

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Piano Operativo Triennale 2024-2026



Documento approvato nella riunione del Comitato di Gestione del 26/07/2023

INDICE

0. Premessa

1. Analisi del contesto

1.1. Presentazione del Sistema Portuale

1.2. Analisi dei dati di traffico

1.3. Lo stato delle infrastrutture

1.4. Il contesto socio-economico e trasportistico

1.5. Il rapporto con le politiche dei trasporti comunitarie e nazionali alla luce della nuova visione geopolitica internazionale

1.6. La riattivazione del processo di costruzione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina

2. La vision del piano

3. Il crocierismo

4. Il lavoro portuale e lo sviluppo dei traffici commerciali

5. Il Piano Regolatore del Sistema Portuale

6. Le politiche energetiche e per la transizione green

7. La transizione digitale

8. L'organizzazione dell'Ente

9. La programmazione infrastrutturale prioritaria

9.1. I progetti prioritari

9.2. La programmazione infrastrutturale di breve e medio termine

0. Premessa

L'art.9, comma 5, lettera b) della Legge 28 gennaio 1994, n.84 prevede, fra l'altro, che il Comitato di Gestione approvi, su proposta del Presidente, il piano operativo triennale, soggetto a revisione annuale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche.

In occasione della redazione del POT 2020/2022, che ha costituito il primo documento di programmazione della neoistituita AdSP dello Stretto, fu seguito un processo di ascolto e di confronto con le Istituzioni portuali e con le Camere di Commercio sulla scorta di un apposito Documento Programmatico contenente informazioni sul contesto e le principali indicazioni delle strategie che si intendevano perseguire.

Detto Documento Programmatico venne reso pubblico sul sito istituzionale e se ne è data notizia sui profili social dell'Ente lanciando una fase di consultazione pubblica di cittadini, forze politiche, rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva che consentì di acquisire punti di vista diversi e proposte che sono state in parte trasfuse, allorquando coerenti con la strategia complessiva del POT e con le competenze dell'AdSP, nel documento finale poi approvato, all'unanimità, dal Comitato di Gestione nella seduta del 7 agosto 2020.

Successivamente, in occasione dell'approvazione del bilancio di previsione per l'anno successivo, ordinariamente prevista nel corso del mese di ottobre di ogni anno, si è proceduto all'aggiornamento annuale delle priorità infrastrutturali al fine di assicurare il coordinamento tra la strategia complessiva del POT e gli strumenti di bilancio necessari per la loro attuazione.

Il presente POT 2024/2026 si pone in continuità con il precedente con l'intento di proseguire nella attuazione della strategia generale definita al momento dell'insediamento del Presidente in carica (avvenuta a seguito di provvedimento del

Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n.462.) e del Comitato di gestione in carica (avvenuta a seguito di Decreto Presidenziale n. 73 del 04/05/2020).

Nel prossimo mese di ottobre scadrà il mandato del Presidente mentre quello del Comitato di Gestione andrà in scadenza nel mese di maggio del 2024 salvo che si verifichi il cambio di Presidente nel qual caso è prevista la decadenza.

In ragione di questo scenario di possibile modifica del management dell'Ente il presente POT 2024/2026 potrebbe essere eventualmente modificato nel corso del periodo di validità al fine di coordinarlo con una nuova strategia di governo del sistema portuale.

1. Analisi del contesto

1.1. Presentazione del Sistema Portuale

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha competenza sui porti di Messina (porto storico ed approdo di Tremestieri), Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline.

Il Porto di Messina è un porto naturale classificato di II categoria e I classe, completamente banchinato. La sua forma ricorda quella di una falce, con imboccatura rivolta verso nord larga circa 400 m, che racchiude uno specchio acqueo di circa 75 ha.

Le banchine di riva si estendono per circa 1.770 m (ai quali vanno aggiunti gli invasi ad uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato), con una profondità dei fondali in loro prossimità tra i 6,5 m e i 13 m. A queste si aggiungono gli approdi della Rada S. Francesco e di Tremestieri.

Le funzioni portuali primarie a Messina si sostanziano prevalentemente nel traghettamento dello Stretto di Messina di passeggeri e di merci su gommato pesante, nel crocierismo, nella movimentazione lo/lo, nelle Autostrade del mare (Linea Messina-Salerno). Vi sono inoltre realtà cantieristiche navali di rilevanza nazionale, che sfruttano i due bacini di carenaggio esistenti ed attivi. Il porto dispone inoltre di un terminale commerciale multipurpose (molo Norimberga) in grado di soddisfare traffici ro/ro e lo/lo.

A sud del porto storico in località Tremestieri è presente un altro approdo dedicato al collegamento con il continente per il traffico pesante ed è in corso la realizzazione del nuovo porto dedicato sempre all'attività ro/ro. L'approdo è collegato direttamente alla rete autostradale e consente collegamenti quotidiani sia con Villa San Giovanni che con Reggio Calabria.

A nord del porto storico, invece, in località Rada San Francesco è presente l'approdo dedicato al traghettamento di passeggeri ed auto sul collegamento con il porto di Villa San Giovanni.

Il Porto di Milazzo è situato alla radice della penisola omonima ed ha una lunghezza totale delle banchine di circa 2.000 m con 12 accosti ed una profondità dei fondali tra i 6 e gli 11 m circa. È sede di imprese di riparazioni navali, di aziende che operano nel settore industriale energetico e siderurgico di rilevanza internazionale.

Le funzioni portuali primarie si sviluppano allo stato attuale in due aree principali: nel porto storico avviene il collegamento passeggeri e merci con le Isole Eolie e Napoli, la movimentazione lo-lo di merci e, in particolare, di prodotti siderurgici. Appena all'esterno dello specchio acqueo del porto insiste un terminale di raffinazione del greggio di primaria importanza con tre pontili di accosto per grandi navi cisterna con potenzialità di accosto pari a quattro unità contemporanee. A lato dello stesso complesso petrolifero insiste anche una centrale termoelettrica che viene alimentata dai prodotti petroliferi ivi raffinati.

Sempre spostandosi verso est, in corrispondenza all'agglomerato industriale di Giammoro, ubicato nei Comuni di Pace del Mela e di San Filippo del Mela, esiste poi un pontile, dedicato ai traffici commerciali, ultimato da pochi mesi e per il quale sono in corso di ultimazione le attività di collaudo tecnico-amministrativo. Il pontile ha una lunghezza complessiva di 461,5 metri, è realizzato su pali di grande diametro su fondali da -9 m a -25 m e consente, pertanto, l'ormeggio di navi con pescaggio molto elevato.

Il **Porto di Reggio Calabria**, classificato come porto di II categoria e II classe, è costituito da un bacino artificiale protetto dalla lunga Banchina di Ponente.

Sul lato interno si trova la Banchina di Levante con il mercato ittico, la banchina Margottini e, più a sud, il molo di sottoflutto destinato alle imbarcazioni da diporto.

L'imboccatura è larga 110 m, mentre le banchine misurano circa 2,5 km. I fondali sono profondi mediamente 7,50 m, mentre la superficie complessiva del bacino occupa circa 10 ha.

La funzione primaria del porto è quella di consentire i collegamenti di mezzi veloci ed aliscafi con il porto di Messina e con le Isole Eolie oltre che per il traghettamento di mezzi pesanti con il porto di Tremestieri.

Il porto poi svolge una limitata attività commerciale per merci alla rinfusa, presenta una significativa attività di cantieristica a supporto del diportismo e nel corso del 2023 ha visto attivarsi i primi scali di navi da crociera.

Il **Porto di Villa San Giovanni**, classificato come porto di II categoria e II classe, è di tipo artificiale ed è protetto da un molo foraneo rettilineo alla cui radice si trovano le invasature ferroviarie: di esse 3 sono specializzate per il servizio ferroviario ed una, quella adiacente alla stazione ferroviaria, per l'imbarco di veicoli stradali. La banchina di terra si prolunga verso nord e viene utilizzata per l'approdo di traghetti che operano per il traghettamento di passeggeri, auto e TIR lungo le direttrici per Messina e per Tremestieri.

L'imboccatura è larga 230 m, mentre le banchine misurano circa 1,2 km. I fondali sono sabbiosi e profondi tra i 5 ed i 10 m, mentre la superficie complessiva del bacino occupa circa 6,7 ha.

Il porto ha la sua funzione principale nel traghettamento delle carrozze ferroviarie su navi all'uopo costruite ed a tal fine è dotato di appositi ponti di sollevamento che consentono l'imbarco diretto. Il raccordo con la rete ferroviaria nazionale è assicurato da ampi piazzali di manovra con fasci di binari dedicati dove sono svolte le operazioni ferroviarie.

Per poter assolvere alla non meno importante funzione connessa al traghettamento di passeggeri e mezzi pesanti il porto collegato alla rete autostradale ma ciò avviene senza che sia presente, soprattutto per quel che riguarda l'utilizzo degli scivoli utilizzati dal vettore privato, un raccordo di ultimo miglio dedicato con la conseguenza che la fase di bigliettazione e di preimbarco dei mezzi, sia autovetture che mezzi pesanti, si svolgono

in aree interessate anche dal traffico urbano con grande disagio, soprattutto nei momenti di intenso traffico, per la cittadinanza vellese.

Il **Porto di Saline**, meglio conosciuto come Porto di Saline Joniche – Porto delle Grazie, è situato sul Mar Jonio in posizione baricentrica rispetto all'intero bacino del Mediterraneo e sorge tra le foci delle fiumare Falcone e San Elia in territorio del Comune di Montebello Ionico.

Dal 09/11/2021 l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha esteso la propria competenza territoriale al porto di Saline Joniche.

Il porto, protetto da un molo di sottoflutto della lunghezza di 400 m e da un molo di sopraflutto della lunghezza di 430 m inclinato di circa 45° rispetto alla linea di costa, apre la sua imboccatura in direzione sud-ovest verso la costa dell'antistante Taormina ed include al suo interno un bacino di circa 140.000 mq, compresi bacino di evoluzione e darsena con annesso pontile.

I punti di forza del porto di Saline Joniche sono essenzialmente connessi alla sua posizione favorevole a livello geografico e territoriale, alle caratteristiche infrastrutturali, nonché all'elevata accessibilità dell'infrastruttura portuale a livello viario oltre alla notevole dimensione del suo specchio acqueo che può consentire finalità turistiche, commerciale e della pesca.

Il porto, pensato a servizio dell'impianto industriale, fu completato nei primi anni '80, ma perse in seguito la sua originaria destinazione d'uso e venne utilizzato per il ricovero di barche per la pesca e locale diporto, oltre che per attività di importazione e distribuzione di cementi e leganti idraulici.

A partire dal 1999 però, con il presentarsi di alcuni fenomeni di insabbiamento dell'imboccatura, anche queste attività, cominciarono a subire un lento declino corrispondente a periodi sempre più lunghi di impossibilità di accesso al bacino. Il fenomeno proseguì negli anni successivi evolvendosi e causando l'insabbiamento

dell'imboccatura del porto, inoltre il 12 dicembre 2003 una violenta mareggiata causò il collasso, col conseguente crollo, di circa 100 metri del molo di sottoflutto. I successivi interrimenti ed il collasso della banchina, non più protetta dal molo di sottoflutto hanno portato alla definitiva cessazione delle attività già a partire dalla fine dell'anno 2009.

Oltre agli interventi di ristrutturazione e di riparazione delle banchine e dei moli danneggiati ed ammalorati necessita provvedere al ripristino delle quote navigabili attraverso un intervento di dragaggio del porto.

1.2. Analisi dei dati di traffico

L'analisi del traffico che interessa i porti del sistema portuale dello Stretto deve necessariamente tenere conto delle varie tipologie di utilizzatori che, solo in piccola parte, utilizzano la stessa unità navale.

Di fatto si tratta di segmenti di traffico molto specializzati che utilizzano quasi sempre in maniera esclusiva i mezzi navali che sono di vario tipo a seconda che siano destinati al traffico delle merci su rotabili, a quello passeggeri, a quello ferroviario o a quello delle autovetture e dei mezzi di trasporto collettivo.

Se si considera poi che i tempi di navigazione sono relativamente modesti e dipendenti sia dal mezzo navale utilizzato che dalla tratta servita si rileva un numero molto alto di movimenti con partenze/arrivi nei porti gestiti dall'AdSP che in alcuni momenti dell'anno e della giornata possono arrivare anche a frequenze di un'operazione ogni 5/10 minuti.

I principali dati di traffico per i porti del sistema relativi al 2022 confermano le tipologie di traffico ormai consolidate che possono essere così sinteticamente descritte:

- nei porti di Messina e di Villa San Giovanni, una netta predominanza del flusso passeggeri e ro/ro;

- nel porto di Milazzo, una significativa movimentazione di idrocarburi oltre che un importante flusso di passeggeri per le Isole Eolie;
- nel porto di Reggio Calabria, principalmente un traffico collegato a navi ro/ro oltre che quello dei passeggeri operati con i mezzi veloci sulla tratta di collegamento con Messina e durante il periodo estivo con le Isole Eolie.
- nel porto di Messina, infine, un molto significativo flusso di passeggeri crocieristi che testimonia rilevante vocazione crocieristica dell'infrastruttura. Nel corso del 2023 si registra un nascente flusso di crocieristi anche nel Porto di Reggio Calabria che è destinato a crescere negli anni futuri.

Questi dati sono sostanzialmente in linea, ma in molti casi anche in crescita, con quelli degli anni precedenti al 2020 allorquando, con l'emergenza sanitaria da COVID-19, si sono registrati considerevoli flessioni. Ormai questa emergenza, terminata ufficialmente nei primi mesi del 2023, dal punto di vista dei traffici portuali nei Porti dello Stretto si può ritenere superata con un ritorno ai valori pre-COVID ed anzi, diversamente anche da quanto accaduto in porti nazionali con tipologie di traffico simili, con una ripresa molto evidente come testimoniano i dati relativi al crocierismo.

