

L'Autorità Portuale di Catania è stata istituita nel porto di Catania con la legge di riordino delle legislazioni in materia portuale del 28 gennaio 1994 n. 84.

Gli Organi Istituzionali dell'Autorità Portuale sono:

Il Presidente – nominato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti,

Il Comitato Portuale – composto da 21 Membri;

Il Segretariato Generale, nominato dal Comitato Portuale su proposta del Presidente ;

Il Collegio dei Revisori dei Conti;

L'Autorità Portuale è il punto di riferimento ed anche il referente di tutte le attività che si svolgono nell'ambito portuale.

Elenco Componenti del Comitato Portuale (ai sensi dell'art. 9 della L.n°84/94)

Cosimo Indaco, Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Catania

Presidente

Domenico De Michele, Contr.Amm.Com.te della Capitaneria di Porto di Catania

Vice Presidente

Maria Concetta Calandra, Direttore dell'Agenzia Unica delle Dogane di Catania,

Componente

Giovanni Coppola, Ing. Capo dell'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Palermo,

Componente

On. Rosario Crocetta, o suo delegato, Presidente della Regione Siciliana,

Componente

Francesca Paola Gargano, Commissario Straordinario della Provincia Regionale di Catania,

Componente

Sen. Enzo Bianco, o suo delegato, Sindaco del Comune di Catania,

Componente

Roberto Rizzo, Commissario Straordinario della Camera di Commercio di Catania,

Componente

Alessandro Bisanti, Rappresentante degli Armatori,

Componente

Antonello Biriaco, Rappresentante degli industriali (Confindustria),

Componente

Gabriele Geraci, Rappresentante degli Agenti e Raccomandatori Marittimi,

Componente

Salvatore Indaco, Rappresentante degli Spedizionieri,

Componente

Mauro Nicosia, Rappresentante dei Lavoratori Imprese Portuali,

Componente

Da nominare per decesso del Rappresentante dei Lavoratori Imprese Portuali,

Componente

Francesco La Malfa, Rappresentante dei Lavoratori Imprese Portuali,

Componente

Dario Romeo, Rappresentante dei Lavoratori Imprese Portuali,

Componente

Luigi Garofalo, Rappresentante dei Lavoratori Imprese Portuali,
Componente
Davide Romano, Rappresentante dei dipendenti dell'Autorità Portuale,
Componente
Fabrizio Crisafulli, Rappresentante categoria degli Autotrasportatori,
Componente
Salvatore Di Bella, Rappresentante degli Imprenditori di cui agli artt. 16 e 18,
Componente
Francesco Torina, Rappresentante delle Imprese Ferroviarie operanti in porto,
Componente

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

In fase di nuova nomina per effetto delle direttive Ministeriali concernenti gli organismi consultivi locali

Componenti del Collegio dei Revisori dei Conti

Giuseppe Martino Grasso – Presidente;

Eugenio Aliberti – Componente;

Diego Stagnitto – Componente.

Magistrato della Corte dei Conti

Dr. Ruggero Antonietti

AUTORITA' PORTUALE DI CATANIA

PIANO OPERATIVO TRIENNALE

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

Premesse

Il contesto nel quale si è elaborata la revisione del presente P.O.T. è radicalmente diverso rispetto a quello che fu posto alla base della sua redazione per il periodo 2013 - 2015: gli andamenti dei fondamentali macroeconomici sono di segno diverso e negativo, non solo sul versante finanziario e monetario, ma anche sul versante dell'economia reale (consumi, produzione, commercio). Attraverso meccanismi di trasmissione molteplici e complessi la bolla finanziaria, determinata dalla bolla immobiliare, ha innescato l'attuale crisi dell'economia reale: elemento particolarmente significativo per i volumi del commercio mondiale, per il traffico marittimo e, di conseguenza, sull'attività portuale. Per una più approfondita discussione dello scenario macroeconomico, possiamo qui delineare alcune indicazioni generali, segnalando che la crisi globale ha offerto alcune lezioni utili ai fini della programmazione strategica di un sistema portuale. La prima osservazione è che il costante e crescente sviluppo dell'economia mondiale si è interrotto; in secondo luogo è necessario mettere in discussione l'idea diffusa che all'aumento del PIL mondiale corrisponda sempre e comunque un analogo o più che proporzionale sviluppo dei flussi del commercio mondiale. Di conseguenza il presente P.O.T. è chiamato ad offrire linee di indirizzo e di attività operative in un quadro privo di certezze sugli scenari futuri. La sfida, dunque, è quella di non rinunciare alla programmazione strategica ed alla pianificazione, che costituiscono, insieme alla regolazione del sistema porto, la missione di un'Autorità portuale, mantenendo la flessibilità che consente di rispondere in modo efficace al manifestarsi di variabili che sono sempre irrimediabilmente imprevedute. Proprio per questo è necessario spingere lo sguardo oltre l'orizzonte temporale triennale del presente P.O.T., per individuare fin da subito alcuni punti fermi metodologici e operativi in vista della realizzazione della

“Piattaforma Europa”, con particolare attenzione alla gestione del rischio, alle modalità di finanziamento e di coinvolgimento degli stakeholders.

Nella elaborazione dello scorso anno avevamo riferito i dati “dell’istituto di studi ed analisi economiche” che quantificavano la ripresa a ritmi non lontano dalla crescita potenziale dell’area euro. Frutto, dicevamo, di un ottimo riposizionamento di buona parte del nostro mercato. A distanza di soli 12 mesi qualsivoglia espressione di ottimismo si scontra con la realtà economica quotidiana vissuta sia nelle grandi banche come in milioni di case. I dati ormai giornalieri raccontano di una cronaca che non ha bisogno di approfondite analisi accademiche.

Come noto la bolla è esplosa in conseguenza dei famosi mutui subprime e dei prodotti finanziari complessi e tutt’altro che trasparenti come le obbligazioni strutturate di cui i mutui subprime e i c.d.o. (collateralized debt obligations) sono fra gli esempi più deteriori di “finanza facile”.

Sul fatto che il panorama economico finanziario registra un Europa in recessione non sussistono più dubbi, resta da vedere se la recessione sarà breve e leggera (due trimestri fino alla metà dell’anno) o più lunga, più profonda e più dolorosa. Sembra che si vada sempre di più verso una evoluzione della finanza e dell’economia avvitata in un circolo vizioso dove una profonda recessione aggrava le perdite finanziarie e dove, a loro volta, le perdite finanziarie ingenti ed in aumento e il tracollo del settore finanziario rendono la recessione ancora più grave.

