

6.7.3 PORTO DI TRAPANI

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

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

All'epoca del trasferimento delle competenze alla AdSP, si era rilevata anche l'esistenza di una Stazione Marittima insufficiente quale terminal croceristico/passeggeri.

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

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

Al fine di avviare il superamento di tali criticità, questa AdSP ha ad oggi completato i seguenti interventi:

- **manutenzione del Porto**. Considerate le problematiche che presentavano le diverse banchine del porto, l'area interessata ha compreso quasi tutte le banchine portuali, e precisamente banchina Sanità, Garibaldi, Dogana, Sommergibili, Isolella e viale Regina Elena. Le criticità che si manifestano attengono a problemi di security e sicurezza.
Ai fini di cui sopra è stato eseguito l'intervento con l'obiettivo del ripristino funzionale ed opere di security e sicurezza laddove necessari, quali ad esempio lo stato delle esistenti recinzioni, e ringhiere, cavallotti in acciaio per messa in sicurezza area pannelli aliscafi, rifacimento della veletta alla banchina ad ovest del molo sanità, parabordi laddove necessario, manutenzione tensostruttura alla banchina ex sommergibili, rifacimento manto stradale alla banchina Isolella a causa della presenza di molteplici avvallamenti, buche/insidie che rendono pericolosa la viabilità per i mezzi operanti per circa 2000mq., la sostituzione di n. 14 parabordi ammalorati.

- lavori di restyling della Stazione Marittima. Lavori eseguiti al fine di adeguare la stazione marittima esistente alle esigenze di security e funzionalità a servizio del passeggero.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Di seguito si riportano gli interventi in corso di esecuzione, quelli in corso di affidamento e quelli inseriti nella programmazione del triennio 2024-2026.

Interventi avviati:
- Lavori di dragaggio dell'Avamporto e delle aree a Ponente dello Sporgente Ronciglio. Quali elementi indispensabili alla progettazione esecutiva sono state acquisiti tutti gli studi ed è stato redatto il progetto definitivo ed esecutivo dell'intervento l'intervento di dragaggio dell'Avamporto e delle aree a Ponente dello Sporgente Ronciglio che a seguito dell'ottenimento delle previste autorizzazioni ambientali, è stato avviato. Ad oggi è stata completata la Bonifica da Ordigni Bellici (BOB) ed il Monitoraggio Ambientale ante operam. Entro l'anno in corso verranno avviate le attività di escavo. Stima importo complessivo dell'intervento € 67.500.000;

- **Lavori di completamento ed adeguamento della banchine settentrionali**, Intervento finalizzato a completare i lavori nel tratto di banchina antistante la sede del Vigili del Fuoco, che sono stati sospesi prima del trasferimento di consegne alla AdSP. I lavori sono stati recentemente avviati e si prevede di completarli entro la fine del 2024. Stima importo complessivo dell'intervento € 1.480.000;
- Lavori di consolidamento e adeguamento sismico della banchina di levante e della testata del Molo Sanità, I lavori sono stati avviati nel 2023 e si prevede di completarli entro la fine del 2024. Stima importo complessivo dell'intervento € 8.000.000;

.- **Lavori rifacimento linee distribuzione elettrica e ripristino funzionalità impianti**

illuminazione. Opera particolarmente necessaria considerati i ripetuti blackout che si verificano in occasioni di abbondanti piogge. Si prevede un importo di € 500.000,00.
Allo stato realizzati interventi localizzati e mirati ma l'intervento complessivo verrà eseguito nell'ambito di una specifica concessione, già avviata, di lavori e servizi finalizzati allo sviluppo in chiave "Smart Port" delle aree dei porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle.