Il 2022, seppur ancora condizionato da fattori negativi influenzati dal contesto internazionale seriamente toccato dalla guerra in Ucraina così come dagli effetti post pandemici, ha comunque registrato una ripresa dei traffici dei porti dello Stretto dopo la contrazione sofferta, come tutti, negli anni del COVID-19.

Al fine di effettuare un'analisi più equilibrata si è optato per confrontare i dati 2022 con quelli delle movimentazioni registrate nel corso del 2019, anno pre-pandemia. Le tabelle che seguono riportano con chiarezza anche le percentuali di variazione rispetto all'anno preso a riferimento.

MOVIMENTAZIONE MERCI PORTI ADSP ANNI 2019 E 2022

	Toccate navi (n)	Merci varie Ro-Ro (t)	Rinfuse solide (t)	Rinfuse liquide (t)
Porto di Messina-Tremestieri 2019	97,438	6,119,264	0	0
Porto di Messina-Tremestieri 2022	103,263	6,554,607	0	0
Differenza Percentuale 22-19	6%	7%	0%	0%
Porto di Villa San Giovanni 2019	80,726	5,039,904	0	0
Porto di Villa San Giovanni 2022	85,703	5,435,880	0	0
Differenza Percentuale	6%	8%	0%	0%
Porto di Milazzo 2019	9,239	259,738	154,808	17,856,829
Porto di Milazzo 2022	11,054	274,553	53,248	17,017,423
Differenza Percentuale	20%	6%	-66%	-5%
Porto di Reggio Calabria 2019	16,002	688,706	42,921	0
Porto di Reggio Calabria 2022	16,874	709,459	57,854	0
Differenza Percentuale	5%	3%	35%	0%
Totali 2019	203,405	12,107,612	197,729	17,856,829
Totali 2022	216,894	12,974,499	111,102	17,017,423
Differenza Percentuale	7%	7%	-44%	-5%

Autostrade del Mare			
	2019	2022	Diff. %
Milazzo-Isole Eolie-Napoli	259,738	274,553	5.7%
Messina-Salerno	384,685	409,268	6.4%

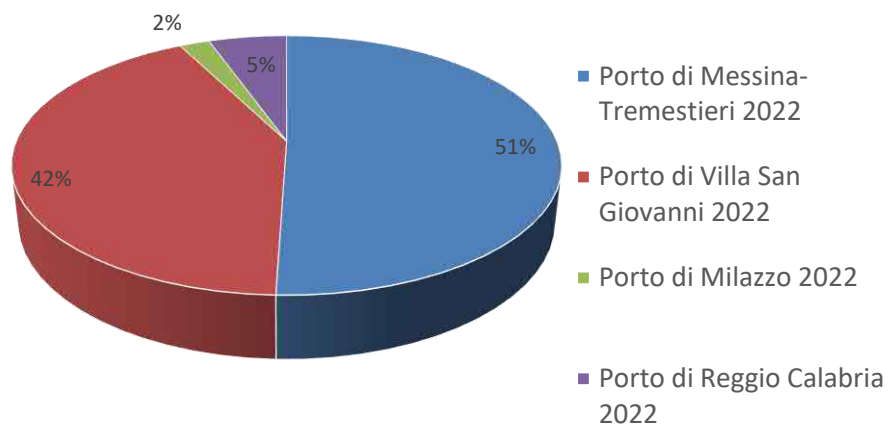
Già dall'analisi dei dati totali del sistema portuale è chiara la tendenza alla ripresa del traffico merci del settore ro-ro, che rappresenta da sempre il segmento trasportistico di naturale vocazione dei porti dello Stretto, sia per l'attraversamento da e per il continente che per i collegamenti della Sicilia con le Isole minori che ancora per le autostrade del mare Messina-Salerno e Milazzo-Napoli.

Se in termini percentuali la movimentazione di rinfuse solide nel porto di Reggio Calabria fa apprezzare un notevole miglioramento delle performance, evidente risulta invece la contrazione della stessa tipologia di movimentazione nel porto di Milazzo, dove il traffico, concentrato esclusivamente sui prodotti siderurgici, ha risentito degli effetti nefasti del conflitto russo-ucraino.

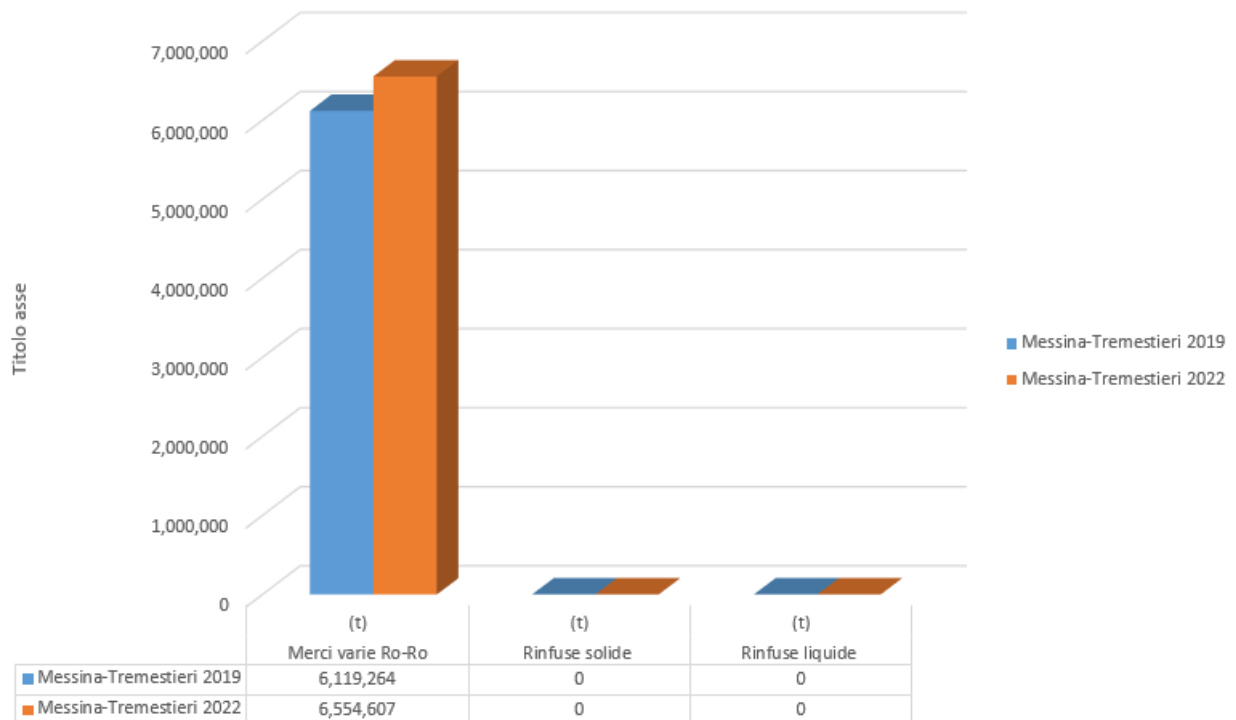


Stessa motivazione può essere alla base del lieve decremento dei volumi dei prodotti petroliferi della locale raffineria. Milazzo, comunque, si conferma quarto porto italiano per movimentazione di merci liquide, dopo Trieste, Cagliari e Augusta.