E’ indubbio che dagli Stati Uniti è partita la peggiore crisi mondiale degli ultimi 25 anni. Alcuni economisti sono meno pessimisti circa la catastroficità della recessione, pur certi che la recessione negli USA è già in atto ed inevitabile. D’altro canto la più grande economia del mondo sconta 10 anni di moneta facile che ha provocato prima il boom del mercato azionario e poi quello immobiliare. Adesso il Paese deve smaltire questa sbornia. E non c’è dubbio che uno dei motori dell’economia mondiale sta venendo meno, con conseguenze per tutti.

Come evidente e come riferito dalla stampa specializzata il mondo sta assistendo all'autunno di re dollaro. Anche se la divisa americana negli ultimi sei anni ha perso oltre il 40% del suo valore rispetto all'euro, il dollaro resta il centro del sistema del commercio e della finanza globale. Secondo alcuni esperti questa sfasatura tra il crollo del suo valore e la persistenza del ruolo egemonico è alla radice di molti mali della nostra economia. E' questa una contraddizione che paghiamo in tanti modi e tra questi: il petrolio oltre i 100 dollari, l'inflazione dei generi alimentari, l'impasse della BCE che non riesce a tagliare il costo del danaro per colpa di un caro vita importato.

D'altro canto l'Unione europea ha ormai un PIL superiore a quello degli Stati Uniti. La Cina ha sostituito l'America nel ruolo di principale partner commerciale di quasi tutte le aree del mondo, dall'Europa al Giappone e alla stessa India. Per questo, si affacciano sul panorama mondiale diverse interpretazioni sul ruolo degli Stati Uniti rispetto alla perdita del primato di economia mondiale. Tra le ipotesi più accreditate, così come già avvenuto con la caduta dell'impero romano, la supremazia non sarà sostituita da altre superpotenze ma da più soggetti economici. Tra questi preminenti saranno sicuramente Cina, India, l'Europa e gli stessi USA.

Quello però che generalmente accade in simili congiunture è che le politiche di contenimento della spesa pubblica si traducono in una distorsione nella composizione di tale spesa, che colpisce specialmente quelle per investimenti pubblici, distorsione che riduce l'efficienza dell'intero sistema economico nel lungo periodo. Effetti questi che nel settore delle infrastrutture marittime del nostro Paese sconta già la perdurante mancanza di investimenti precedenti, generando un insostenibile deficit di infrastrutture nei nostri porti, di cui se ne discute in ogni sede.

All'Italia serve una legge, ovvero una attenzione speciale, per rilanciare i porti e non lasciare ad altri Paesi, Spagna in primis, l'incremento dei flussi di traffico previsto nel Mediterraneo nei prossimi 10 anni.

Le attuali previsioni degli esperti fissano tra il 2013 ed il 2015 il momento in cui la domanda di servizi portuali per container nel mediterraneo supererà quella del

Nord Europa. Previsioni che vanno analizzate alla luce di due eventi: l'ampliamento del Canale di Suez e agli ordinativi commissionati ai cantieri di 303 navi superiori agli 8000 TEU, di cui ben 160 superiori ai 10.000 TEU. Ciò significa che entro la fine del 2013 la capacità della flotta mondiale salirà da 10 a 16 milioni di TEU. Questa è una opportunità per gli scali marittimi nazionali. Purtroppo, salvo rare eccezioni, la portualità italiana è *congelata*.

L'anno che è trascorso non riserva, in verità, grandi novità legislative. Sul fronte della L. n. 84/1994, com'è noto, la prevista modifica, già oggetto di numerosi disegni di legge, non ha avuto luogo. Questa situazione è stata causata dalla crisi politica che ha caratterizzato gli ultimi mesi, con conseguente venir meno della legislatura dopo meno di due anni. Così, le uniche riforme che lo scorso Parlamento ha approvato hanno riguardato limitati punti settoriali, come i dragaggi, il cd. extragettito, o la gestione dell'indennità di mancato avviamento dei lavoratori portuali.

Temi importanti, intendiamoci, ma ben lontani dalla riforma ad ampio respiro, e soprattutto di stampo bipartisan, cui si puntava già dalla legislatura precedente a quella appena passata.

Comunque il 2014 si è chiuso per i nostri porti con note tutto sommato positive.

L'assestamento di un trend di crescita qualitativa dei traffici che, nonostante tutto, lo scalo etneo ha fatto registrare dall'istituzione dell'Autorità Portuale è innegabilmente il segno che riforma della portualità nazionale ha ottenuto con ampio margine di anticipo i risultati che si intendevano conseguire con un sistema di gestione più duttile, manageriale e maggiormente rispondente alla dinamica evolutivistica dei traffici marittimi.

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

In questo contesto l'elaborazione del POT deve essere condotta all'insegna della duttilità in modo da consentire il continuo adeguamento delle strategie, al passo con le continue evoluzioni economiche e commerciali del mercato dei traffici marittimi e della logistica.

Ed è questa la direzione mantenuta nell'elaborazione del presente POT, che copre l'arco temporale 2013 – 2015, proteso alla sintesi degli obiettivi ritenuti prioritari dall'Ente.

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

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

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

Si è cercato di elaborare un documento programmatico delle strategie di natura complessa nella sua articolazione, ma semplice nella sua lettura ed attuazione pratica, tenuto conto poi della possibilità di maggiore dettaglio e ragguaglio

tecnico di ogni singolo intervento, adeguatamente e minuziosamente illustrato nel Piano Triennale dei Lavori.

In armonia con la ratio sottesa alla elaborazione del POT, l'Autorità Portuale ha avviato un processo di acquisizione di dati ed informazioni concernenti l'attrezzatura logistica, il miglioramento dei collegamenti con i nodi intermodali dei bacini di riferimento, la possibilità di incoraggiare grandi operatori nazionali ed internazionali a scommettere sullo scalo etneo, il sistema di integrazione degli assetti del bacino portuale con quello urbanistico circostante, nonché l'implementazione delle dotazioni tecniche e l'erogazione di servizi capaci di costituire un valore aggiunto.

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

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

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

Il porto ha e deve avere una funzione principale: soddisfare interessi diffusi, supportare l'economia della città, essere il volano delle iniziative commerciali

correlate all'importazione/esportazione delle merci via mare, canale di sviluppo e studio dell'intermodalità e della logistica, luogo di tradizione e di riconquista del fronte "suo" fronte mare, attorno al quale rivitalizzare i quartieri storici, che costituiscono il 70% del patrimonio architettonico dell'intera città.