Intervento in fase di affidamento:

- **Intervento Green port – Cold Ironing**, relativo all'elettrificazione delle banchine Garibaldi e Molo "T" del Porto di Trapani. Il Cold Ironing rappresenta, di fatto, un intervento di totale annullamento delle emissioni locali durante l'ormeggio della nave ed è quindi particolarmente interessante per i porti come quello di Trapani che, per geometria e posizione, è parte integrante del contesto urbano. E' attualmente in corso la procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione (appalto integrato), che verrà completata entro l'anno in corso. Stima importo complessivo dell'intervento €.6.429.092,47;

Interventi inseriti nella programmazione del triennio 2024-2026

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

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

- Lavori di rimozione diga Ronciglio e dragaggio relative aree. Intervento richiesto dagli operatori inteso a migliorare gli spazi di manovra all'ingresso ed uscita del porto. Al fine di attestare la conformità di questa opera al P.R.P. necessitava espletare il procedimento di Adeguamento Tecnico Funzionale, per il quale si è proceduto alla redazione del connesso progetto di ATF. Ai sensi dello stesso art.5 sono stati acquisiti i pareri del comune di Trapani, Soprintendenza ai BB. CC. ed AA. di Trapani, Capitaneria di porto di Trapani e Consiglio Superiore dei LL.PP.; a seguito di questi il Comitato di Gestione di questa Autorità con delibera n. 11 del 06.10.2020 ha adottato in via definitiva l'ATF in questione.
Stante quanto sopra è stato redatto il progetto esecutivo dell'intervento che è attualmente oggetto di procedura ambientale (VIA), nell'ambito della quale è anche prevista la messa in esercizio delle nuove banchine Ronciglio. Si prevede un importo di € 26.000.000.

- **Rigenerazione del waterfront storico del porto**, trattasi di intervento di riqualificazione del fronte mare della città, a ponente della Stazione marittima recentemente ammodernata, comprendente le aree del nuovo terminal passeggeri al Molo a T, la passeggiata - darsena

pescherecci e piazza urbana e il parco del waterfront (Colombaia – Lazzaretto). La progettazione di fattibilità è stata eseguita dal vincitore di apposito Concorso di Idee. L'intervento, comportando una variante al PRP, è attualmente oggetto di procedura ambientale integrata VAS-VIA. Stima importo complessivo dell'intervento € 50.000.000.

- **Consolidamento ed adeguamento antisismico del vecchio molo Ronciglio e della banchina di Riva** – Intervento si inquadra nell'ottica di ammodernamento delle banchine in previsione del successivo approfondimento dei fondali antistanti, secondo le previsioni del PRP. Stima importo complessivo dell'intervento €.22.000.000.

- **Realizzazione del nuovo ponte di collegamento con le banchine Ronciglio del porto**, in sostituzione dell'esistente ponte in calcestruzzo precompresso, già oggetto di verifiche statiche e intervento di messa in sicurezza, si prevede di realizzare un ponte con struttura in acciaio che garantisce maggiore affidabilità nel tempo. Stima importo complessivo dell'intervento €.8.250.000.

- **Lavori di completamento della banchina ex ASI e dei piazzali retrostanti**, trattasi della zona del porto che di recente è stata inserita tra le competenze della AdSP. Si prevede il suo banchinamento e la realizzazione del piazzale retrostante, che consentirà di fornire ulteriori spazi portuali, particolarmente necessari nel porto di Trapani. Stima importo complessivo dell'intervento €. 15.000.000

6.7.4 PORTO DI PORTO EMPEDOCLE

Il porto di Porto Empedocle, analogamente a quello di Trapani, è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del D.Lgs n. 169/2016 ed anche per esso è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza delle infrastrutture esistenti e delle connesse criticità, considerate che sino alla fine dell'anno 2017 le competenze restavano in capo al Ministero delle Infrastrutture avvalendosi dell'Ufficio ex Genio Civile OO.MM. del Provveditorato Interregionale OO.PP. Sicilia Calabria.
La situazione riscontrata era del tutto analoga a quella descritta per il porto di Trapani, ovvero assenza di interventi di manutenzione, praticabile avvallati, illuminazione insufficiente, fondali insabbiati ed insufficienti all'operatività portuali, l'assenza di una organica edilizia, opere di security sommariamente; assenza di un terminal passeggeri.
A partire dal 2018, la AdSP ha eseguito e completato i seguenti interventi:
- bonifiche aree superficiali aree ex Montedison. Intervento dovuto in quanto si è riscontrato anche la presenza di amianto;

- realizzazione del nuovo terminal passeggeri del porto di Porto Empedocle. Struttura molto attesa in quanto completamente inesistente nel porto.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

- lavori di dragaggio del Porto. Quali elementi indispensabili alla progettazione esecutiva si prevedono e sono finanziati le fasi di caratterizzazione dei sedimenti, che computano una spessa complessiva di € 200.000,00.