Movimentazione Merci Ro-Ro Porti AdSP 2022

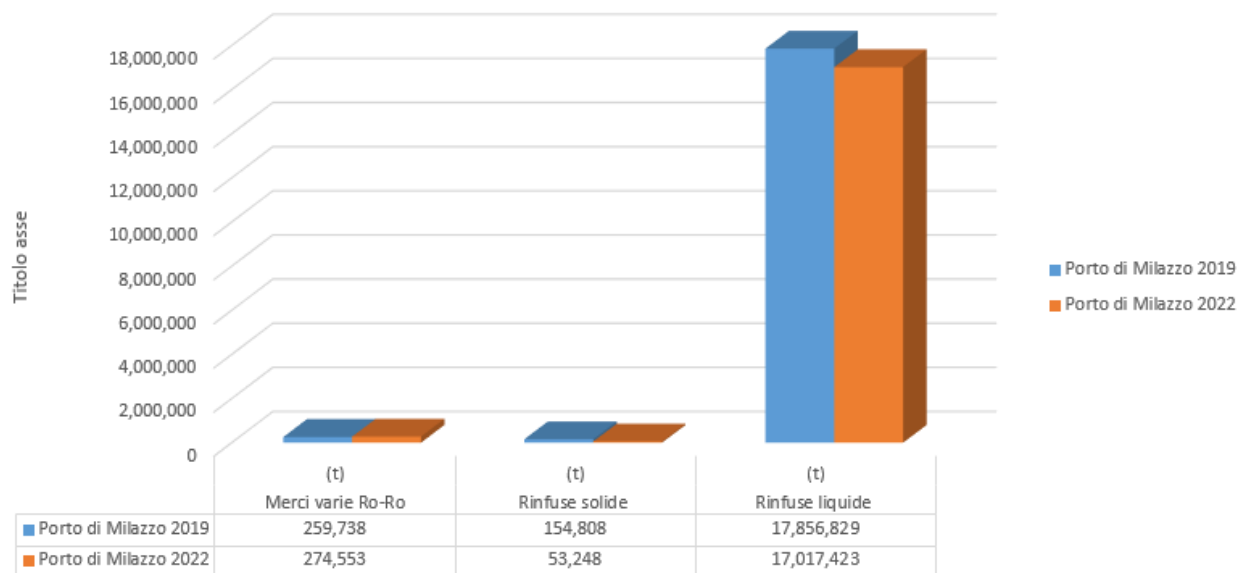


Porto di Messina: movimentazione merci anni 2019 e 2022

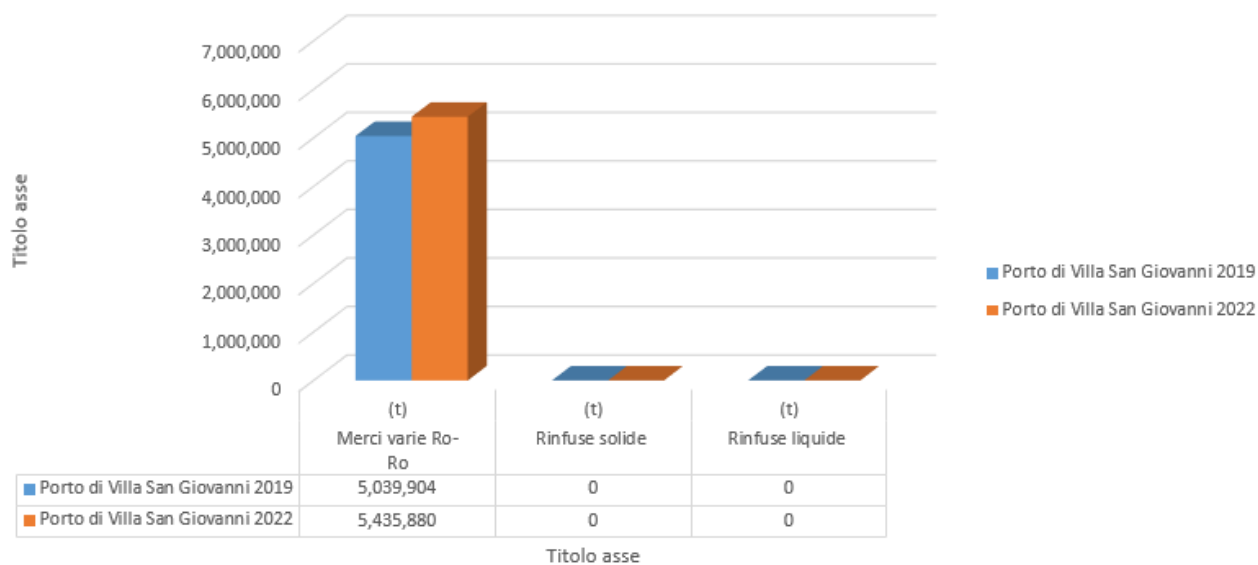


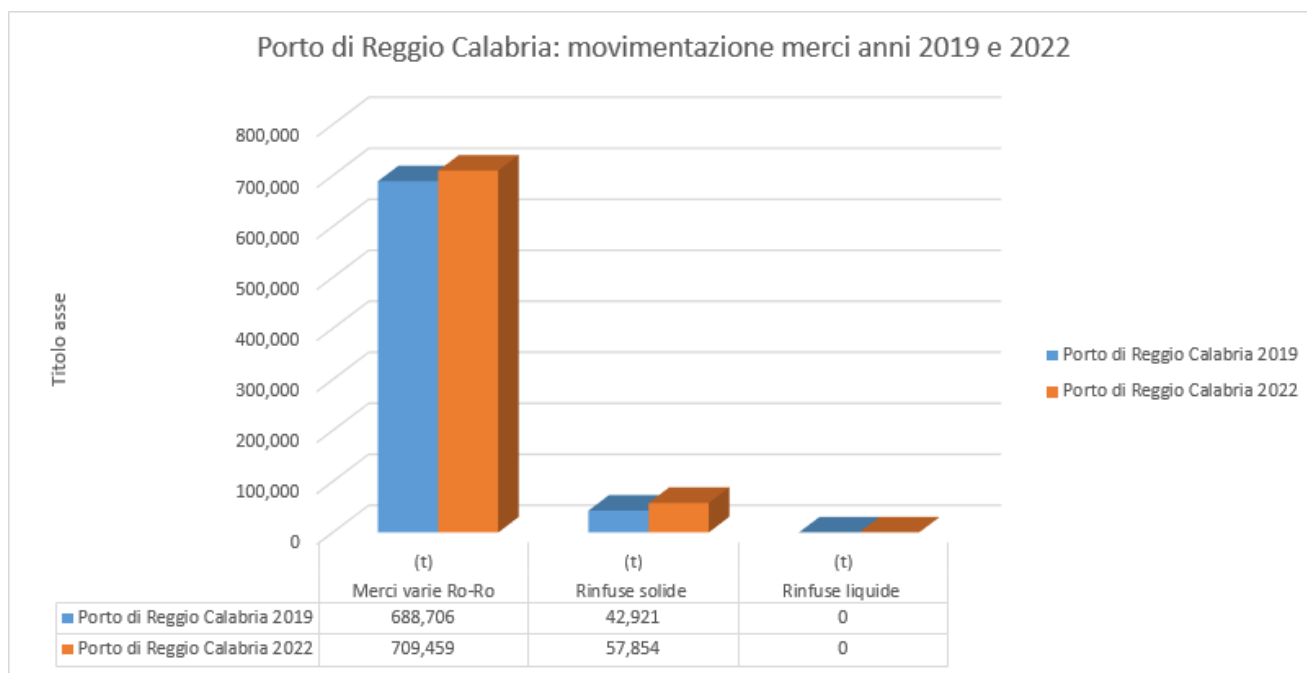


Porto di Milazzo: movimentazione merci anni 2019 e 2022



Porto di Villa S. Giovanni: movimentazione merci anni 2019 e 2022





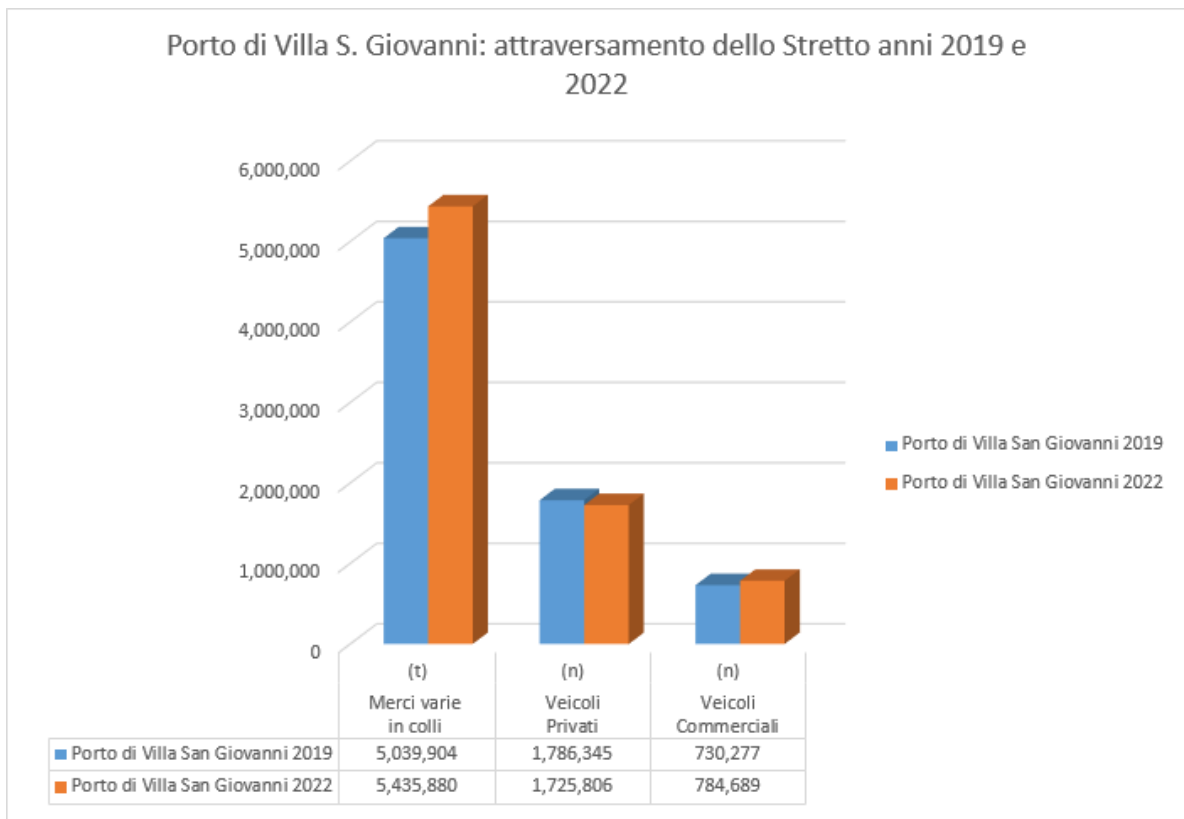
La ripresa degli spostamenti pre-pandemici è evidente anche nella tabella che segue relativa ai dati sull'attraversamento dello Stretto.

DATI ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO ANNI 2019 E 2022

	Mercie varie in colli (t)	Veicoli Privati (n)	Veicoli Commerciali (n)
Porto di Messina- Tremestieri 2019	6,119,264	1,807,571	886,930
Porto di Messina- Tremestieri 2022	6,554,607	1,835,586	950,306
Differenza Percentuale	7%	2%	7%
Porto di Villa San Giovanni 2019	5,039,904	1,786,345	730,277
Porto di Villa San Giovanni 2022	5,435,880	1,725,806	784,689
Differenza Percentuale	8%	-3%	7%
Porto di Reggio Calabria 2019	688,706	8,282	98,960
Porto di Reggio Calabria 2022	709,459	7,678	101,683
Differenza Percentuale	3%	-7%	3%
Totali 2019	11,847,874	3,602,198	1,716,167
Totali 2022	12,699,946	3,569,070	1,836,678
Differenza Percentuale	7%	-1%	7%

D'altronde, come recentemente riportato sulla stampa specializzata, Messina e Villa San Giovanni confermano, grazie a questi numeri, il proprio primato italiano sulla movimentazione di rotabili. Seguono Livorno con 480.873 mezzi (-5,7%), Genova con 372.998 mezzi (-1,9%), Trieste con 320.327, Palermo con 308.575 unità (-3,7%), Catania con 291.468 mezzi (-1,5%), Olbia con 282.261 mezzi (-1,3%) e Civitavecchia con 232.379 mezzi (-5,5%); tutti comunque con segno negativo rispetto al 2021 tranne Messina che ha registrato un incremento del 3,5% e del 3,4% rispetto al 2019.





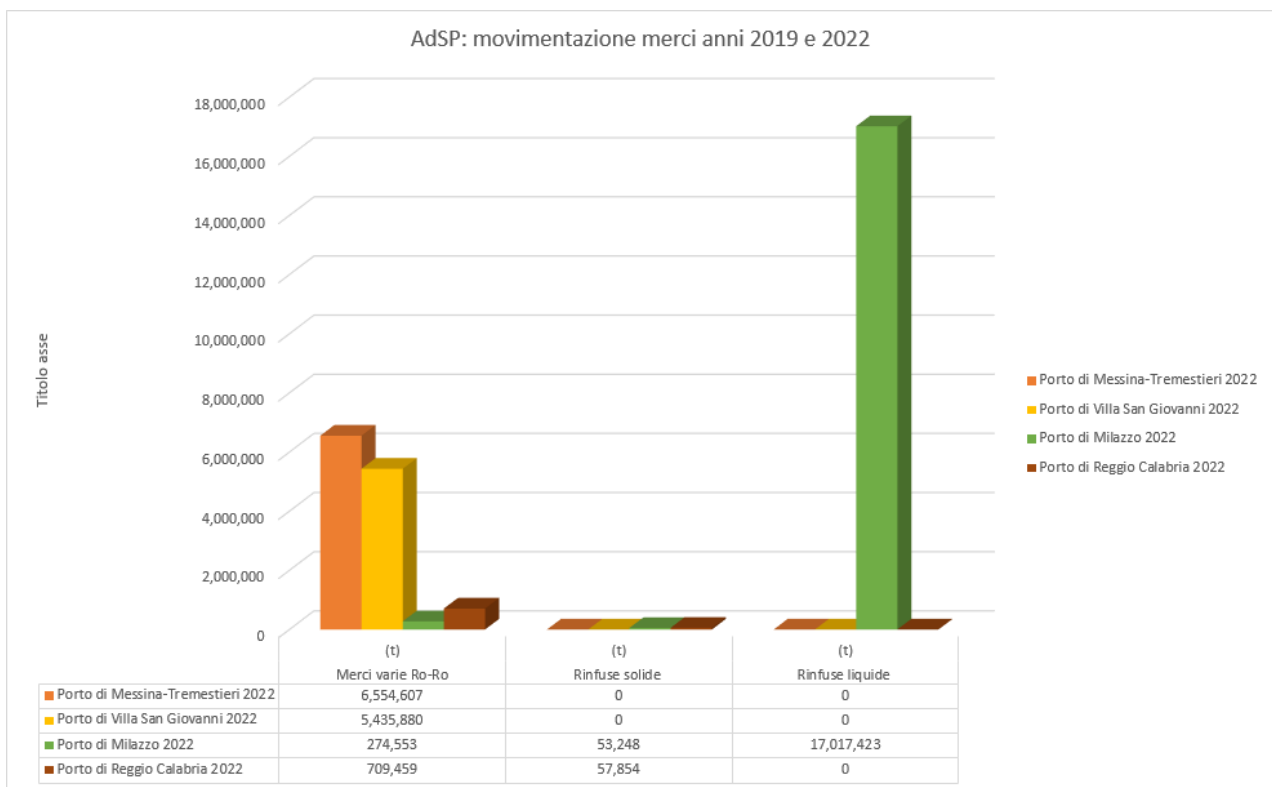
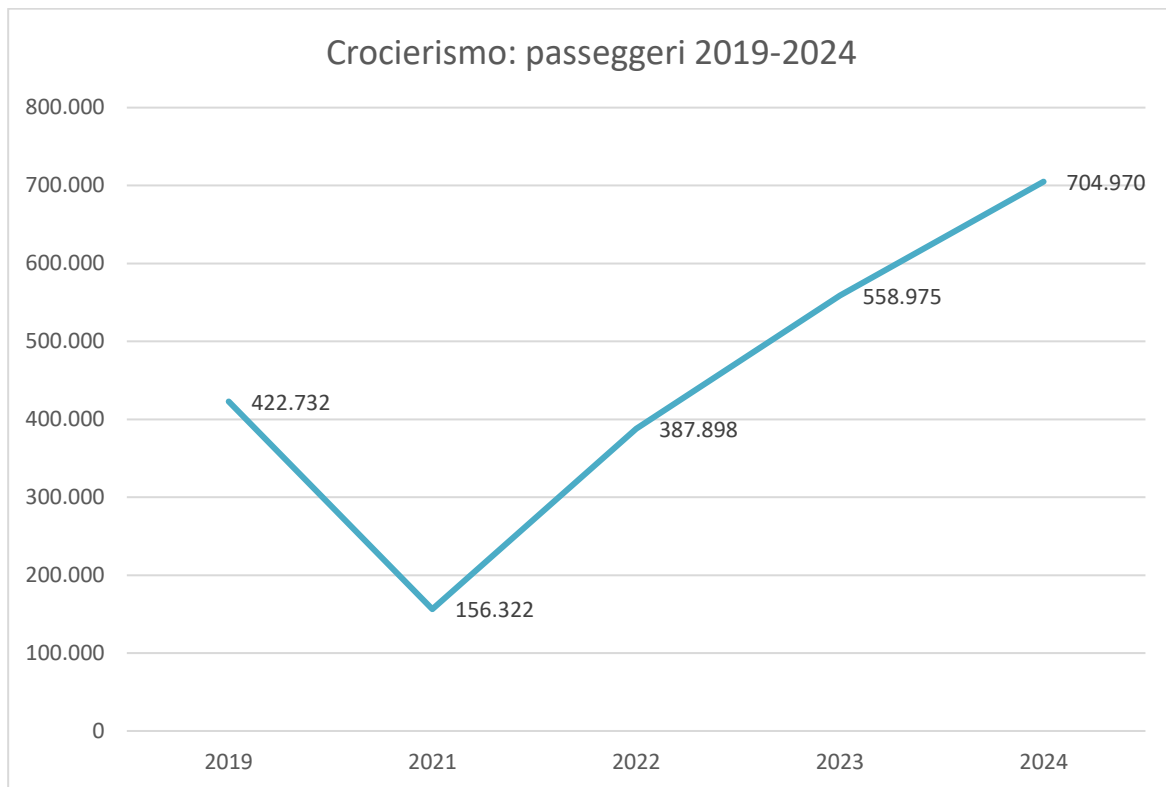
Altro primato assoluto da sempre riconosciuto ai porti dello Stretto è quello relativo al traffico passeggeri che nell'anno 2022 ha fatto registrare più di 20 milioni di persone nell'intero sistema portuale. Messina e Villa San Giovanni d'altronde rappresentano rispettivamente il primo e il secondo porto in Europa secondo le ultime rilevazioni Eurostat (anni 2019, 2020, 2021).

MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI PORTI ADSP ANNI 2019 E 2022

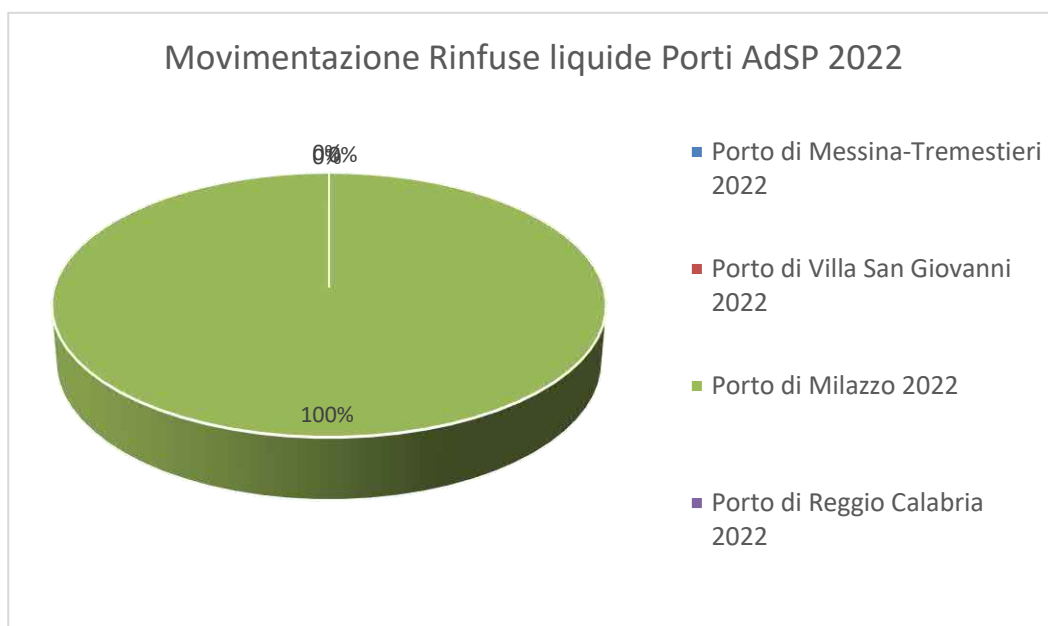
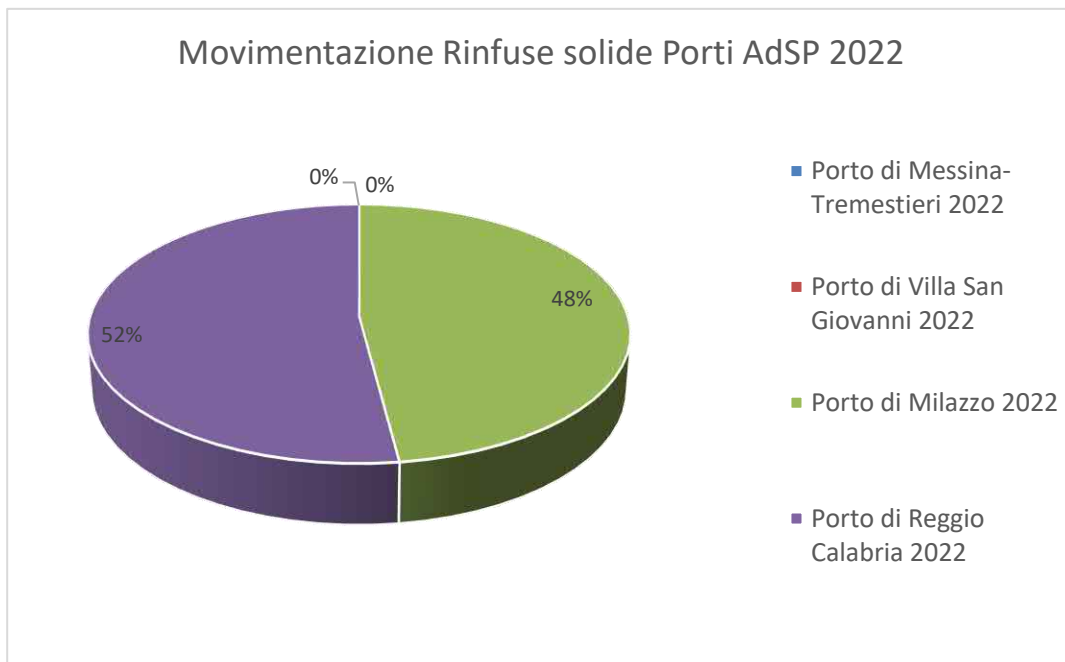
	Toccate navi	Passeggeri di linea	Passeggeri crocieristi
Porto di Messina-Tremestieri 2019	97,438	10,755,431	422,732
Porto di Messina- Tremestieri 2022	103,263	9,562,749	387,632
Differenza Percentuale	6%	-11%	-8%
Porto di Villa San Giovanni 2019	80,726	9,875,455	0
Porto di Villa San Giovanni 2022	85,703	8,847,511	0
Differenza Percentuale	6%	-10%	0%
Porto di Reggio Calabria 2019	16,002	793,045	0
Porto di Reggio Calabria 2022	16,874	649,266	0
Differenza Percentuale	5%	-18%	0%
Porto di Milazzo 2019	9,239	1,116,763	0
Porto di Milazzo 2022	11,054	1,020,385	0
Differenza Percentuale	20%	-9%	0%
Totali 2019	203,405	22,540,694	422,732
Totali 2022	216,894	20,079,911	387,632
Differenza Percentuale	7%	-11%	-8%

Tale supremazia è confermata anche per il 2022 seppur con un decremento totale dell'11%, probabilmente non essendo stata nel corso dell'anno in esame recuperata ancora la quota di traffico persa a causa della pandemia. Nel 2019 infatti il sistema portuale aveva registrato 22.540.694 passeggeri.

Con riferimento infine al crocierismo Messina si è attestata al decimo posto nella classifica italiana. Il dato, ancora non ai livelli del 2019, è certamente motivato da un tasso di riempimento delle navi da crociera più basso rispetto agli standard precedenti che nel corso del 2022 ha caratterizzato il comparto a livello internazionale per gli effetti psicologici ma anche economici post covid. Il porto è comunque in netta ripresa avendo segnato una crescita rispetto al 2021 del 148% e con previsioni per i prossimi anni estremamente rosee con presunti incrementi superiori, al momento, al 35%.

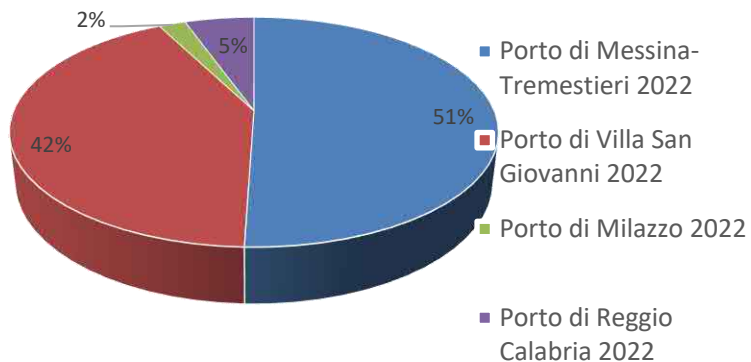


Le diverse vocazioni dei porti del sistema sono state comunque confermate anche nell'anno in esame, come riportato nei grafici a torta che seguono.

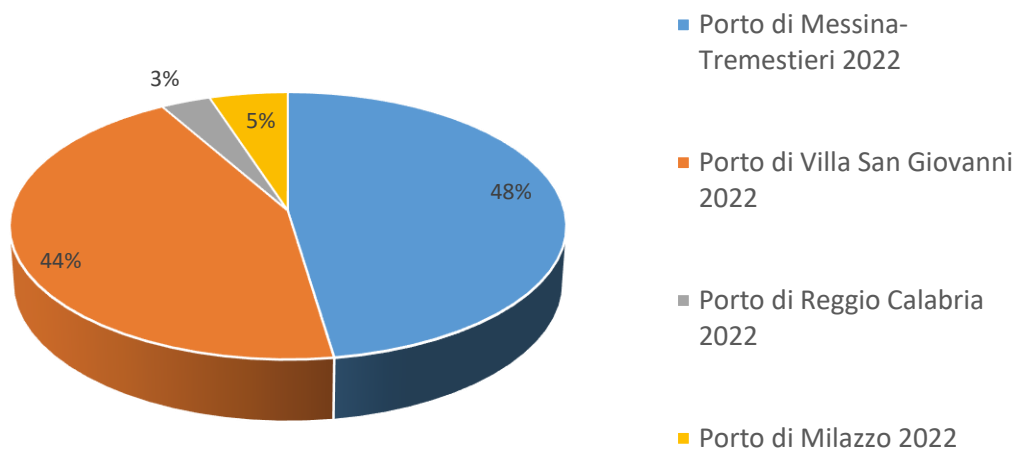




Movimentazione Merci Ro-Ro Porti AdSP 2022

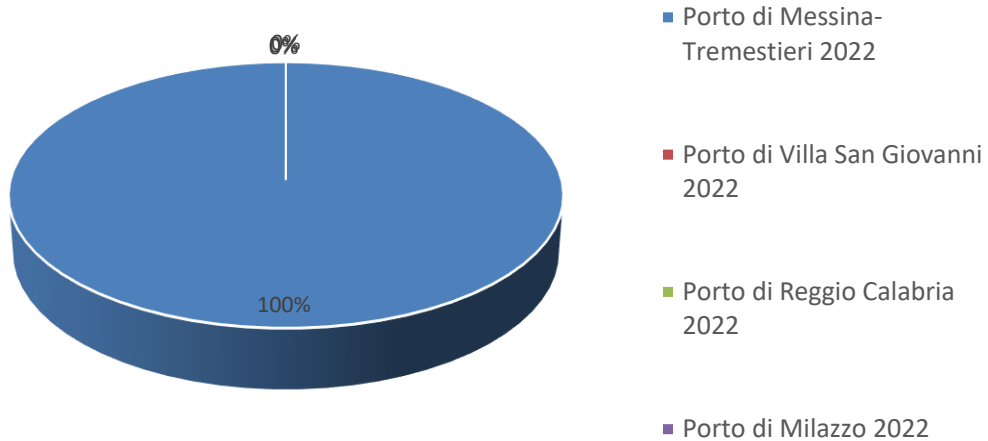


Movimentazione Passeggeri di linea Porti AdSP 2022





Movimentazione Passeggeri crocieristi porti AdSP 2022



1.3.Lo stato delle infrastrutture

Di seguito le principali informazioni sullo stato degli interventi infrastrutturali in corso o ultimati.

Stato degli interventi infrastrutturali in corso al momento della istituzione della AdSP dello Stretto (Novembre 2019)

Intervento	Stato di attuazione al momento della istituzione della AdSP dello Stretto	Stato di attuazione alla data del presente documento	Importo
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina	gara di appalto in corso	appalto annullato per l'impossibilità di aggiudicazione ad uno degli operatori nella graduatoria di gara	(6.751.853)
Comune di Messina - Lavori di restauro del portale, del padiglione centrale e del padiglione mostre di arte e turismo dell'ex quartiere fieristico di Messina	lavori appaltati ed in corso ma bloccati per controversie con l'appaltatore	appalto chiuso con risoluzione del contratto per inadempienza dell'appaltatore. Contenzioso in corso.	(4.830.000)
Comune di Messina - Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina	gara di appalto in corso	appalto annullato per l'impossibilità di aggiudicazione ad uno degli operatori nella graduatoria di gara	(14.200.000)
Comune di Messina - Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata	progettazione in corso per una spesa di 2.000.000 euro	intervento in corso di attuazione (gara pubblicata ed in corso)	3.180.000
Porto di Messina - Ristrutturazione del pontile VV.F. nella Zona Falcata di Messina	progettazione in corso per una spesa di 1.100.000 euro	intervento in corso di attuazione (gara pubblicata ed in corso)	1.535.000
Comune di Pace del Mela - Lavori di realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro	lavori appaltati ed in corso ma bloccati per controversie con l'appaltatore	opera completata	24.990.000
Porto di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali	lavori appaltati ma non avviati per mancanza di autorizzazioni ambientali e per controversie con l'appaltatore	opera completata	5.950.000



Porto di Milazzo - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	progettazione in corso per una spesa di 7.000.000 euro	intervento in corso di attuazione (gara pubblicata ed in corso)	26.200.000
Porto di Milazzo - Realizzazione nuova viabilità e recinzione portuale nelle aree tra sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara	progettazione in corso per una spesa di 500.000 euro	intervento in corso di attuazione (gara pubblicata ed in corso)	2.580.000
Porto di Milazzo - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo	progettazione in corso per una spesa di 550.000 euro	intervento in corso di attuazione (gara pubblicata ed in corso)	465.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina	ATF in corso	progettazione in corso	19.300.000
Porto di Messina - Lavori per la rettifica della banchina I Settembre del porto di Messina	ATF in corso	progettazione in corso	8.143.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina	ATF in corso	progettazione in corso	23.000.000
Comune di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	intervento in corso di attuazione a cura del Comune di Messina come Stazione Appaltante e Committente. AdSP cofinanziatore per euro 17.000.000 su PON I&R 2014/2020	lavori appaltati dal Comune di Messina ma sospesi per contenzioso con l'appaltatore	17.000.000
Comune di Messina - Lavori di realizzazione di Via Don Blasco	intervento in corso di attuazione a cura del Comune di Messina come Stazione Appaltante e Committente. AdSP cofinanziatore per euro 5.000.000 su PON I&R 2014/2020	lavori appaltati dal Comune di Messina ed in corso	5.000.000
*(Gli importi tra le parentesi non sono conteggiati nel totale)			Totale 137.343.000

Stato degli interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – In appalto/in esecuzione/ultimati

Intervento	Stato di attuazione	Importo
Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto: Elettrificazione delle banchine portuali	Gara di progettazione ed esecuzione aggiudicata - Contrattualizzazione in corso – Attività avviate	23.225.000
Porto di Messina – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto: Realizzazione di un deposito costiero SS di GNL	Procedura di Project Financing esperita e conclusa per rinuncia dell'unico operatore che si era proposto come promotore con cofinanziamento privato di 60.000.000 di euro	(30.000.000)
Porto di Messina - Realizzazione impianto fognario sulla Banchina I Settembre	Lavori in corso	200.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di ristrutturazione edificio da destinare a sede dell'AdSP dello Stretto	Lavori in corso	550.000
Porto di Milazzo - Intervento di riforestazione nelle aree demaniali in località Giammoro del Comune di Pace del Mela	Lavori in corso	520.000
Porto di Messina - Riqualificazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento la "Passeggiata a mare"	Gara in corso	6.861.880
Interventi di caratterizzazione ambientale delle aree di sedime della zona Falcata	Attività completate	1.160.000
Progetto ASTRA – Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi alle attività di Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto	Attività in corso	3.500.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina	Progetto esecutivo approvato . Gara pubblicata per concessione di realizzazione e gestione pluriennale. Cofinanziamento privato previsto di euro 3.500.000	7.650.000
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di realizzazione di pensiline di protezione dei camminamenti pedonali	Gara in corso	1.551.697
Totale		45.218.577