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

- **Posizione geografica del porto rispetto ai mercati;**
- **Collegamenti** con i mercati terrestri più rilevanti, che non comportino costi e tempi di percorrenza più significativi a confronto di quelli necessari per raggiungere porti potenzialmente alternativi
- **Operatività ed infrastrutture:** Impianti portuali ed extraportuali: adeguatezza dei fondali, accessi al porto ed alle banchine più agevoli e sicuri, disponibilità adeguata di banchine e piazzali, disponibilità adeguata di attrezzature per la movimentazione delle merci in banchina, rete stradale portuale che garantisca un traffico con limitate situazioni di congestione, disponibilità di aree di parcheggio e stoccaggio, disponibilità di aree coperte per le merci, capacità della rete autostradale, rete ferroviaria, disponibilità di buoni collegamenti con terminali ferroviari ed aeroportuali;
- **Qualità ed efficacia dei servizi:** disponibilità e produttività delle risorse umane, informatizzazione dei servizi, efficacia dei servizi pubblici, adeguatezza dei servizi marittimi, disponibilità di servizi accessori alla nave (manutenzione, acqua, bunker etc);
- **Criteri di applicazione *debuocratizzata* delle normative:** modalità istruttorie celeri, coordinate con le altre amministrazioni, iter che non comportino aggravii di costi per l'utenza, sicurezza condivisa tra le forze dell'ordine e le amministrazioni "portuali", orari portuali adeguati;
- **Qualità dell'offerta di servizi sulle direttrici marittime più significative:** servizi regolari, incentivazioni per le Compagnie di Navigazione, accordi con i gestori dei servizi accessori all'intermodalità (rete autostradale, ferrovia ed aeroporto);

- **Costi dei Servizi:** costi di movimentazione merci, costi per i servizi marittimi (pilotaggio, rimorchio e ormeggio), canoni e tasse portuali, incentivazione per il traffico crocieristico, costo dei rifiuti;
- **Le opportunità:** possibilità di espansione delle infrastrutture portuali a fronte dello sviluppo dei traffici marittimi, promozione della cultura del mare, pianificazione di nuove strutture stradali portuali in funzione dello sviluppo dei collegamenti con l'hinterland commerciale ed industriale, sviluppo di professionalità connesse con i trasporti marittimi e l'intermodalità;
- **Promozione dell'intermodalità e della logistica, di iniziative di interazione porto-città.**

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

Trascorso un periodo di presumibile attendibilità, questa Amministrazione ha verificato in questi giorni i dati di traffico inerenti le linee di navigazione cabotiere ad oggi avviate nell'ultimo quadriennio da e per lo scalo etneo, registrando un trend di crescita di buone prospettive, che premiano la scelta imprenditoriale e le potenzialità di questo porto.

La realizzanda darsena polifunzionale a servizio del traffico commerciale Ro-Ro e containers, per l'importo stimato di circa 100 milioni di euro, con fondi di cui alla legge 413/98 e cofinanziamento comunitario, in avanzato stato di realizzazione, consentirà lo sviluppo delle "Autostrade del Mare" consolidando il ruolo del porto di Catania quale fulcro del collegamento tirrenici ed adriatici verso il nord Italia ed il nord Africa.

La Darsena traghetti costituisce il bacino più importante del nascente assetto del Porto di Catania, in quanto consentirà di realizzare cinque nuovi

ormeggi per navi fino a 200 mt di lunghezza e con pescaggi fino a - 13 mt e predisposizione dei fondali a - 15mt.

Il contestuale ormeggio delle più moderne unità mercantili, destinate sia ai traffici containers e di cabotaggio, potrà disporre altresì di piazzali retrostanti per circa 120.000 mq essenziali a colmare l'attuale mancanza di spazi utili allo stoccaggio ed alla movimentazione della merce di imbarco / sbarco da / per il Porto di Catania.

Una struttura moderna corredata dei servizi necessari, sia di profilo tecnico - nautico, commerciale e di accoglienza complessivamente inquadrata in un moderno snodo intermodale ad alta affidabilità, collegato al retrostante asse viario dei servizi, alle infrastrutture ferroviarie esistenti ed ipotizzate e pressoché contiguo all'aeroporto ed al nascenturo interporto.

Dotandosi di questa infrastruttura il Porto di Catania consacrerà la propria posizione baricentrica nel Mediterraneo acquisendo nuove linee di traffico da e per il nord Italia, rispondendo soprattutto alle richieste di mercato che puntano sul corridoio ionico, proprio per by-passare la tratta autostradale Reggio Calabria - Salerno che incide negativamente sulla tempistica di consegna della merce con particolare riferimento alle esigenze degli operatori del settore agrumicolo.

La disponibilità di piazzali così ampi sui quali organizzare con appositi corridoi di imbarco / sbarco, ipotesi di stoccaggio e movimentazione più rapidi, consentirà altresì di suscitare l'interesse di investimenti privati mediante la costituzione di veri e propri terminals, con ricadute di grande rilevanza sotto il profilo economico sociale ed occupazionale.

L'eventuale riconoscimento di un bonus ad hoc, che incentivi gli autotrasportatori a puntare su collegamenti marittimi utili a by-passare il tratto stradale Salerno - Reggio Calabria, potrebbe essere ipotizzato non soltanto per l'attivazione della suddetta linea cabotiera per/da Civitavecchia ma anche per rafforzare le linee già esistenti e collaudate, gestite dalla TOMASOS TTT Lines e/o dalla Compagnia di Navigazione Atlantica di Navigazione Spa, Società della GRIMALDI GROUP NAPOLI che sul porto di Catania ha investito ingenti risorse e una flotta ragguardevole.

Il sistema di trasporto marittimo RO/RO si presenta come una possibile alternativa al trasporto “*tutto strada*” per determinate tipologie di traffico, con caratteristiche:

- Distanze medio lunghe;
- Concentrazione dei traffici verso zone polarizzate in grande avere flussi quasi bilanciati andata e ritorno;
- Distanza terrestre dell’origine/destinazione delle merci dai porti di sbarco e imbarco non eccessiva in rapporto alla distanza complessiva del viaggio.

Sempre per ragioni economiche, le navi devono essere utilizzate in maniera intensiva, senza inutili tempi di attesa nei porti.

La capacità logistica di un operatore intermodale o l’accordo fra operatori stradali per la gestione del ciclo trasporto a monte ed a valle della tratta marittima appaiono essere il nodo cruciale per lo sviluppo di questo sistema.