- Studi ed indagini propedeutici alla stesura del P.R.P. Spesa prevista € 70.851.

- Lavori di spostamenti sedimenti Molo Sciangula. Intervento necessario per garantire il ripristino dell'operatività portuale. Spesa prevista €.500.000.

- Lavori di adeguamento della radice della banchina Sciangula per la realizzazione di un attracco RO-RO. Intervento che consente di migliorare la sicurezza agli ormeggi in porto. Spesa prevista €.2.100.000.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

- **Lavori di dragaggio del Porto**. Esaurite le fasi propedeutiche si prevede l'intervento di dragaggio che computa una spessa complessiva di circa € 50.000.000,00.

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

- Lavori di banchinamento molo Crispi SO e nuovo terminal con restyling e adeguamento funzionale stecca edifici demaniali Opere intesa allo sviluppo del porto in quanto necessaria a consentire ormeggio di navi di recente generazione. Per detta opera al fine di attestare la conformità al P.R.P. è stato espletato procedimento di Adeguamento Tecnico funzionale. A seguito del parere del CSLLPP, si è dovuto procedere alla predisposizione di una variante localizzata comprendente la rifunzionalizzazione della banchina da Peschereccia a Crocieristica-Passeggeri. Attualmente sono state avviate le previste autorizzazioni tecniche ed ambientali sul piano-progetto. Importo presunto €.63.390.000.

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

Il suddetto intervento ai fini della strategia di sviluppo dell'Area Logistica Integrata della Sicilia occidentale si ritiene cruciale su due livelli di intervento, nazionale e transfrontiero. Infatti, è utile ricordare che il Quadro Strategico Nazionale sui carburanti alternativi, predisposto dal Ministero dello Sviluppo Economico in attuazione della Direttiva 2014/94/UE e del D.Lgs.

257/2016 di cui è parte integrante, prevede entro il 2025 l'attivazione di 4 impianti di stoccaggio primari di GNL presso terminali di rigassificazione e/o ricezione.

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

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

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

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

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

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

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

6.7.5 PORTO DI LICATA

Il porto di Licata è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del D.L. n. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. n. 156/2021 per le quali è stata avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità.

La data di effettivo insediamento di questa Autorità risale al 25.05.2022, data di sottoscrizione del verbale di passaggio di consegne previsto dal protocollo d'intesa del 07.04.2022, concluso tra l'ARTA – Regione Siciliana e l'AdSP.

Ad oggi il porto di Licata è protetto dalle dige di ponente e di levante ed è costituito da una darsena di ponente destinata a Porto peschereccio denominata "Marianello", da una darsena

intermedia denominata "Centrale" destinata a porto commerciale e da una darsena denominata "di Levante" con destinazione d'uso turistica.

È attualmente in atto la fase conoscitiva di dettaglio mediante rilievi aerofotogrammetrici con drone, rilievi batimetrici con Multibeam, video ispezioni delle banchine con drone subacqueo. Sulla base dei dati e documenti ad oggi disponibili e dei sopralluoghi effettuati, è emersa la necessità di effettuare attività di riqualificazione delle aree con funzioni pesca e cantieristica navale, rispettivamente presso le darsene Marianello e Centrale in modo da assicurare l'operatività del dispositivo portuale e la sicurezza degli operatori.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Il primo intervento avviato da questa AdSP presso il porto di Licata è stato un **Accordo quadro per la manutenzione straordinaria**, consegnato alla ditta aggiudicataria ad aprile 2023 e valido 24 mesi.