*(Gli importi tra le parentesi non sono conteggiati nel totale)

Stato degli interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – Progettazioni in corso

Intervento	Stato di attuazione	Importo
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri	ATF approvato – PFTE in corso di redazione	2.000.000
Porto di Messina – Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno	Progettazione in corso	5.000.000
Porto di Milazzo - Ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede uffici GdF	Progettazione in corso	650.000
Porto di Milazzo - Interventi di demolizione e ricostruzione del cunicolo servizi della Banchina XX Luglio	Progettazione in corso	250.000
Porto di Messina - Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e dei relativi impianti	Progettazione in corso	2.000.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di ristrutturazione aree a nord della banchina Vespri-Colapesce	Progettazione in corso	3.500.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di rifunionalizzazione aree della GdF presso la radice del Molo Norimberga	Progettazione in corso	880.000
Porto di Reggio Calabria - Realizzazione degli apprestamenti di security delle aree portuali di Reggio Calabria	Progettazione in corso	3.800.000
Porto di Reggio Calabria e di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Reggio Calabria e del secondo pontile della raffineria	Progettazione in corso	900.000
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di dragaggio dei fondali del porto	Progettazione in corso	900.000
Porto di Reggio Calabria -Lavori di adeguamento banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria	PFTE predisposto - Conferenza di servizi completata – Verifica in corso	7.473.841
Porto di Reggio Calabria – Riqualficazione area del Molo di Levante	Progettazione in corso	5.000.000
Porto di Porto di Reggio – Realizzazione di un terminal passeggeri per scalo crocieristico	PFTE predisposto - Conferenza di servizi da convocare	5.225.410
Porto di Milazzo - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	Progettazione in corso	1.500.000
Porto di Reggio Calabria – Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto	Progettazione in corso	2.000.000
Porto di Reggio Calabria – Implementazione dei pontili di ormeggio dei mezzi veloci e potenziamento della stazione passeggeri	Progettazione in corso	3.000.000
Porto di Reggio Calabria - Riqualficazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare	Progettazione in corso	2.900.000

Porto di Villa San Giovanni - Risanamento strutturale banchina scivolo "0"	PFTE predisposto - Conferenza di servizi completata – Verifica in corso	4.780.539
Porto di Messina - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	Progettazione in corso	8.000.000
Porto di Villa San Giovanni – Realizzazione di nuovi ormeggi per mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri	Progettazione in corso	70.565.691
Porto di Saline – Interventi urgenti di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione del porto	ATF in corso (da inserire nel POT)	10.000.000
Porto di Messina – Intervento di rimozione fonti di contaminazione primaria in zona Falcata	PFTE predisposto - Conferenza di servizi completata – Verifica in corso (da inserire nel POT)	21.330.855
Totale		161.656.336

Stato degli interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – Progettazioni da avviare

Porto di Messina – Intervento di riqualificazione architettonica e paesaggistica dei compendi edilizi e delle aree demaniali esistenti tra il torrente Boccetta ed il torrente Giostra all'esito di un Concorso di progettazione	In corso redazione DIP per avvio Concorso di progettazione in due fasi per la riqualificazione del waterfront nord di Messina. All'esito del concorso il vincitore dovrà redigere il PIO esteso a tutta l'area di intervento (aree WAT1, WAT2 e WAT3* del PRP vigente) ed il PFTE per la porzione che va dal torrente Boccetta al torrente Giostra. Da valutare all'esito del concorso di progettazione eventuale PPP con cofinanziamento privato (da inserire nel POT)	100.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Falcata Revival”	In corso redazione DIP in attesa attivazione finanziamento di euro 3.000.000 per PFTE. Cofinanziamento	118.000.000



	privato previsto di euro 32.000.000 (da inserire nel POT)	
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Hub Eolie”	In corso redazione DIP in attesa attivazione finanziamento di euro 1.000.000 per PFTE (da inserire nel POT)	50.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Stretto Link Messina”	In corso redazione DIP in attesa attivazione finanziamento di euro 2.600.000 per PFTE. Cofinanziamento privato previsto di euro 60.000.000 (da inserire nel POT)	90.000.000
Totale		358.000.000

RIEPILOGO

Interventi infrastrutturali in corso al momento della istituzione della AdSP dello Stretto (Novembre 2019)	137.343.000
Interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – In appalto/in esecuzione/ultimati	45.218.577
Interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – Progettazioni in corso	161.656.336
Interventi infrastrutturali avviati successivamente alla istituzione della AdSP dello Stretto – Progettazioni da avviare	358.000.000
Totale complessivo	702.217.913

1.4. Il contesto socio-economico e trasportistico

(Il capitolo è uno stralcio del più ampio studio elaborato dal Gruppo di Lavoro istituito dal MIT nel 2021 e contenuto nella relazione “La valutazione di soluzioni alternative per il sistema di attraversamento stabile dello Stretto di Messina del 30/04/2021”)

Lo Stretto di Messina segna il confine tra la Regione Siciliana e la Calabria, due regioni collocate all’estremo sud della penisola italiana: sono tra i territori comunitari maggiormente distanti dal baricentro, demografico ed economico, dell’Unione Europea. Per motivi storici e per la loro collocazione geografica, entrambe le regioni sono caratterizzate da livelli di sviluppo inferiori alla media europea e sono comprese tra quelle identificate come “meno sviluppate” (con un PIL pro capite inferiore al 75% della media comunitaria).

Tabella 1: Popolazione delle regioni europee raggiungibili con viaggi di diversa lunghezza (anno 2018)

Raggio di Km	Milano	Bologna	Roma	Messina
0-400	21.822.955	20.872.844	11.538.003	4.198.123
0-800	52.100.350	48.505.585	31.048.989	14.113.489
0-1200	114.208.132	108.162.202	58.100.707	25.896.096

Fonte: elaborazione su dati Eurostat.

Tabella 2: PIL delle regioni europee raggiungibili con viaggi di diversa lunghezza (migliaia di euro anno 2018)

Distanza Km	Milano	Bologna	Roma	Messina
0-400	2.603.700	2.227.000	958.600	314.000
0-800	13.733.600	10.034.800	2.995.100	819.100
0-1200	24.720.800	21.335.100	11.510.400	2.159.800

Fonte: elaborazione su dati Eurostat.

Si richiamano di seguito alcuni dati macroeconomici per documentare la situazione di svantaggio sociale ed economico di questi territori e quindi la necessità di continuare l'azione di rafforzamento infrastrutturale finalizzata a contrastare la tendenza degli ultimi anni che, anziché ridurre, sta aumentando la disuguaglianza con il resto d'Italia e d'Europa.

1.4.1. La marginalità economica

La Sicilia è una regione marginale, nel senso etimologico del termine, innanzitutto per motivi geografici: questo dato, pure evidente, viene spesso sottovalutato.

Un dato oggettivo può darne la misura (Tabella 1):

- nel raggio di 1.200 chilometri da Milano abitano 114 milioni di persone; nello stesso raggio da Messina (la località della Sicilia più vicina al continente) abitano 25 milioni: il 22,7 %;
- sempre nel raggio di 1.200 chilometri da Milano esiste un territorio in grado di produrre 24,7 miliardi di euro di PIL; nel territorio identificato dallo stesso raggio da Messina, il PIL prodotto è di 2,1 miliardi di euro: solo l'8,7 % del primo;
- anche utilizzando altre distanze, il rapporto di svantaggio non muta in modo significativo.

Un'impresa produttiva localizzata a Milano ha al suo intorno un mercato potenziale con un valore che è 11,5 volte quello della sua omologa localizzata a Messina: questo è un dato geografico strutturale, che non è destinato a cambiare in modo significativo, almeno fino al pieno sviluppo socioeconomico della sponda sud del Mediterraneo.

1.4.2. L'andamento demografico

Le due regioni direttamente interessate da una infrastruttura per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina sono la Calabria e la Sicilia: entrambe sono caratterizzate da un trend negativo della popolazione presente (Figura 1).

In particolare, le due regioni ospitano l'11,4% della popolazione italiana, circa un terzo di quella del Mezzogiorno e segnano una variazione relativa negativa, sia rispetto al Centro Nord (-9,8%) sia rispetto allo stesso Mezzogiorno (-1,2%).

Questa tendenza negativa caratterizza anche le due città direttamente coinvolte: negli ultimi cinque anni, la popolazione anagrafica residente è diminuita del 5,1% a Messina e del 3,3% a Reggio Calabria. Il saldo del movimento migratorio è principalmente indirizzato verso le altre regioni italiane, anche se rimane significativo il flusso di emigrazione verso l'estero.

Tabella 3: Calabria e Sicilia: incidenza e variazione della popolazione residente (2019-2000)

Incidenza su Italia	Incidenza su Mezzogiorno	Variazione relativa	
		Vs. Centro Nord	Vs. Mezzogiorno
11,4%	33,7%	-9,8%	-1,2%

Tabella 4: Movimento migratorio (2018)

	Con il resto di Italia		Con l'estero		Totale
	Calabria	Sicilia	Calabria	Sicilia	
Immigrati	22.785	58.272	3.305	4.766	89.128
Emigrati	30.270	86.204	4.896	8.345	129.715
Saldo mov. Migr.	m-7.485	-27.932	-1.591	-3.579	-40.587

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ.

1.4.3. L'andamento dell'occupazione

Sotto il profilo occupazionale (Tabella 5), le due regioni direttamente interessate presentano un trend negativo, sia rispetto al Centro Nord (-11,7%) sia rispetto allo stesso Mezzogiorno (-1,4%).

Particolarmente grave è il settore delle costruzioni che ha fatto registrare una contrazione relativa del 15,8% rispetto allo stesso Mezzogiorno.

Per contro, la debolezza del sistema produttivo ha una pesante ripercussione sui tassi di disoccupazione. Il tasso di disoccupazione complessivo (Tabella 6) è superiore a quello del Centro Nord di oltre tre volte (328 fatto 100 il dato del Centro Nord) ed è anche superiore del 17% rispetto a quello del Mezzogiorno.

È sulla fascia giovanile (15-24 anni) che il dato mostra tutta la sua gravità, risultando oltre quattro volte più alto di quello registrato nel Centro Nord e notevolmente superiore a quello del Mezzogiorno.

Tabella 5: Calabria e Sicilia: variazione degli occupati (2019-2000)

Settori	Occupati (migliaia)	Variazione relativa	
		Vs. Centro Nord	Vs. Mezzogiorno
Agricoltura	226	19,9%	13,4%
Industria in senso stretto	172	-10,1%	0,7%
Costruzioni	126	-33,9%	-15,8%
Servizi	1.637	-14,4%	-3,2%
Totale	2.162	-11,7%	-1,4%

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ.



Tabella 6: Calabria e Sicilia: disoccupazione ed occupazione (anno 2019)

	Centro Nord =100	Mezzogiorno =100
Tasso di disoccupazione, totale	328,8	117,7
Tasso di disoccupazione (15-24 anni)	411,9	122,5
Tasso di occupazione (15-64 anni), totale	71,5	93,6

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ.

1.4.4. L'andamento del prodotto interno lordo

Il prodotto interno lordo realizzato nelle due regioni segna, negli ultimi vent'anni, una importante riduzione (Tabella 7), che supera quella fatta registrare dal numero degli occupati: la riduzione delle attività economiche non è avvenuta per selezione, eliminando le produzioni più deboli, ma per indebolimento complessivo del tessuto produttivo, diminuendo la produttività.

Le due regioni considerate, pur ospitando l'11,4% della popolazione, contribuiscono al prodotto interno lordo nazionale solo per il 6,8%. Questa situazione di debolezza della struttura produttiva si è aggravata nel corso degli ultimi venti anni: la variazione relativa rispetto al Centro Nord è stata del meno 15,3% e, dato ancora più negativo, è stata del meno 2,7% rispetto allo stesso Mezzogiorno.

Questa debolezza è documentata in modo drammatico dal valore del prodotto interno lordo pro capite, che per semplicità di confronto, è presentato in relazione al Centro Nord e al Mezzogiorno (Tabella 8).

Le due regioni esprimono un prodotto interno lordo che è metà di quello del Centro Nord e pari al 92,1% di quello del Mezzogiorno.

Tabella 7: Calabria e Sicilia: incidenza e variazione del prodotto interno lordo (2019-2000)

Incidenza su Italia	Incidenza su Mezzogiorno	Variazione relativa	
		Vs. Centro Nord	Vs. Mezzogiorno
6,8%	31,0%	-15,3%	-2,7%

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ.

Tabella 8: Calabria e Sicilia: prodotto interno lordo pro-capite (anno 2019)

Centro Nord =100	Mezzogiorno =100
50,5	92,1

Fonte: elaborazione su dati SVIMEZ.

1.4.5. La situazione economica delle famiglie

La situazione economica delle famiglie, così come rilevata dall'ISTAT nel 2019 conferma le difficoltà in cui versano le regioni direttamente interessate dal collegamento stabile attraverso lo Stretto di Messina: la percentuale di famiglie con risorse “assolutamente insufficienti” nelle due regioni (Tabella 9) è ampiamente più alta rispetto al Centro Nord e, ancora una volta, superiore all'interno Mezzogiorno.