Infatti, da questo tipo di capacità e di accordi dipendono le seguenti fasi:

- gestione delle fasi di “accompagnamento” al porto di partenza e di distribuzione dal porto di destinazione;
- individuazione delle unità di carica considerate ottimali in tutto il ciclo del trasporto, scelte tra il semirimorchio, il container e la cassa mobile;
- l’organizzazione ed il reperimento dei carichi di ritorno.

Un ostacolo allo sviluppo del trasporto non accompagnato risiede nell’elevata frammentazione del settore dell’autotrasporto, caratterizzata da una quota elevata di imprese monoveicolari e da scarsa capacità organizzativa. L’adozione da parte delle imprese di autotrasporto di sistemi organizzativi più evoluti, indirizzati al trasporto intermodale integrato è una condizione essenziale per ipotizzare un ulteriore sviluppo dei sistemi di trasporto di rete di tipo intermodale.

Alla stessa stregua del combinato strada/rotaia, anche nel trasporto RO/RO il punto di forza è correlato alla possibilità di realizzare il trasporto dell’unità di carico senza motrice e senza autista, consentendo così una sensibile riduzione di

costi. Infatti le tariffe del trasporto marittimo sono calcolate sulla lunghezza del mezzo e, di conseguenza, evitare il trasporto della motrice permette una riduzione tariffaria di circa il 25% e di potere utilizzare l'autista e la motrice per altri trasporti, senza contare il risparmio di vitto ed alloggio in nave dell'autista stesso.

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

Dopo il rilevante sviluppo della portualità nazionale, favorito dalla riforma dei primi anni novanta, nei tempi recenti la competitività del sistema portuale italiano è andata progressivamente indebolendosi, in uno scenario internazionale che invece muta rapidamente, incentivando e gratificando quegli attori - macroregioni, porti, grandi operatori del trasporto e della logistica - in grado di aggiornare continuamente le proprie strategie in relazione alle esigenze dell'economia internazionale, passando velocemente dalla pianificazione all'attuazione dei progetti grazie alla disponibilità di adeguate risorse finanziarie.

Mentre da più parti si attribuisce alla logistica un ruolo chiave per il futuro dell'economia italiana, le Autorità Portuali si trovano dunque al centro di una questione estremamente complessa: da un lato infatti devono garantire, per mandato istituzionale, lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza delle opere marittime, ricercando nuovi meccanismi per il finanziamento delle opere portuali, dove la finanza di progetto non può comunque evitare il ricorso a significative quote di capitale pubblico. Dall'altro lato, le Autorità Portuali devono incentivare e

promuovere la creazione di una rete di servizi e di infrastrutture che costituiscono la spina dorsale di un sistema logistico in grado di confrontarsi con le più avanzate realtà internazionali, a cominciare dalla disponibilità di efficienti servizi ferroviari dedicati dai porti verso i mercati e dallo sviluppo di una rete di trasporto rinnovata e funzionale, che non può prescindere dalla realizzazione di alcuni grandi opere.

Le condizioni di sviluppo del cabotaggio marittimo nazionale previsto dal PGTL sono il cambiamento della logistica di sistema, prevedendo il passaggio da un sistema di traghettamento su navi miste “passeggeri e merci” ad uno di “servizi dedicati alle merci” su navi RO/RO o *multipurpose* con terminal attrezzati e localizzati in modo da limitare l’impatto del traffico di rotabili in aree già congestionate intervenendo sulle infrastrutture di adduzione, e la concertazione tra i principali attori in gioco (compagnie marittime, compagnie di autotrasporto,...).

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

Alcuni cenni sui precedenti P.O.T.

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

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

Nel corso degli ultimi anni la portualità italiana è stata sottoposta ad una situazione di forte e sempre più crescente criticità, per l’effetto di diversi fattori:

- il forte ed accelerato sviluppo di altre realtà portuali mediterranee, soprattutto dislocate in Spagna, ed extra mediterranee, collocate a sud del mediterraneo;
- la consistente crescita della portualità nord europea, virtuosa nelle strategie di implementazione infrastrutturale e capace di attrarre finanziatori e gestori mediorientali;
- le difficoltà, finanziarie e burocratiche, ad adeguare i porti italiani e le infrastrutture retroportuale alle esigenze mutevoli imposte dai nuovi scenari internazionali (aumento delle dimensioni del naviglio, flusso di merci da e per il far east, nuove esigenze connesse alla individuazione di piattaforme logistiche per lo stoccaggio e movimentazione intermodale).

Resta certamente da aggiornare il processo nazionale che selezioni fortemente le non cospicue risorse pubbliche con criteri più protesi a premiare la migliore progettualità, capace di attrarre la mobilitazione attorno ad essa delle ben più rilevanti risorse private.

Rimane da avviare in concreto forme istituzionali di coordinamento e cooperazione tra ambiti portuali omogenei che, nell’ineludibile concorrenza tra porti e terminal, consenta di proporre strategie comuni, sia nel marketing che nella promozione, di attivare servizi comuni nei settori della telematica, security, formazione etc.

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

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

Per quanto concerne il P.R.P., già da quasi 10 anni si è proceduto a depositare la proposta di nuovo PRP all'Amministrazione Civica onde acquisirne la delibera di intesa. La recente Gestione Commissariale, improntata ad una maggiore sinergia con tutte le Amministrazioni Locali, ha dato impulso e vigore alla procedura di acquisizione dell'intesa da parte dell'Amministrazione Civica. Il serrato calendario di incontri, tenutisi dall'insediamento del Commissario Straordinario (03.10.2014) a tutt'oggi ha consentito la definizione positiva di alcune strategie di pianificazioni maggiormente rispondenti al progetto condiviso di un porto aperto alla sua Città.

Sono stati fatte nuove e più approfondite attività nel campo della sicurezza sul lavoro e sulla pubblica incolumità, mentre sono in corso di collaudo le strutture di "Security", la cui realizzazione è stata finanziata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per garantire il mantenimento ottimale delle misure di sicurezza contenute nel Piano vigente e già revisionato ai sensi di legge.

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

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

Oggi la Città vive il suo porto non più come ad un contesto periferico e marginale, ma come ad una delle ultime culle della sua tradizione marinairesca, in cui la

laboriosità, l'artigianato, la pesca, il turismo ed il commercio bene si inseriscono in un contesto culturale ed architettonico che il mondo Le invidia.

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

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

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

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

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

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

Utilità e strutturazione del P.O.T.