Sono inoltre incorso di affidamento i **Lavori di rifunzionalizzazione delle banchine e miglioramento degli accosti con sostituzione arredi di banchina e collocazione pontili per naviglio pescherecci***,* che consentiranno di riqualificare l'Intera Darsena Marianello a Servizio della Pesca. Stima importo complessivo intervento € 2.100.000.

È inoltre prevista la **Fornitura e collocazione di due pontili a servizio dei pescatori presso la darsena Marianello**, per un importo stimato di € 300.000.

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

- Riqualificazione ex mercato ittico sito nella banchina Marianello e aree limitrofe, Stima importo complessivo intervento € 3.000.000

- **Completamento della banchina di Riva del Porto e dragaggio dello specchio acqueo antistante**, trattasi di un intervento che mira a riqualificare la zona portuale con funzione cantieristica navale, in cui attualmente sono presenti alcuni precari scali di alaggio con relative traverse in legno, gru per la movimentazione delle imbarcazioni ed un piccolo moletto con struttura in tubi innocenti. L'intervento prevede il banchinamento, l'approfondimento dei fondali e il completamento del piazzale portuale. , Stima importo complessivo intervento €15.000.000.

6.7.6 PORTO DI GELA

Il porto di Gela, come quello di Licata, è transitato alle competenze di questa Autorità in forza del D.L. n. 121/2021, convertito con modificazioni dalla L. n. 156/2021 per le quali è stata

avviata una attività di acquisizione dati intesa alla conoscenza della situazione attuale e delle connesse criticità. La data di effettivo insediamento di questa Autorità risale al 25.05.2022, data di sottoscrizione del verbale di passaggio di consegne previsto dal protocollo d'intesa del 07.04.2022, concluso tra l'ARTA – Regione Siciliana e l'AdSP.

Il Porto di Gela è composto di due parti distinte: il Porto Rifugio e il Porto Isola, entrambi classificati di 2° categoria, 3° classe. Tra i due porti esiste un pontile sbarcatoio della lunghezza di 360 m, attualmente interdetto al traffico ed all'accosto di unità perché pericolante, che però non è di competenza di questa AdSP.

Il Porto Rifugio ha destinazione funzionale "Commerciale, industriale, peschereccia, turistica e da diporto". È costituito da due moli e da una banchina di riva; all'interno del molo di levante esiste un molo di ridosso banchinato con direzione N-W. Il transito è consentito solo con condizioni meteomarine favorevoli ed a unità di limitato pescaggio (non superiore a 1,80) e di lunghezza non superiore ai 20 metri alla linea di galleggiamento.

Il Porto Isola, a 2 km ad est dell'abitato, è costituito da un pontile lungo 2800 metri in direzione sud-ovest ed una diga foranea di protezione lunga circa 1200 m, posta a 200 metri dalla testata del pontile. Ha destinazione funzionale "Commerciale, industriale petrolifera.

Come per il Porto di Licata sono attualmente in corso di svolgimento rilievi aerofotogrammetrici con drone, rilievi batimetrici con Multibeam, video ispezioni delle banchine con drone subacqueo, atti ad acquisire piena conoscenza del dispositivo portuale.

Dalla analisi dei dati disponibili e dai sopralluoghi effettuati, è subito emerso che il Porto Rifugio è oggetto del fenomeno di insabbiamento che dall'imboccatura si è propagato all'interno della darsena portuale. Attualmente gli unici tratti di banchina utilizzabile per l'accosto e l'ormeggio dele imbarcazioni sono la parte Est della banchina di riva e la banchina adiacente la diga di levante.

Sul tratto di banchina di riva di levante sono stati inoltre riscontrati segnali diffusi di cedimento costituiti dall' abbassamento della quota del piano di calpestio in prossimità del filo banchina.