Tabella 9: Calabria e Sicilia: situazione economica delle famiglie (anno 2019)

	famiglie per valutazione delle risorse economiche negli ultimi 12 mesi			
	ottime	adeguate	scarse	assolutamente insufficienti
Nord	1,4	66,4	29,1	2,8
Centro	2,0	63,2	30,6	4,0
Mezzogiorno	1,3	59,1	34,3	5,2
Calabria	1,8	56,4	35,6	6,0
Sicilia	1,1	55,4	37,5	5,7

Fonte: ISTAT (anno 2019).

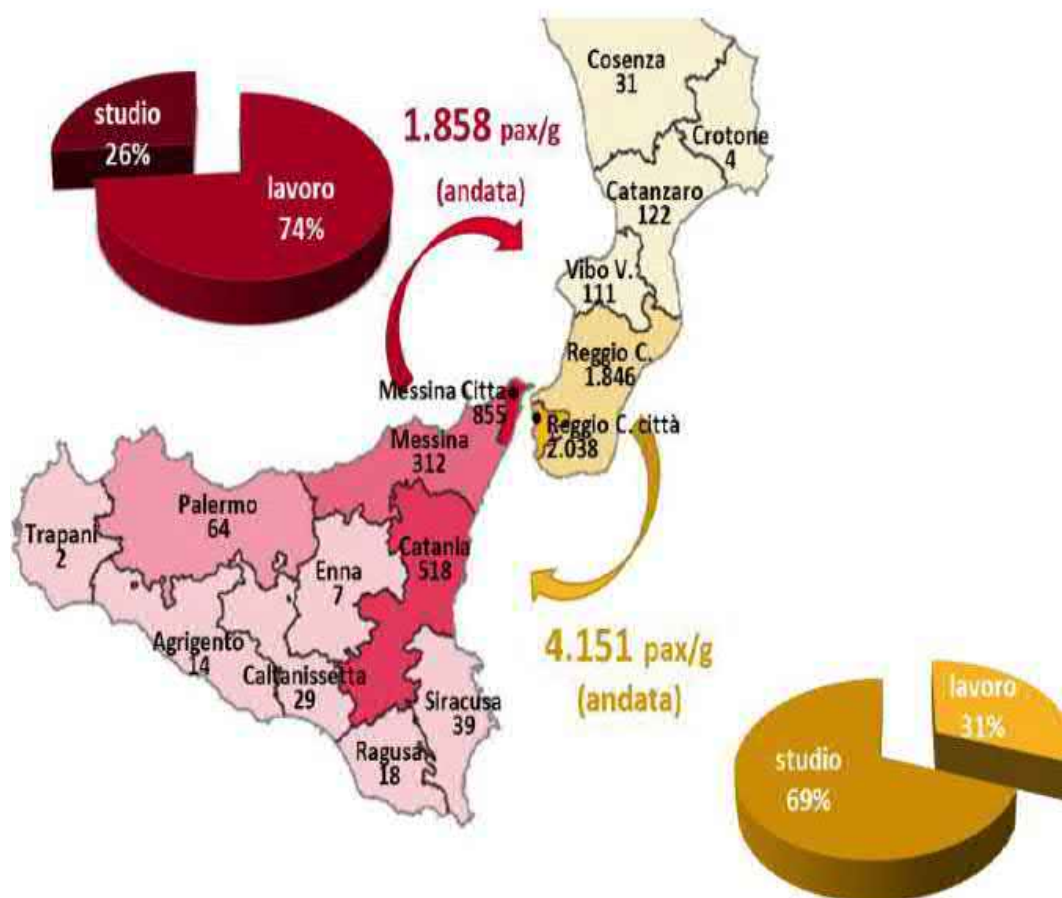
1.4.6. Il fenomeno del pendolarismo

L'aggregazione delle città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria risulterebbe avere una dimensione significativa di circa 800 mila abitanti con una core area (Reggio – Messina – Villa S. Giovanni) di 437.500 abitanti, al pari di altre aree metropolitane di livello europeo. L'analisi della distribuzione spaziale della popolazione residente mostra inoltre come il "baricentro" si colloca notevolmente più a sud rispetto al punto di minima distanza tra Sicilia e continente, punto che si colloca all'estremità nord dell'isola: è un aspetto che deve essere tenuto in considerazione nelle analisi sulle esigenze di mobilità, soprattutto per quelle locali e di media distanza.

Le relazioni fra le due sponde di quest'area integrata possono essere meglio comprese analizzando la domanda di mobilità, in larga parte rappresentata dai residenti dei Comuni prospicienti lo Stretto.

I dati ISTAT sul pendolarismo, anche se un po' datati riferendosi al 15° Censimento della popolazione (2011), forniscono una visione di massima sui flussi di corto raggio di attraversamento dello Stretto. Questa componente sistematica, si stima copra oltre il 30% dei circa 11 milioni di passeggeri/anno che attraversano lo Stretto di Messina includendo anche gli spostamenti di più medio/lungo raggio e quelli locali non-sistematici.

Figura 4: Spostamenti medi di pendolari tra Sicilia e continente (2011)



Fonte: elaborazioni su dati ISTAT - 15° Censimento della popolazione (2011).

Complessivamente l'ISTAT stima che la domanda di mobilità giornaliera tra le due regioni supera i 6 mila spostamenti di andata per studio e lavoro. Da un'analisi delle origini di questi spostamenti (Figura 4) si osserva una prevalenza spostamenti dalla regione Calabria verso la regione Sicilia (4.151 spostamenti/giorno) per motivo prevalente studio (69%). Al contrario gli spostamenti/giorno originati dalla regione Sicilia risultano 1.858 e riguardano per il 74% il motivo lavoro. Le province maggiormente interessate sono Messina (1.167 spostamenti/giorno, comprensivi degli spostamenti generati dalla città capoluogo) e Reggio Calabria (3.884 spostamenti/giorno).

I principali poli attrattori della mobilità sono posizionati lungo la costa, dove sono anche ubicati i centri cittadini, e nelle aree vicine alle infrastrutture di trasporto (come, ad esempio, il porto di Messina), con una maggiore dispersione delle localizzazioni in Calabria, interessando sia l'area limitrofa al comune di Reggio Calabria che l'area interna di Taurianova, Delianuova e Oppido Mamertina. Anche relativamente alle sezioni censuarie viene confermata una forte concentrazione della popolazione e delle attività in pochi distretti, in particolare costieri, con territori circostanti scarsamente abitati. Il centro della città di Messina e la zona più a sud sono aree dove si concentra la prevalenza dei poli attrattori/generatori. Nell'area nord è presente un polo di attrazione in località Papardo. Tale distribuzione è anche motivata dalla caratterizzazione dell'assetto economico che vede il "terziario" come settore trainante dell'economia della città, con un'elevata concentrazione di uffici e attività commerciali sia nel centro cittadino che nell'area subito a sud.

Lato Calabria, la città di Reggio Calabria costituisce il principale polo attrattore per i motivi di studio e lavoro: nella città sono concentrati tutti i servizi di carattere territoriale, come l'Università, il Conservatorio, l'Accademia di Belle Arti e l'Università per Stranieri, i poli ospedalieri, gli uffici della Regione e della Provincia, l'aeroporto, il

porto, gli impianti sportivi; sono inoltre presenti siti di valenza storica e archeologica, tra cui il Museo Nazionale della Magna Grecia. Nel Comune di Reggio Calabria i principali poli attrattori della mobilità sono localizzati inoltre nella parte centrale della città, incluse le sedi di molte facoltà universitarie, mentre la Cittadella universitaria è posizionata nella parte nord. La concentrazione dei poli di attrazione diminuisce in maniera graduale sia verso la zona nord che quella sud della città. Alcune attività commerciali di medie dimensioni sono localizzate nella prima periferia urbana.

Partendo dall'analisi degli indicatori socioeconomici per sezioni censuarie e dalla localizzazione dei principali poli di interesse, è possibile ricondurre la mobilità sistemica ad una matrice semplificata che ricomprenda, lato Sicilia, tre "nodi" – Messina sud, Messina Centro e Messina Nord – e lato Calabria due "nodi" – Reggio Calabria centro e Villa S.Giovanni. Andando ad analizzare prioritariamente gli spostamenti sistematici dai due Comuni calabresi verso il territorio di Messina, si può notare che la prevalenza degli spostamenti è verso il centro di Messina (2.158 spostamenti/giorno), in misura nettamente minore quelli verso il polo di Papardo (203 spostamenti/giorno), e trascurabili quelli verso la parte meridionale della città (19 pax/g). Fra i due Comuni calabresi, Reggio Calabria è quello prevalente (2.005 spostamenti/giorno) rispetto a Villa S. Giovanni (375 spostamenti/giorno).

Sul versante opposto, si osserva che Messina ha una capacità di emissione molto più contenuta e concentrata nell'area del centro città e diretta prevalentemente verso Reggio Calabria (675 spostamenti/giorno, contro i 94 di Villa S. Giovanni).

1.5. Il rapporto con le politiche dei trasporti comunitarie e nazionali alla luce della nuova visione geopolitica internazionale

Il settore della portualità italiana è stato riorganizzato in tempi moderni con la Legge 28 gennaio 1994, n.84 che introdusse le Autorità Portuali consentendo una importante trasformazione dei porti e, di fatto, dando l'avvio ad una moderna ed efficiente gestione dei porti.

Più recentemente il Legislatore nazionale è nuovamente intervenuto nel settore istituendo le Autorità di sistema portuale (a seguito dell'approvazione del D.Lgs n.169 del 4 agosto 2016) con cui si è concretizzato il processo di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali", avviato nel corso del 2015 nell'ambito di un più ampio percorso di rigenerazione delle politiche e delle azioni volte al rilancio della portualità e della logistica italiane.

Il provvedimento, secondo gli intendimenti del Legislatore, si è reso necessario al fine di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità, anche in relazione al riassetto ed all'accorpamento delle autorità portuali esistenti.

Le principali funzioni delle Autorità di Sistema Portuale possono essere così di seguito sintetizzate.

Funzione di promozione

L'art. 6 comma 4, lettera a) della Legge n.84/94 affida all'AdSP compiti di indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.

Più in generale, quindi, un compito di promozione degli scali e delle sue attività non disgiunta da quella relativa all'incremento dei traffici e quindi alla valorizzazione del

ruolo che i porti in questo quadro, con gli asset sia pubblici che privati esistenti, possono rivestire.

Al comma 11, dello stesso art.6, è previsto tuttavia che le Autorità di sistema portuale non possono svolgere, né direttamente né tramite società partecipate, operazioni portuali e attività ad esse strettamente connesse. Esse possono, inoltre, assumere partecipazioni, a carattere societario di minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali, funzionali allo sviluppo del sistema portuale.

La promozione riguarda anche aspetti con ricadute non propriamente commerciali in quanto va letta anche come costruzione di rapporti con la collettività territoriale e con le Istituzioni con l'obiettivo fondamentale di aumentare l'efficienza della funzione di programmazione ed in particolare la non sempre facile integrazione tra porto e territorio. In tale senso fondamentali appaiono le azioni da porre in essere intese alla generale condivisione del rilievo dei porti nell'interesse comune del territorio di riferimento.

L'attività intesa alla creazione di un consenso generalizzato in sede locale riguardo all'importanza del bene porto riveste un rilievo centrale, anche in considerazione del ruolo determinante che i Comuni e le Regioni hanno all'interno dei procedimenti di pianificazione come il Piano Regolatore di Sistema Portuale ed il Piano Regolatore Portuale, i quali costituiscono gli indispensabili strumenti di cui si serve l'AdSP per espletare le sue funzioni di regolazione e programmazione.

È evidente che le politiche promozionali attuate dall'AdSP devono presentare, pertanto, un prevalente carattere socio-economico, venendo in rilievo tanto gli aspetti della sostenibilità sociale/ambientale correlata al rapporto tra porti e territori quanto le prospettive di sviluppo dei traffici che più stanno a cuore alla comunità portuale fatta di operatori e lavoratori.

Funzione di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture

L'AdSP ha fra i suoi compiti la realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti. Sono di sua competenza gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali nonché quelli per le opere di grande infrastrutturazione i cui costi sono sempre a carico dello Stato ma per le quali possono essere utilizzati anche finanziamenti regionali o dei Comuni in cui insistono i porti.

Sono considerate opere di grande infrastrutturazione le costruzioni di canali marittimi, di dighe foranee di difesa, di darsene, di bacini e di banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

Per la realizzazione delle opere e degli interventi previsti nei Piani Regolatori Portuali le Autorità di sistema portuale possono, in ogni caso, fare ricorso a forme di compartecipazione del capitale privato secondo la normativa vigente anche mediante la stipula di apposite convenzioni a seguito di concessioni di porzioni di aree del demanio amministrato.

In ogni caso la disciplina privatistica relativa agli accordi stipulati con i privati non può sfuggire al perseguimento degli obiettivi prefissati nel programma operativo presentato dai richiedenti, il quale a sua volta si deve necessariamente inscrivere nel più ampio disegno di sviluppo economico del porto.

Funzione di regolazione del mercato

La legge 84/1994 ha liberalizzato il mercato delle operazioni e dei servizi portuali, assegnando alle Autorità di Sistema Portuale funzioni di programmazione, indirizzo, coordinamento e controllo di tutte le attività (commerciali, industriali, logistiche, operative) esercitate nei porti ritenuti strategici a livello nazionale, con il compito di promuovere al massimo livello possibile la concorrenza in un settore caratterizzato da

una naturale limitatezza delle infrastrutture di riferimento.

Le aree demaniali e le banchine, che, per loro natura e destinazione, sono utilizzabili ai fini commerciali propri della navigazione marittima, costituiscono una porzione chiaramente delimitata del territorio all'interno della circoscrizione cui è preposta ciascuna AdSP, e la concessione di questi spazi riveste un'importanza rilevante dal punto di vista economico-produttivo.