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

Gli obiettivi primari possono così sintetizzarsi:

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

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

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

Nel dettaglio:

1. Carenza di spazi e banchine idonee alle moderne tipologie di traffico, di rapida movimentazione di merci;

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

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

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

Di tali interventi alcuni, o sono già in corso di realizzazione o già provvisti della relativa copertura finanziaria, per gli altri l'Autorità Portuale intende promuoverne la progettazione e la realizzazione, attingendo dalle necessarie fonti di finanziamento nazionali e/o comunitarie, coinvolgendo, ove possibile, l'iniziativa privata, anche ricorrendo ad operazioni finanziarie innovative come il "*Project Financing*", che ha il duplice vantaggio della realizzazione di un'opera di valenza pubblica con risorse ed in virtù di un progetto esecutivo privati nel rispetto della più ampia e trasparente partecipazione in fase di evidenza pubblica.

Considerazioni di carattere generale

La legge 84/94 prevede l'approvazione dei POT da parte delle Autorità Portuali e la loro revisione annuale.

Oltre al dettato normativo, detta previsione è il risultato di tutta una serie di ragioni di per sé intrinseche alla stessa azione di conduzione istituzionale posta in essere annualmente dall'Autorità Portuale.

Le molteplici azioni, iniziative assunte dall'Ente nell'intento di focalizzare, condividere, promuovere le direttrici dello sviluppo portuale, i processi da avviare, le iniziative da assumere verso i sovraordinati Organi dello Stato, gli operatori, gli Enti Locali, devono necessariamente trovare spazio in un documento programmatico sintetico.

Il presente aggiornamento ha dunque in prima istanza l'obiettivo di rendicontare il lavoro ad oggi svolto dalla precedente revisione, quello in corso di svolgimento, di fissare nuove tappe ed obiettivi a breve periodo.

L'esame della competitività della portualità nazionale non può prescindere dallo scenario strutturale e congiunturale che caratterizza lo sviluppo dell'economia nazionale né può trascurare l'accentuato ruolo oggi svolto dai porti come infrastrutture generatrici e moltiplicatrici di relazioni, sulla scorta della loro grande flessibilità a fronte della rigidità delle infrastrutture terrestri.

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

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

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

La progressiva crescita della Cina e di mercati come quello indiano e dell'america latina, il previsto raddoppio del canale di Suez, la crescita di rapporti ed intese commerciali con Paesi del Nord Africa, l'allargamento dell'Unione Europea, la stretta correlazione registratasi tra la ripresa della produzione industriale

nazionale e la crescita delle esportazioni, la continua crescita dei traffici marittimi dello short sea shipping.

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

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

Ciò posto, andiamo ad esaminare il:

Quadro Normativo

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

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali (art. 6 comma a) - legge 84/94);
- b) redazione, a cura del Segretario Generale (art. 10 comma 4 lettera f) - legge 84/94), del Piano Regolatore del Porto, adottato dal Comitato Portuale previa intesa con i Comuni interessati (art. 5 comma 3 - legge 84/94), che nelle sue previsioni non può e non deve essere in contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti (art. 5 comma 2 - legge 84/94);

- c) redazione del Piano Operativo Triennale, approvato dal Comitato Portuale (art. 9 comma 3 lettera a) – legge 84/94), che, anche se soggetto a revisione annuale, assume rilevanza fondamentale per lo sviluppo del porto, individuando le strategie portuali da seguire;
- d) rilascio delle autorizzazioni per l'esecuzione delle operazioni portuali di cui all'art. 16 della legge 84/94;
- e) rilascio delle concessioni di aree demaniali ex art. 36 del Codice della Navigazione e di aree portuali per l'utilizzo in esclusiva di esse ai sensi dell'art. 18 della 84/94;
- f) formulazione delle proposte al Ministero dei Trasporti e della Navigazione atte ad individuare annualmente la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione nell'ambito portuale (art. 5 comma 10 – legge 84/94);
- g) programmazione di tutti quegli interventi necessari allo sviluppo del porto all'interno del più ampio scenario dello sviluppo economico nazionale ed internazionale dei traffici marittimi, volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Piano Regolatore del Porto

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

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

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

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

Dopo anni di stasi, il "capitolo" PRP ha ripreso vigore con il riavvio del dialogo con l'Amministrazione Civica Etnea, voluto e ottenuto dal Commissario Straordinario sin dalle prime battute del proprio mandato.

La gestione commissariale, infatti, appena insediata ha ripreso la proposta di nuovo P.R.P., predisposta nel 2004 in esito al professionale lavoro svolto dall'allora Presidente Cosimo Indaco, e, da anni, bloccata al Comune di Catania in attesa dell'intesa prevista dalla legge 84/94.

Avviata una stringente fase di concertazione con l'Ufficio Urbanistica del Comune di Catania, sono stati individuati i punti di criticità su cui si rendeva necessario costruire una convergenza, risolti i quali, si è proceduto alla sottoscrizione di un verbale fra gli uffici delle due Amministrazioni, datato 14 settembre 2012, in cui, oltre ad indicare i principali elementi dell'accordo, è stata individuata un'idea procedurale per la definizione dell'iter di acquisizione dell'intesa, sottoposta, poi, e condivisa dall'Avvocatura Comunale con verbale del 08/10/2012. Successivamente, in data 15 dicembre 2012, la Giunta del Comune di Catania si è espressa favorevolmente, rimettendo, con apposita deliberazione, gli atti al Consiglio Comunale, che ne ha avviato la trattazione trasmettendo la proposta di nuovo P.R.P. alle Commissioni competenti. In detta sede, la proposta di nuovo P.R.P. ha fatto registrare l'unanime apprezzamento della Commissione Turismo che ha espresso il proprio pronunciamento favorevole così come della Commissione Urbanistica.

La proposta di PRP, corredata dai citati pareri tecnico-amministrativi è stata poi oggetto di una specifica bozza di delibera approntata dall'Ufficio Urbanistico del Comune di Catania e inviata alla Presidenza del Consiglio Comunale per i consequenziali adempimenti di competenza.

Al fine di rendere più agevole la conoscenza del documento di pianificazione proposto da questa Amministrazione, lo stesso è stato presentato ai Capi Gruppi del Consiglio Comunale.

L'approvazione del P.R.P. è un obiettivo strategico per l'Autorità Portuale perché consentirà di dotare l'amministrazione di uno strumento di pianificazione in grado di cambiare non solo il volto del porto ma quello dell'intera città di Catania per i prossimi anni. Una volta che sarà ultimata la darsena commerciale a servizio del traffico Ro/Ro e containers, in corso di realizzazione presso la zona a sud del molo di mezzogiorno, prevista per il 2015, si potrà avviare il processo di delocalizzazione delle attività traghetti e contenitori, liberando contestualmente gli spazi portuali a stretto contatto con la città nella zona nord destinati ad ospitare il *waterfront*, con una nuova rimodulazione del perimetro di cinta fiscale.