A.- INTERVENTI PROGRAMMATI E FINANZIATI

Analogamente al Porto di Licata, il primo intervento avviato da questa AdSP presso il porto di Gela è stato un **Accordo quadro per la manutenzione straordinaria**, consegnato alla ditta aggiudicataria ad aprile 2023 e valido 24 mesi.

Sono in corso di affidamento i **Lavori di ripristino strutturale di un tratto della banchina di Riva del porto Rifugio e pavimentazione dei piazzali retrostanti**, finalizzati a rimuovere la causa dei cedimenti riscontrati in tale banchina e a ripristinare la funzionalità del retrostante piazzale, stima importo complessivo dell'intervento € 1.200.000

B.- INTERVENTI PROGRAMMATI CON FINANZIAMENTI DA PROMUOVERE

Sono stati programmati i **Lavori di dragaggio dei fondali e ripascimento dell'area adiacente al molo di Levante e realizzazione di un pennello intercettatore a ponente del porto**. Contestualmente al dragaggio, l'intervento prevede di realizzare un pennello intercettatore di sedimenti sulla diga di ponente che consente, in via temporanea, di limitare l'insabbiamento. Stima importo complessivo dell'intervento € 40.000.000.

Al fine di definire il progetto, sono in corso le procedure per la caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica dei sedimenti, propedeutica alla elaborazione del piano di gestione dei sedimenti.

CAPITOLO 7

IL PERSONALE DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE

Con riferimento alla dotazione organica del personale dell'AdSP, si rappresenta che, a seguito dell'ampliamento della pianta organica dell'Ente da un numero di 81 unità a n. 96 unità, oltre il Segretario Generale (approvata con Delibera del Comitato di Gestione n. 29 del 08/09/2022, resa esecutiva con nota MIMS, prot. Ente n. 14998 del 6/10/202), l'Amministrazione, nel corso del 2023, in ossequio al Piano dei Fabbisogni 2023-2025, ha portato a conclusione le diverse procedure concorsuali avviate nel corso del 2022, con l'assunzione di n. 7 nuove unita'.

Tuttavia, l'incremento delle predette unità non ha estinto la carenza di personale esistente nell'Ente, sia presso gli stessi Servizi/Aree/Uffici interessati dalle selezioni, sia presso altri Uffici dell'Ente.

Pertanto, al fine di far fronte alla grande mole di lavoro presente nei sei porti del Sistema, nonché di raggiungere gli obiettivi previsti dai documenti di pianificazione strategica dell'Authority, quali il POT, il Programma triennale delle Opere Pubbliche, etc..., questa AdSP ha fatto ricorso all'istituto dello scorrimento delle graduatorie vigenti, secondo quanto espressamente previsto nei relativi bandi di selezione.

Per quanto sopra, nel corso del 2023 si è proceduto all'assunzione, mediante scorrimenti delle graduatorie vigenti, di ulteriori n. 9 unità di personale.

Inoltre, nel corso del 2023 sono state avviate nuove procedure concorsuali e, più precisamente:

1) Selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione, con contratto a tempo indeterminato, di n. 2 impiegati di quarto livello del C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, da destinare all'Area Operativa dell'AdSP – Sedi di Trapani e di Licata;

2) Selezione pubblica, per titoli ed esami, per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato di n. 1 Dirigente (col trattamento previsto dal CCNL per i dirigenti delle aziende industriali Federmanager) da inserire nell'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale e da destinare all'Area Finanziaria dell'Ente;

3) Selezione pubblica riservata esclusivamente a soggetti appartenenti alle categorie protette di cui all'art. 1, comma 1, della legge 12 marzo del 1999 n. 68, per titoli ed esami, per l'assunzione in prova ed a tempo indeterminato di n. 1 impiegato di quarto livello del C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, da inserire nell'organico dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale e da destinare al Servizio AA.GG., Risorse Umane e Formazione - Ufficio Protocollo dell'Ente.