Anche la recente riforma del 2016 ha cercato di spingere ancora di più verso l'effettiva e totale separazione del ruolo di impresa portuale da quello di regolatore e controllore del porto, limitando esclusivamente a quest'ultima funzione l'azione delle Autorità di Sistema Portuale. Da qui la spinta ad ampliare il novero di soggetti in concorrenza nella fornitura delle operazioni/servizi portuali; prevedere il ricorso a procedure di selezione con evidenza pubblica degli operatori e dei concessionari, al fine di ottenere un'effettiva apertura alla concorrenza della gestione delle aree demaniali e banchine.

L'assolvimento della funzione di regolazione del mercato esercita un'incidenza immediata e diretta sugli obiettivi che le AdSP devono porsi in sede di programmazione e pianificazione. L'attività promozionale rispetto ai traffici e le attività connesse al mantenimento e all'ammodernamento delle infrastrutture per il compimento delle operazioni portuali, risulterebbero inutili nel caso in cui non vi fosse un'attività volta a regolare lo svolgimento di queste ultime.

La regolazione del mercato, pertanto, diviene componente fondamentale dell'interesse primario delle AdSP, assumendo una considerazione che deve essere quasi prevalente su ogni altra attività che essa svolge.

Infatti, con il progressivo affermarsi dei principi comunitari volti ad assicurare condizioni di libera concorrenza, i compiti delle amministrazioni pubbliche chiamate a gestire gli scali marittimi devono assumere sempre di più una prospettiva di totale

regolamentazione delle attività imprenditoriali svolte dai privati, per conto e nell'interesse dello Stato.

E' un percorso ovviamente non facile da portare a compimento soprattutto in mancanza ancora di procedimenti unici a livello nazionale per la gestione di concessioni e autorizzazioni per lo svolgimento di attività portuali a livello locale e un assetto organizzativo del lavoro portuale articolato e non completamente liberalizzato.

Inoltre è da segnalare che nonostante spetti all'AdSP il coordinamento sia delle Istituzioni Pubbliche che operano nei porti che delle operazioni portuali e degli attori presenti nei porti, di fatto non sono disciplinati né i rapporti funzionali o di scopo tra i diversi soggetti né tanto meno esistono procedure uniche per la gestione efficace degli scambi intermodali della gestione degli spazi comuni.

Tutto ciò fa sì che le modalità di applicazione della Legge n.84/1994 e dei principi ispiratori del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica siano differenti sia tra le AdSP ma spesso anche fra i porti dello stesso sistema portuale con la conseguenza che minore risulta alla fine essere l'efficacia dell'esercizio di questa primaria competenza delle Autorità di Sistema Portuale.

Il tema della portualità e del connesso mondo dello shipping deve essere analizzato con una visione che non può limitarsi ai confini nazionali in quanto si tratta di un settore globale, che concentra circa l'80% del commercio internazionale.

Questa relazione ad uno scenario così ampio comporta la necessità di valutare tutta una serie di fattori che possono influenzarne l'andamento e tra questi i mutamenti della domanda e dell'offerta internazionale di beni e servizi, i processi di frammentazione della produzione, lo sviluppo di catene globali del valore ma anche i cambiamenti delle caratteristiche del trasporto navale, nella sua triplice dimensione associata all'infrastruttura portuale, alle navi e alle rotte.

Il conflitto tra Russia e Ucraina, in corso dalla primavera del 2022, ha reso ancora più evidente il costante deterioramento delle relazioni tra due blocchi contrapposti costituiti dalla Cina e dalla Russia da una parte e dagli Stati Uniti ed i suoi alleati europei, dall'altra.

Un recente documento dell'Organizzazione Mondiale del Commercio (WTO) "International Trade Cooperation's Impact on World Economy", ha posto l'accento sull'incidenza di tale scenario, indicato come "rivalità geopolitica", sull'evoluzione del commercio internazionale, sui rischi per il PIL, i volumi commerciali ed i loro flussi.

Lo studio ha quindi analizzato due prevalenti sub scenari, il primo definito di "rivalità totale" in cui i paesi si uniscono ad uno dei due blocchi, occidentale o orientale, ed il secondo detto di "rivalità parziale" in cui i paesi si mantengono neutrali per commerciare con entrambi i blocchi.

Tale situazione si ripercuote sul sistema marittimo globale dove la geopolitica ha di fatto spaccato il commercio tra il blocco occidentale rappresentato dagli Stati Uniti e comprendente i paesi Nato, e quello orientale rappresentato dalla Cina e dalla Russia, comprendente i paesi loro satelliti. Tra di essi agiscono poi i paesi neutrali pronti a fare affari con l'una o l'altra parte, sulla base di convenienze più contingenti ma senza schierarsi apertamente.

Un'analisi condotta da Greg Miller per Freightwaves, evidenzia come questo meccanismo di biforcazione geopolitica si sia applicato anche al trasporto di greggio russo e diesel colpiti dalle sanzioni occidentali. In entrambi i casi si è sostituito un commercio a corto raggio, tra Russia ed UE, con uno a lungo raggio in quanto l'export di petrolio russo è stato dirottato verso Cina ed India e quello di prodotti raffinati verso Nord Africa, Asia e Sud America. Per contro l'Europa è costretta a rifornirsi dagli Stati Uniti, dal Medio Oriente oltre che dall'Asia.

Secondo il documento dell'OMC, un passaggio stabile allo scenario di rivalità geopolitica anziché di cooperazione multilaterale, comporterebbe un calo del PIL del 6,4% sino al 2050 per i paesi industrializzati e del 10,2% per quelli meno sviluppati, con drastiche cadute della domanda di petrolio che invece è sorretta da una crescita del PIL. L'intero quadro sarebbe poi soggetto ad un deciso peggioramento se le tensioni tra Cina e Stati Uniti dovessero sfociare in un conflitto a causa di Taiwan, sino a determinare un blocco dell'intera economia mondiale.

Le considerazioni che si possono fare relativamente alla movimentazione dei container in partenza dalla Russia non si differenziano di molto da quanto detto per navi cisterne e petroliere. Poiché la maggior parte delle compagnie di portacontainer ha cessato ogni rapporto con i porti russi, sono subentrati altri vettori che hanno stimolato l'attività del mercato delle navi di seconda mano dismesse. Si va così creando una flotta contrapposta alla precedente, dedicata al commercio con la Russia e finanziata da acquirenti dalla Cina, Turchia, Dubai.

A definire meglio i confini del comparto dei container vi sono poi due fattori rilevanti anche per le sue prospettive a lungo termine e per definirne la sensibilità alle tensioni geopolitiche. Il primo consiste nella grande dipendenza degli Stati Uniti dalle importazioni in container dalla Cina che rappresentano il 30% delle importazioni totali USA nel 2022. Il secondo è rappresentato dalla crescita degli interventi di reshoring della produzione di particolari beni negli Stati Uniti e di nearshoring soprattutto in Messico.

L'affermarsi di programmi in tal senso, oltre che limitare le conseguenze di nuovi potenziali disordini geopolitici, ridurrebbe il traffico transpacifico. Infine, il mercato della rinfusa secca, che in termini di volumi di carico è il più grande al mondo nell'ambito del trasporto marittimo, sta subendo la stessa biforcazione di tutte le altre merci colpite da sanzioni.

L'aumento delle distanze da percorrere, da parte della Russia, per servire nuovi compratori, così come quelle necessarie a raggiungere, da parte dell'UE, nuove fonti di approvvigionamento, ha reso il commercio meno efficiente e più sensibile alla rivalità geopolitica.

A trarre profitto dalla situazione sono comunque, anche in questo caso, i gestori delle nuove flotte alternative, se non propriamente “ombra”, che stanno sviluppando quel doppio livello che garantisce i flussi di merci seppur in un mercato che corre il rischio reale di una progressiva frammentazione.

Il 2022 è stato quindi un anno con eventi di grande complicazione per l'economia mondiale ed il settore marittimo in particolare. Di fronte a un mondo che progressivamente si riapreva dopo la pandemia, la Cina, maggiore paese esportatore mondiale, ha continuato per molti mesi la sua politica di chiusura influenzando di fatto i sistemi produttivi e le supply chain mondiali.

La guerra in Ucraina ha superato negli esiti la sua dimensione di conflitto locale, con conseguenze economiche e logistiche: sui trasporti marittimi ha avuto effetto il blocco dei porti sul Mar Nero, essendo il paese invaso tra i principali esportatori di materie prime alimentari, ma si evidenzia sempre di più l'impatto sull'economia, determinato dalle sanzioni alla Russia, e sulla logistica, laddove sia la Federazione sia i paesi occidentali antagonisti stanno ricercando nuovi mercati di sbocco e di approvvigionamento, in particolare per quanto riguarda i prodotti minerari ed energetici.

Lo scorso anno ha visto, inoltre, il forte aumento dell'inflazione e del costo della vita, che riducono le spese e lo scambio di beni. Tra gli altri fattori di perturbazione si annoverano una serie di azioni sindacali e scioperi in importanti porti mondiali – ad esempio in Germania, Corea, Regno Unito e Sud Africa – e una serie di eventi meteorologici estremi.

Dato lo scenario, l'Unctad ha stimato una crescita del commercio marittimo a fine 2022 dell'1,4%, attendendo per il periodo 2023-2027 un aumento medio annuo di 2,1%, al di sotto della crescita media del 3,3% annuo dell'ultimo trentennio. Nel 2023, sulla spinta di un consolidamento della ripresa del commercio post-pandemia, il trasporto dei container potrebbe registrare una crescita dall'1,2% del 2022 all'1,9%, influenzata comunque da un indebolimento del colosso cinese e da uno scenario macroeconomico dominato dall'inflazione.

Il settore, con i consolidati punti di forza e le difficoltà evidenziate negli ultimi tre anni, subisce oggi le incertezze della situazione economica globale con le complessità tipiche di ogni fase evolutiva. Al di là della ricerca di un equilibrio tra le molte spinte contrastanti, emergono alcune istanze che segneranno un'evoluzione strutturale nel trasporto marittimo e nella logistica, a partire dalle tematiche connesse a cambiamento climatico, transazione energetica, sostenibilità, potenzialità della digitalizzazione e del commercio elettronico, riprogettazione delle catene di approvvigionamento.

In uno scenario mondiale così complesso e in rapida modificazione appaiono evidenti ridefinizioni delle catene del valore, con il fenomeno del reshoring e la ricerca di una maggiore "autonomia strategica" non solo per il settore energetico ma anche per quelli legati alla digitalizzazione, che renderanno indispensabile continuare a investire nello sviluppo delle zone portuali e retroportuali (soprattutto nel Mezzogiorno) per renderle sempre di più anche aree di produzione, non solo di mero transito delle merci e dei passeggeri, come dimostra l'esperienza dei grandi porti europei.

D'altra parte, la crisi climatica impone investimenti per rendere i porti più resilienti agli eventi atmosferici estremi. Anche i porti, dunque, devono modificare il modo di progettare e realizzare le proprie infrastrutture, incorporando i principi di sostenibilità ambientale previsti dal Green Deal europeo, dal Next Generation EU e dall'Agenda 2030 dell'Onu. In tale prospettiva, gli interventi per l'elettificazione delle banchine (c.d. Cold

Ironing) e la trasformazione dei porti in comunità energetiche sono esempi di una strategia di trasformazione del sistema energetico dell'intero Paese, che si incontra con le scelte che il settore marittimo sta adottando nella prospettiva della riduzione del proprio impatto ambientale.

Ovviamente, i porti non possono rappresentare entità disconnesse dal funzionamento del sistema economico e sociale. Dunque, a fare la differenza con i competitor europei sarà la capacità di connettersi in modo sempre più efficiente con le grandi reti di trasporto, principalmente grazie a infrastrutture ferroviarie all'altezza dei bisogni degli operatori sul piano quantitativo e qualitativo.

Le ripercussioni di questo variato contesto internazionale e nazionale si sommano, per quanto riguarda il Sistema Portuale dello Stretto, alla novità costituita dal riavvio delle procedure per la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto deciso dal Governo con la finanziaria del 2023.

Una riflessione accurata sui possibili scenari di sviluppo futuri del Sistema Portuale dello Stretto alla luce di tutte le condizioni geopolitiche prima richiamate e della realizzazione del Ponte sullo Stretto è stata operata nell'ambito del Documento di Programmazione Strategica di Sistema adottato dal Comitato di Gestione nella riunione del 5/06/2023 ed in particolare nel capitolo 7 "L'inquadramento socio-economico del Sistema Portuale" della Relazione illustrativa a cui si rinvia.

1.6. La riattivazione del processo di costruzione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina

L'articolo 1, commi da 487 a 493, della legge n. 197/2022 (legge di bilancio 2023) ha introdotto diverse disposizioni volte a riavviare, fra l'altro, l'attività di progettazione e realizzazione del collegamento stabile, viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente, confermandone la natura di opera prioritaria e, quindi, l'applicabilità della normativa

derogatoria per le infrastrutture di preminente interesse nazionale, nonché reiterando i vincoli preordinati all'esproprio (comma 487).

Successivamente è stato approvato il decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35 recante: «Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria.» poi convertito in legge con Legge di conversione 26 maggio 2023, n. 58.

Il richiamato DL n.35/2023 all'art.4, comma 7-quater, così recita: “L’Autorità di sistema portuale dello Stretto individua i progetti prioritari necessari all’adeguamento delle infrastrutture e avvia un percorso di rifunzionalizzazione delle stesse, anche al fine di rendere coerenti i progetti con la nuova configurazione determinata dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria. A tal fine la medesima Autorità di sistema portuale individua, nell’ambito delle risorse disponibili a legislazione vigente, ad eccezione di quelle finanziate nell’ambito del Piano nazionale di ripresa e resilienza e del Piano nazionale complementare, le infrastrutture che possono essere oggetto della rifunzionalizzazione di cui al primo periodo.”.