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

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

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

Il principale intendimento che la nuova proposta di PRP si prefigge di raggiungere è lo sviluppo del concetto di *filtering line*, cioè l'individuazione di un'area filtro di

interscambio che possa consentire l'operatività del porto ed al contempo restituire alla città il suo waterfront.

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

A Catania si è previsto di riorganizzare i flussi della mobilità e di realizzare attrezzature polivalenti. Un complesso progetto urbano in grado di connettere le diverse parti mediante un sistema lineare di aree attrezzate a verde pubblico, una green line che si interfaccia con la Piazza Borsellino e la Villa Pacini, che ipotizzi strutture ad uso pubblico, mediante le quali creare quella sinergica correlazione tra la città ed il suo porto.

Si ipotizza un sistema a sezione variabile, realizzato attraverso la riqualificazione delle aree portuali di interscambio con la città, che ingloba pertanto attività direzionali, ricettive e culturali. Una sorta di lunga "fessura" attraverso cui la città si affaccia sul suo porto e quindi sul mare.

Del confine fra porto e città, che nella sua estensione definitiva raggiungerà gli oltre 4 km. di lunghezza, solo 1,4 km. saranno delimitati da una nuova ridisegnata cinta doganale, così che oltre il 51 % delle aree che oggi compongono il sedime portuale avranno una destinazione prioritariamente "urbana" a servizio di attività dedicate allo sviluppo economico, sociale e culturale della città. L'attenzione che la nuova proposta di P.R.P. dedica all'ambiente è confermata da importanti modifiche all'insegna dell'ecosostenibilità, solo per citarne alcune: i volumi realizzabili nella zona del waterfront sono stati dimezzati e le altezze degli edifici ridotte da 20 m. a 12 m. (con riferimento all'altezza dell'edificio della Vecchia Dogana pari a 17,5 m.), l'indice massimo di edificabilità è stato ridimensionato da 6,6 mc./mq. a 3,1 mc./mq., la superficie coperta da nuova edificazione per circa 85.000 mq. sarà compensata da oltre 77.000 mq. di aree a verde. Lo scopo è quello di creare una zona ricreativa nel cuore del centro storico, in modo che i cittadini di Catania, e non solo, possano fare una "gita fuori porta" rimanendo in città. Tutto questo verrà concepito nell'ambito di un concorso internazionale di idee in architettura, invitando, fra gli altri, alcune fra le più

importanti *archistar* del mondo oppure scegliendo di indire una selezione tra gli architetti e gli ingegneri emergenti segnalati dall'ATENEO di Catania,, che avranno il compito di studiare il layout del waterfront ed individuare un percorso filologico ecosostenibile in grado di collegare, non solo concettualmente, quest'ultimo alla zona del porto turistico e della playa. Una volta selezionate le proposte che avranno meglio interpretato la filosofia del progetto, sarà chiesto alla città di selezionare quella da porre in essere.

Classificazione del Porto

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

Competenza territoriale dell'Autorità Portuale

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

Caratteristiche Principali

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

Posizione geografica

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

Accessibilità ed Ampliamenti

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

Polivalenza

La natura dei traffici, la cantieristica, la componente industriale, peschereccia, diportistica, turistica e crocieristica fanno di quello di Catania

un porto con funzionalità polivalente, come si evince dall'esame di quanto segue:

Commerciale

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

Turistica – Crocieristica

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

Cantieristica

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

Industriale

Rappresentata principalmente dalla presenza in porto:

- degli apprestamenti della Silos Granari della Sicilia ove è possibile, oltre allo stoccaggio, anche l'insaccaggio dei cereali;
- dall'insediamento della Elettra TLC S.p.A., società del gruppo Telecom France S.p.A., che gestisce il deposito cavi sottomarini, unico in Italia e fra i più importanti d'Europa, e l'ormeggio delle nave *P/C Teliri e del Meucci*, mezzi tra più tecnologicamente avanzati al mondo.

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

- dal terminal della vicina zona industriale collegata al porto con la esistente rete viaria (zona retroportuale);
- dall'impianto di inertizzazione delle navi gasiere, tra le uniche strutture in Europa, in grado di eseguire l'operazione di degassificazione in gas free, nel massimo rispetto delle norme a tutela dell'ambiente.

- dall'impianto di lavorazione e di insaccamento di merce, installato dalla SpA EDILVETRA presso il capannone metallico ubicato presso il molo di mezzogiorno, certificato come deposito doganale;
- impianto di trattamento e sterilizzazione dei rifiuti e provenienti dalle navi in approdo a Catania nonché dai residui del carico, oleosi e idrocarburi, presso il molo di mezzogiorno.

Peschereccia

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

Nautica da diporto

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

Validità del Piano Operativo Triennale

Il presente piano ha efficacia dal 1 maggio 2013 e fino al 31 dicembre 2015.

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

Linee Programmatiche

In uno **scalo multifunzionale** come quello etneo, la pianificazione delle infrastrutture portuali **è un processo articolato e complesso che deve contestualmente operare su più orizzonti temporali ed avere come riferimento complessivo un arco di tempo ventennale.**

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

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

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

La stretta correlazione esistente tra un moderno sviluppo del sistema dei trasporti, la qualità della vita ed il progresso socio economico di un bacino di riferimento, costituisce un'alchimia di interazioni che possono concorrere allo sviluppo territoriale solo se sapientemente guidato, attraverso la riorganizzazione integrata del comparto trasporti, che non trascuri le irrinunciabili esigenze ecoterritoriali prioritarie.

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

Vediamo, nel particolare dei seguenti settori, come vengono individuate gli indirizzi programmatici di sviluppo alla luce delle considerazioni emerse negli

studi di supporto alla redazione del nuovo PRP, in assoluta continuità e condivisione dei programmi ad oggi portati avanti dall'Autorità Portuale:

Promozione ed Immagine

Realizzabile attraverso:

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

Commerciale

Realizzabile attraverso:

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

- la creazione di strutture, impianti e celle frigorifere al fine di abilitare il porto di Catania quale punto frontaliero CEE per la importazione di prodotti ittici e veterinari in genere e per i controlli fitopatologici;

Industriale

Realizzabile attraverso:

- lo studio per il potenziamento degli attuali Silos per l'incremento di punti di accosto delle navi, l'eventuale creazione di nuovi punti di insilaggio ed una eventuale diversificazione della merce trattata;
- la possibilità di creare insediamenti per l'insilaggio di cementi additivi inerti o altra merce simile;
- lo studio per il potenziamento, sulla base del piano di investimenti aziendale - da parte della Elettra TLC S.p.A. - dello stabilimento ora esistente alla radice del Molo di Mezzogiorno mediante costante approdo di navi posacavi in accosto ad essa riservato in via preferenziale.