La prima di tali procedure concorsuali si è appena conclusa e, pertanto, porterà all'assunzione di ulteriori 2 unità, presumibilmente entro la fine dell'anno.
Per quanto sopra, il 2023 si concluderà con una dotazione organica pari a n. 80 unità oltre il Segretario Generale.
Nel corso del successivo biennio 2024-2025, si porteranno a conclusione le procedure concorsuali già avviate nel corso del 2023, e saranno indette ulteriori procedure selettive, al fine di raggiungere il numero di unità previste dalla vigente pianta organica, anche in vista dell'acquisizione di nuovi porti.
Tra gli obiettivi dell'Ente per il triennio 2023-2025, vi è quello di snellire sempre di più gli iter burocratici attraverso il definitivo passaggio dall'analogico al digitale.
Per quel che concerne l'espletamento delle procedure concorsuali, in un'ottica di riorganizzazione ed ammodernamento delle stesse, è intendimento di questa Amministrazione ricorrere, nel corso del biennio 2024/2025, all'utilizzo del portale INPA, sebbene ad oggi, ai sensi della normativa vigente, tale modalità di selezione non sia prevista come obbligatoria per le AdSP.
In un'ottica di innalzamento del livello di digitalizzazione delle procedure relative all'emissione dei provvedimenti amministrativi, nel corso dell'anno 2023 si è proceduto all'implementazione della piattaforma di gestione documentale dei decreti, delle autorizzazioni di spesa, delle ordinanze ed ordini di servizio dell'AdSP, già realizzata nel 2022, al fine di allineare la procedura digitale di numerazione dei provvedimenti ADSP (Decreti, autorizzazioni di spesa, ODS e Ordinanze) alla conservazione sostitutiva degli stessi.
L'amministrazione ha, inoltre, proceduto all'implementazione del portale di accesso ai dipendenti, che oggi consente sia la consultazione delle informazioni di propria competenza (recuperi, flessibilità, cartellino ecc), sia la gestione di tutti i processi relativi a richieste di permessi, straordinari, ferie, congedi, smart-working, legge 104/92, etc....
Nell'anno 2023 si è, altresì, concluso il processo di migrazione del protocollo informatico, oggi accessibile tramite la nuova piattaforma "*Urbi smart P.A. digitale*".
Tale sistema ha snellito le procedure di protocollazione in entrata ed uscita, consentendo alle singole Aree/Servizi/Uffici, in persona dei loro Dirigenti/Responsabili (o personale delegato), di gestire autonomamente la trasmissione degli atti di propria competenza.
Nel corso del biennio 2024/2025 la nuova piattaforma in argomento sarà incrementata con l'inserimento della piattaforma di gestione documentale dei decreti, delle autorizzazioni di spesa, delle Ordinanze ed Ordini di servizio dell'AdSP.
Con riferimento alla formazione del personale, al fine di incrementare ulteriormente l'offerta formativa rivolta al personale di questa AdSP, in data 29.03.2023 l'Amministrazione si è accreditata alla Scuola Nazionale dell'Amministrazione.
Pertanto, ciascun dipendente potrà partecipare ai corsi offerti dalla Scuola Nazionale, caratterizzati dall'alta qualità dei percorsi formativi offerti dai docenti, selezionati tra professionisti di comprovata esperienza.