Peschereccia

Realizzabile attraverso:

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

Passeggero – Crocieristico

Realizzabile attraverso:

- il potenziamento del traffico per navi da crociera di cui Catania è un naturale porto di scalo, in quanto da esso sono possibili e programmabili escursioni per il centro storico cittadino, l'Etna, Taormina, Siracusa, Piazza Armerina, Noto, Enna ed Agrigento. In tale ottica il nostro porto può pertanto diventare terminal del traffico crocieristico giacchè la distanza dall'aeroporto, sito a pochi minuti da esso, ed il clima particolarmente

favorevole possono attirare, nell'arco dell'intero anno, un turismo in grado di usufruire sia di itinerari culturalmente interessanti, sia di spiagge limitrofe all'area portuale che possono essere attrezzate ad hoc anche nel periodo pre/post estivo. In merito l'Ente ha ritenuto prioritario avviare e concludere gli adempimenti tecnico-amministrativi finalizzati all'affidamento del servizio di stazione marittima ad operatori di comprovata capacità nel settore. La mancanza di una struttura simile, seppure minimale, costituiva una grave deficienza nel contesto delle aree/banchine destinate ad ospitare le navi da crociera, un accorgimento logistico ormai improcrastinabile. Infatti basilari esigenze di *incoming* e le problematiche connesse alla security hanno indotto l'Ente ad avviare e realizzare in tempi rapidi siffatta struttura, ancorché precaria nonché ad individuare soggetti idonei ad un'adeguata gestione della stessa;

- lo studio di collegamenti marittimi interregionali con navi veloci, procedendo d'intesa con la Comunità Europea, per l'attuazione di un sistema di "alta velocità" che colleghi le isole del Mediterraneo con i paesi transfrontalieri;

- l'incremento del traffico passeggeri, da sviluppare soprattutto nel periodo estivo con collegamenti anche per le isole minori. Recupero e riconversione delle strutture pertinenziali in atto adibite a deposito e relative officine di manutenzione degli automezzi delle FCE Circumetnea, che entro il prossimo biennio dovrebbe trasferire il servizio presso un nuovo comprensorio. In merito, è ipotizzabile una stazione Metro-Marittima, a mezzo della quale predisporre un apprestamento logistico asservito alle escursioni in partenza diretta dall'area portuale verso le località del retroterra.

Diporto

- Lo studio per lo sviluppo della nautica da diporto, in grande crescita, non può esimerci dal considerare indifferibile la realizzazione di un porto turistico, che dovrà essere attrezzato con tutti quei servizi tecnici e commerciali tali da attirare i diportisti, non solo per le soste tecniche, ma

quale approdo stabile nella strategia portante del sistema nautico da diporto italiano. Rappresentando, per la sua posizione prevista e per la natura stessa dell'intervento, uno degli elementi che più degli altri necessita di grande integrazione con l'ambito circostante, la realizzazione del porto turistico deve necessariamente discendere da premesse di grande concertazione con le forze politiche e sociali del territorio nonché con le competenze delle varie Amministrazioni locali interessate.

Cantieristica

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

Varie

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

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

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

- l'attuazione di un piano di intenti con gli enti locali, che valuti la possibilità di variare l'assetto e la configurazione delle direttrici di traffico limitrofe al porto, al fine di migliorare la viabilità cittadina, agevolare l'ingresso e l'uscita dal porto ed individuare aree esterne al porto dove poter realizzare parcheggi anche multipiano ed un centro direzionale della logistica, collegati al porto;
- lo studio sulla fattibilità dell'organizzazione di due o più scali siciliani in "*sistema portuale*", che, pur mantenendo una piena autonomia gestionale sulla scorta della propria vocazione nel settore dei traffici marittimi, consentirebbe loro di proporsi sul mercato nazionale ed internazionale frontaliero, forti di una unica piattaforma di servizi offerti e pianificati sulla scorta di un unico coordinamento logistico, infrastrutturale e finanziario;
- uno studio, di concerto con l'Amministrazione Doganale, al fine di individuare aree recintate che consentano la movimentazione delle merci extra comunitarie, con la conseguenziale possibilità di ipotizzare una ridislocazione della cinta doganale portuale;
- l'attivazione di tutte le procedure necessarie a garantire la più proficua utilizzazione delle aree demaniali di competenza di questa Autorità Portuale non direttamente finalizzate all'esercizio di operazioni portuali, nel rispetto dei programmi di sviluppo dell'Ente, delle prescrizioni statuite dalla legge 84/94 e degli indirizzi di programmazione del territorio; soprattutto quando queste aree costituiscono, sia per estensione, per localizzazione che per le entrate dell'Ente, una risorsa strategica di grande rilevanza.

Interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

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

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

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

a) ultimazione e messa in funzione della darsena polifunzionale a sud del molo di mezzogiorno per il riordino ed il potenziamento del traffico containers e di cabotaggio, si è proceduto alla consegna dei lavori all'appaltatore. Allo stato detti lavori procedono regolarmente.

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

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

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

- e) riparazione e consolidamento banchina di levante dello Sporgente Centrale (tratto radice);
- f) fornitura e posa in opera di nuovi arredi portuali e sistemazione di quelli vecchi in tutti gli accosti operativi;
- g) rifacimento, per motivi di sicurezza, della mantellata per la protezione del Molo di Levante dalla progressiva 990 alla 1391;
- h) adeguamento e consolidamento, per garantire sufficienti standards di sicurezza, delle infrastrutture del porto nuovo e della banchina interna molo foraneo nella zona dell'avamposto;
- i) riempimento della testata del Molo di Mezzogiorno, dello scalo alaggio, pavimentazione della banchina ed escavo a meno 12 dei fondali della banchina stessa;
- l) utilizzazione della Stazione Marittima per l'accoglienza dei viaggiatori, il carico e scarico dei bagagli, l'ufficio informazioni, quello postale e quello bancario, i controlli di frontiera e di security, i servizi igienici e di pronto soccorso, gli autonoleggi, taxi, pullman, etc.. Nelle more che l'approvazione del PRP consenta la realizzazione di una struttura polifunzionale di grande rilevanza architettonica e funzionale, l'Amministrazione si è dotata di questa struttura per l'incoming crocieristico, installata presso lo Sporgente Centrale e realizzata in elementi modulari, la cui realizzazione e gestione è stata affidata mediante gara pubblica ad un privato. Detta struttura consentirà l'erogazione di quei servizi essenziali (controlli di security e di frontiera, promozione dei percorsi turistici, biglietteria, ristorazione etc.) per i crocieristi;
- m) progetto architettonico che consenta lo sfruttamento "decorativo" per fini pubblicitari delle superfici verticali dei SILOS siti nei piazzali retrostanti la banchina Crispi;
- n) percorso pedonale coperto, con i servizi accessori alimentati con energia solare, che costituisca l'*incoming* dei crocieristi dalla stazione marittima all'edificio della Vecchia Dogana;