Sempre nel corso del 2023, l'AdSP ha aderito al fondo interprofessionale Fondimpresa (costituito dalle associazioni Confindustria, CGIL, CISL e UIL) volto a finanziare, attraverso le risorse allo stesso trasferite dall'INPS, la realizzazione di attività formative adeguate ai fabbisogni dei lavoratori occupati ed al contesto di mercato delle aziende.
In collaborazione con il predetto fondo, è stato elaborato per il biennio 2024/2025 un piano formativo rivolto a tutti gli uffici dell'Ente, avente ad oggetto un pacchetto di 250 ore, da erogare al personale dipendente senza alcun costo per l'Amministrazione.
Da ultimo, questa Amministrazione, in data 20.11.2023, ha aderito anche alla piattaforma Syllabus, ideata dal Dipartimento della Funzione Pubblica presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che permetterà di incrementare ulteriormente l'offerta formativa per tutti i dipendenti, anche in questo caso senza oneri finanziari per l'Amministrazione.
Tutto quanto sopra si somma agli eventuali corsi formativi privati specialistici, che di volta in volta potranno essere autorizzati sulla base delle concrete esigenze lavorative che si dovessero presentare.
Con riferimento al Sistema di misurazione e valutazione della Performance di questa ADSP, in conformità a quanto disposto dall'art. 7 del d. lgs n. 150/09 e ss.mm.ii, nel corso del corrente anno si è provveduto ad aggiornare il predetto sistema, approvato nella nuova versione con delibera del Comitato di Gestione n. 15 del 29.05.2023.
La revisione di cui all'oggetto non ha comportato una modifica sostanziale del documento, rimasto immutato nelle sue linee generali, ma si è proceduto ad un aggiornamento dei profili relativi alla dotazione organica dell'Ente (inevitabilmente modificati in conseguenza dell'intervenuta estensione delle competenze dell'Ente al Porto Rifugio di Gela, al Porto Isola di Gela ed ai Porti di Licata), tenendo altresì conto del rinnovato quadro normativo di riferimento.
Nel biennio 2024/2025 è intendimento dell'Ente procedere ad una modifica sostanziale del documento, con esclusivo riferimento alla valutazione della performance del Segretario Generale e dei Dirigenti/Funzionali apicali.
Con riferimento alla disciplina del lavoro agile, contenuta all'interno del Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO) 2023-2025, nella sottosezione "*Organizzazione del lavoro agile*", nel 2023 sono state introdotte alcune novità in merito alle modalità di svolgimento della prestazione lavorativa in smart- working.
In particolare, in alternativa al POLA (Piano organizzativo del lavoro agile), è stata introdotta per il dipendente la possibilità di svolgere l'attività lavorativa in modalità smart-working, formulando con congruo anticipo la relativa richiesta, secondo il modello di accordo individuale adottato dall'Amministrazione.
In assenza del predetto accordo, non è consentito svolgere l'attività lavorativa in smart-working.
Le esigenze sottese allo smart- working sono valutate, di volta in volta, dal Dirigente/Responsabile di ciascun Servizio/Area/Ufficio.

L’accordo individuale dovrà essere sottoscritto dal dipendente e dal proprio Dirigente/Responsabile, dovrà indicare il/i giorno/i di svolgimento dell’attività lavorativa in smart- working e dovrà essere inviato per conoscenza al Segretario Generale nonché al Servizio AA.GG., Risorse Umane e Formazione.

Al termine dello svolgimento dell’attività lavorativa in smart-working, il dipendente dovrà inviare al proprio Dirigente/Responsabile, nonché al Servizio AA.GG., Risorse Umane e Formazione un report attestante le attività svolte durante il/i giorno/i di smart-working.

La predetta disciplina del POLA e dello smart working sarà eventualmente aggiornata nel corso del 2024/2025, al fine di renderla sempre più rispondente alle esigenze della struttura e del personale dipendente di questa Autorità, nonché di adeguarla ad eventuali nuove normative in materia.

INDICE

Introduzione- I porti della Sicilia Occidentale e l'economia del mare …….2

Capitolo 1 - L'andamento dei traffici nei porti della circoscrizione del mare di Sicilia occidentale…….…….9

Capitolo 2 – L'operatività dei porti del network dell'AdSP…….14

Capitolo 3 - Alcune notazioni sul demanio marittimo……17

Capitolo 4 - L'evoluzione economica – finanziaria degli ultimi anni……..19

Capitolo 5 – Politiche comunitarie, Project Management, Blending finanziario……..…….....29

Capitolo 6– Infrastrutture dei porti dell'AdSP…….40

Capitolo 7 - Il personale dell'Autorita' di Sistema Portuale……92

IL PRESIDENTE

Dott. Pasqualino Monti

Firmato digitalmente da

PASQUALINO MONTI

Il SEGRETARIO GENERALE

Dott. Luca Lupi

Luca Lupi
11.12.2023
14:05:25
UTC