o) Intese, Accordi con la struttura Aeroporto, la FCE e MAAS per la definizione di progetti finalizzati all'implementazione del traffico crocieristico e l'intermodalità verso l'entroterra;

p) la realizzazione, come ultima struttura portuale a sud e mediante gara pubblica o con l'applicazione del DPR 509/97 e s.m.i., di un nuovo porticciolo per l'insediamento diportistico idoneo alle esigenze ed alle prospettive di sviluppo del settore, attivando prevalentemente risorse private. L'opera in questione, per la sua rilevanza sotto il profilo tecnico, economico e sociale, dovrà, non solo derivare dall'ampio quadro di concertazione cui si è già fatto riferimento, ma anche rappresentare: il terminale del rinnovato sistema turistico-balneare della Playa, con i suoi nuovi alberghi, ristoranti, impianti ludico-sportivi-ricreativi; la netta separazione ambientale, funzionale e visiva fra l'ambito della Playa e quello portuale in senso stretto; la creazione di un punto di ingresso in Città, per chi proviene dall'aeroporto e dall'asse di penetrazione sud-occidentale, laddove si ha il primo contatto con il mare; la soluzione definitiva del problema dell'inquinamento e dello sbocco a mare del torrente Acquicella.

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

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

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

t) riordino dei servizi di interesse generale, in conformità con quanto stabilito sull'argomento dal decreto attuativo della legge 84/94, predisponendo gli adempimenti propedeutici all'attribuzione della fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali dei servizi di cui sopra nel rispetto della trasparenza procedurale

perseguita mediante il ricorso a pubblica gara ovvero a procedure innovative quali ad esempio il project financing;

u) predisposizione degli atti amministrativi, tecnici e statistici, utili e necessari per la revisione del Regolamento Programmatico elaborato dalla Comunità Europea denominato TEN -T, che consenta il reinserimento del porto di Catania nella filiera delle rete degli scali “core”.

Risorse finanziarie a copertura degli interventi prioritari

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

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

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

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

PORTO DI CATANIA:

DESCRIZIONE – ATTREZZI E ARREDI - TRAFFICO

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

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

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

Molo di Mezzogiorno

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

Molo Crispi

su cui insistono i seguenti accosti:

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

n.7 e 8 - con uno sviluppo di banchina complessivo di mt.310 con fondali di mt.8, destinata all'accosto di navi per: rinfuse (granaglie, rottami, fertilizzanti, ecc.) – pallettizzate (barite, quadrelli di legnami, ecc.) – pacchettate (legnami, tondino di ferro, lamiere, marmi, ecc.) – merce varia. Per il deposito delle merci è disponibile una banchina di ca. mq.28.000.

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

Molo Capitaneria

con uno sviluppo di mt.310 di banchina con fondali variabili da 3 a 6 mt. Per lo più utilizzata per l'ormeggio di unità da diporto – pescherecci e natanti destinati al servizio del porto (motovedette delle forze di Polizia – VV.FF. –

piloti – ormeggiatori), oltre a n.2 pontili galleggianti destinati alla nautica da diporto per un numero complessivo di accosti pari a 70 posti;

Molo Sporgente Centrale

lato ovest, con uno sviluppo di banchina di mt.310 con fondali di ca. mt. 9 ove sono ricavati gli accosti n.10 e 11. Tali ormeggi, inoltre, sono destinati alle navi da crociera di cui il porto di Catania è porto di transito data la sua particolare posizione da cui è possibile facilmente raggiungere: L'Etna, Taormina, Siracusa, Noto, Piazza Armerina, Enna e Agrigento;

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

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

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

Molo interno porto nuovo

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

Molo di levante

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

Porto peschereccio

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

Zona cantieri

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

PORTO DI CATANIA: DOTAZIONE MEZZI MECCANICI

- 1 TORRE mobile su rotaie e pompa di aspirazione Aerzener - portata mc/h.200
- 1 GRU tralicciata Demag cc.2800 - portata tonn. 600
- 2 GRU tralicciata Manitowoc 16000 - portata tonn. 400
- 1 AUTOGRU Grove - portata tonn. 450
- 1 AUTOGRU Grove - portata tonn. 220
- 1 AUTOGRU Grove - portata tonn. 200
- 1 AUTOGRU Liebherr - portata tonn. 200
- 1 AUTOGRU Grove - portata tonn. 130
- 2 GRU Reggiane MCH 130 - portata tonn. 100
- 2 AUTOGRU Marchetti - portata tonn. 90
- 1 AUTOGRU Demag - portata tonn. 80
- 1 AUTOGRU Marchetti - portata tonn. 70
- 1 AUTOGRU Rigo - portata tonn. 70
- 1 GRU Fantuzzi Reggiane MHC 115 - portata tonn. 63
- 1 AUTOGRU Sri2656 - portata tonn. 50
- 4 AUTOGRU Belotti - portata tonn. 44
- 1 AUTOGRU Ormig - portata tonn. 44
- 1 GRU Gottwald Hmk170e - portata tonn. 40
- 1 AUTOGRU Grove - portata tonn. 35
- 3 GRU semovente GS 600 - portata tonn. 30
- 1 AUTOGRU Belotti - portata tonn. 30
- 1 GRU Fantuzzi Reggiane MHC 40 - portata tonn. 30
- 12 CARRELLO ELEVATORE Hyster - portata tonn.da 3,5 a 26,5
- 3 CARRELLO ELEVATORE Linde - portata tonn.da 6 a 10
- 4 CARRELLO ELEVATORE Lugli - portata tonn.da 5 a 6
- 11 CARRELLO ELEVATORE vari - portata tonn.da 2,5 a 25
- 4 CARRELLO ELEVATORE Elettrico vari - portata tonn.da 1,8 a 2,3
- 1 REACH STEACKER Kalmar - portata tonn.44
- 23 TRATTORI PORTUALI Mafi/Cvs

3 TRATTORI Stradali

5 PALE MECCANICHE

4 TRAMOGGE - portata mc. 50

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