La disposta riattivazione del processo di costruzione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina pone a carico della AdSP dello Stretto, quindi, delle attività specifiche attinenti alla riorganizzazione e rifunzionalizzazione delle infrastrutture portuali amministrare per renderle coerenti con la nuova configurazione della mobilità conseguente al progetto che sarà eseguito e nello stesso tempo modifica nel lungo periodo gli obiettivi stessi dell'Ente.

Al fine di poter procedere nelle attività di competenza i vertici dell'Ente si sono subito mossi nei confronti della Struttura Tecnica di Missione del MIT e della Società Ponte sullo Stretto S.p.A. per avviare un percorso di collaborazione e di scambio diretto di informazioni.

All'attualità non è ancora possibile definire nel dettaglio quali saranno gli interventi necessari per l'adeguamento delle infrastrutture portuali al nuovo assetto trasportistico

dell'area atteso che per operare delle scelte sarà necessario attendere l'approvazione del progetto definitivo ed esecutivo e del completamento del procedimento di valutazione di impatto ambientale come disciplinate dal richiamato DL n.35/2023.

E' possibile tuttavia ipotizzare, sin da questa fase, che la realizzazione del ponte potrebbe avere refluenze:

- nella fase di costruzione, per eventuali necessità di trasporto di materiali e mezzi per via marittima;
- nella fase di esercizio, per la riduzione della richiesta di servizi di traghettamento di mezzi e passeggeri, in modalità sia ferroviaria che marittima e per la riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico locale dei passeggeri.

Per quanto attiene la programmazione infrastrutturale si rinvia alla relazione illustrativa del Documento di Programmazione Strategia di Sistema (DPSS), adottato dal Comitato di Gestione nella riunione del 05/06/2023, nei paragrafi in cui sono stato valutati i vari scenari di riferimento programmatici tra cui anche quelli in presenza della realizzazione del ponte.

In ogni caso sarà oggetto dei nuovi Piani Regolatori Portuali, la cui redazione sarà avviata dopo il completamento della procedura di approvazione del DPSS richiamato, valutare esattamente quali saranno gli effetti per ciascun porto della presenza del ponte anche alla luce del confronto che sarà necessario attivare oltre che con il MIT e la Società Ponte sullo Stretto anche con gli Enti Territoriali e le Regioni.

In particolare sarà necessario comprendere se le condizioni di esercizio prevederanno la necessità di servizi di traghettamento sostitutivi, in determinate condizioni di criticità, ovvero se potrà essere completamente esclusa questa possibilità consentendo di dedicare le banchine portuali ad altre funzioni commerciali e/o turistiche. Analogo ragionamento dovrà essere svolto per il traffico dei passeggeri a piedi, non solo a regime ma anche per la fase di costruzione, ipotizzando nel primo caso l'eventuale possibilità di integrare

anche la mobilità marittima nel sistema di TPL, ferroviario e stradale, che sarà implementato sulle due sponde dello Stretto di Messina collegate dal ponte e nel secondo caso immaginando un aumento considerevole del numero dei pendolari proprio per effetto delle maestranze impegnate nei cantieri.

Per dette ultime considerazioni si dovrà tenere conto di quanto previsto dall'art.4, comma 7-ter, del richiamato DL n.35/2023 che così recita: ***“Entro sessanta giorni dall’approvazione del progetto definitivo di cui all’articolo 3, comma 7, la Regione siciliana e la regione Calabria adottano, sentiti gli enti locali interessati, un Piano integrato condiviso finalizzato ad adeguare il sistema del trasporto pubblico locale e regionale nell’area dello Stretto di Messina alle esigenze di mobilità derivanti dalla realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria e delle relative opere a terra e ad assicurare adeguati livelli di servizio del trasporto pubblico locale e regionale in considerazione delle esigenze logistiche e trasportistiche dei cantieri previsti per la realizzazione dell’opera. Le amministrazioni interessate provvedono all’attuazione delle disposizioni di cui al presente comma nell’ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente.”***

Lo scenario più preoccupante, all’attualità, appare comunque quello connesso alla fase di realizzazione ed al possibile utilizzo di banchine e piazzali per la movimentazione di materiali e mezzi in porti, come quelli rientranti nella competenza della AdSP dello Stretto, che già oggi fanno registrare una carenza di ormeggi per lo svolgimento delle ordinarie funzioni di traghettamento sia di mezzi che di passeggeri.

Una soluzione che sembrerebbe, fra l’altro, coerente con la previsione del richiamato art.4, comma 7-quater, del DL n.35/2023, al netto dell’individuazione delle risorse finanziarie necessarie, potrebbe essere quella di individuare come “interventi prioritari” - in quanto aventi tutti i requisiti per beneficiare delle procedure previste dall’art.4 del DL 18 aprile 2019, n.32 convertito con modificazioni dalla L. 14 giugno 2019, n. 55, e

quindi in deroga alle procedure ordinarie con una forte riduzione dei tempi di autorizzazione – tutte le opere già inserite nel DPSS adottato fra gli indirizzi per lo sviluppo dei porti e fra queste in via prioritaria le nuove darsene commerciali a sud della diga foranea nel Porto di Villa San Giovanni, a nord dell’attuale porto di Reggio Calabria, nel porto di Milazzo in adiacenza della banchina XX luglio oltre al completamento del nuovo porto di Tremestieri ed al recupero del porto di Saline.

2. *La vision del piano*

Questo POT si pone in continuità con quello precedente che ha consentito di costruire prima una programmazione unitaria per i Porti dello Stretto e successivamente di avviare le fasi di progettazione, individuazione dei finanziamenti e, quando è stato possibile, anche di realizzazione degli interventi.

Restano tuttora validi, pertanto, gli obiettivi strategici che si intendono perseguire. Essi determinano, di fatto, la direzione verso cui si continuerà ad indirizzarsi l'azione amministrativa dell'Ente e che costituiranno sempre i principi ispiratori di ogni azione amministrativa sia essa espressamente prevista nel presente strumento di programmazione ovvero comunque necessaria per lo svolgimento dei propri compiti e funzioni.

Gli obiettivi strategici già individuati nel POT 2020/2022, a cui si rinvia per i dettagli, sono quindi i seguenti:

- a) perseguire una infrastrutturazione sostenibile;
- b) operare cercando di raggiungere una eccellenza operativa;
- c) costruire una solida alleanza con i territori;
- d) assicurare una piena affidabilità istituzionale;
- e) attuare una reale trasformazione digitale nei porti;
- f) consolidare il posizionamento sui mercati.

Superata la fase di start-up dell'Ente - connaturata alla circostanza che non solo si è ampliata la circoscrizione di competenza con l'inserimento di più porti anche della Regione Calabria ma, nel passaggio dalla soppressa Autorità portuale di Messina alla neoistituita AdSP dello Stretto, sono state acquisite nuove competenze previste dalla legge come quello sviluppo di politiche intermodali e di integrazione con le attività retroportuali – ora occorrerà dare piena operatività a tutte le funzioni proprie dell'Ente migliorando quanto più possibile la qualità dei servizi forniti a passeggeri ed operatori.

Si dovrà continuare ad assicurare la massima attenzione alle attività “transfrontaliere” dei porti messinesi e reggini della AdSP che sono attraversati da milioni di passeggeri all’anno per superare definitivamente una gestione autonoma e molto spesso non coordinata.

E’ evidente, in tal senso, il ruolo che l’AdSP dello Stretto è riuscita a ritagliarsi nel panorama delle Istituzioni del territorio come Ente che opera effettivamente con una visione unitaria dell’Area dello Stretto differentemente da quello che accade ordinariamente per gli altri enti. Nonostante infatti da decenni si discuta sia in Calabria che in Sicilia sulla utilità ed opportunità di una maggiore integrazione tra le due città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, arrivando finanche ad auspicare la piena conurbazione dei territori quando non addirittura la integrazione politica ed amministrativa, non molte sono state le azioni concrete in questa direzione.

Territori che aspirano ad una vera integrazione non possono non partire dalla creazione di un sistema di mobilità, sia delle persone che delle merci, che aiuti a superare le barriere fisiche e ad introdurre facilitazioni nelle azioni della vita quotidiana. Spostarsi con facilità, con costi sostenibili, a qualunque ora della giornata ed in qualunque giorno dell’anno ma soprattutto con qualsiasi condizione meteo o del mare è il punto di partenza per aspirare ad una compiuta integrazione.

Negli ultimi tempi questi concetti, ove possibile sempre declinati nelle attività amministrative condotte in questi anni dalla AdSP dello Stretto, sono ritornati all’attenzione nazionale con la ripresa delle attività amministrative per la realizzazione dell’attraversamento stabile sullo Stretto di cui si è detto.

Queste azioni devono essere ora non solo coordinate ma devono trovare piena legittimazione ad operare per gli obiettivi comuni di sviluppo di un territorio che, già oggi pur nelle difficoltà di collegamenti non sempre esattamente in linea con le aspettative dell’utenza, vede un pendolarismo giornaliero di oltre seimila passeggeri che si vanno ad

aggiungere alle migliaia di persone che si spostano per altre ragioni sulle lunghe percorrenze.

Occorre, pertanto, continuare a sostenere, anche in presenza nel futuro del ponte, tutte le iniziative a sostegno della più efficace continuità territoriale, perché è necessario mettere al centro dell'azione amministrativa i problemi degli utenti.

Da un lato occorre quindi si dovrà continuare a porre attenzione alle piccole cose ed alla qualità dei servizi resi agli utenti e dall'altro sarà sempre necessaria un'azione generale per il riposizionamento del Sistema Portuale dello Stretto all'interno dello scenario trasportistico regionale e nazionale.

Oltre a questi temi di carattere molto locale occorrerà continuare ad attenzionare tematiche di carattere generale, ma non per questo meno importanti di quelli specifici e particolari a cui si è accennato, per non rischiare di avviare politiche di sviluppo sganciate dai contesti internazionali con cui certamente occorrerà confrontarsi e collegarsi se si vuole uscire all'attuale situazione di marginalità in cui ci si trova.

In primis la lotta ai cambiamenti climatici che dovrà continuare a vedere impegnata l'AdSP mediante l'avvio di azioni per la transizione energetica e per la trasformazione delle abitudini di vita e di lavoro negli ambiti portuali al fine di perseguire specifici obiettivi per la riduzione delle emissioni di CO₂.

Poi il sostegno allo sviluppo dell'economia circolare, per la riduzione della produzione di rifiuti anche in ambito portuale, dell'economia marittima, per una transizione verso un nuovo uso della costa e delle risorse del mare, e della logistica integrata, per il supporto ad una moderna supply chain in cui i servizi logistici dovranno operare all'interno di un quadro di integrazione dei processi economici, regolamentativi, istituzionali e territoriali.

Da ultimo, ma non meno importante, il tema della transizione al digitale dell'AdSP e delle politiche di sostegno alla digital transformation dell'Area dello Stretto.

La nuova rivoluzione industriale in atto, conseguente alla sempre maggiore disponibilità delle nuove tecnologie digitali e del web, non può non vedere i territori periferici come protagonisti ed i porti in particolare come catalizzatori di buone prassi.

In questa visione dovrà continuare ad essere orientata la crescita professionale e numerica del personale della AdSP dello Stretto. Nel contempo dovrà essere favorito l'inserimento di nuovi profili professionali digital oriented che facciano fare all'Ente un salto di qualità sia nella gestione amministrativa che nella erogazione dei servizi in totale sinergia con il sistema universitario e della ricerca delle regioni interessate.

Per quanto attiene allo sviluppo dei traffici l'obiettivo dovrà essere quello di continuare a sostenere il consolidamento delle vocazioni di ogni singolo porto evitando la creazione di situazioni di conflitto tra porti del sistema e limitando le nuove iniziative che possano confliggere in maniera evidente con quelle avviate da porti nazionali vicini.

In tal senso si dovrà continuare a sostenere la crescita di traffici di movimentazione delle merci su rotabili, creando le condizioni per un aumento dei collegamenti con navi ro-ro e ro-pax, per il potenziamento delle linee di autostrade del mare evitando di incentivare lo sviluppo di attività di movimentazione di merci unitizzate per cui, invece, appare opportuno trovare sistemi di integrazione con il Porto di Gioia Tauro.

L'integrazione delle aree portuali con quelle adiacenti urbane, nelle aree cosiddette di interazione città-porto, dovrà essere perseguita proseguendo le attività di copianificazione avviate con le rispettive Amministrazioni Comunali finalizzate alla valorizzazione di quei compendi demaniali che possono consentire lo svolgimento di funzioni portuali o di supporto alla portualità favorendo nel contempo la riqualificazione urbana.

3. *Il crocierismo*

Lo sviluppo del traffico crocieristico è una costante negli ultimi anni nel Mediterraneo e Messina è riuscita ad inserirsi nel circuito dei principali player mondiali. Con la crescita dei traffici sono aumentate le dimensioni delle navi e questo crea una segmentazione del mercato perché non tutti i porti sono in grado di mettere a disposizione banchine sempre più lunghe e fondali adeguati.

Ma la necessità di banchine sempre più lunghe e di terminal sempre più grandi è molto spesso in contrasto con l'attrattività dei porti italiani che molto spesso sono di antica costruzione e si trovano incastonati vicini a centri storici di grande valore storico e paesaggistico.

Questo si rileva anche nei porti dell'AdSP dello Stretto dove, ad eccezione del porto di Messina, non è possibile far scalare le navi da crociera di maggiori dimensioni né è pensabile di avviare lavori di potenziamento delle infrastrutture portuali che snaturerebbero la fisionomia dei porti creando impatti ambientali insostenibili.

Ma questo vuol dire solo, a maggior ragione all'interno di un sistema portuale integrato, che per ogni porto dovranno essere create le condizioni per favorire lo sviluppo di un crocierismo su misura che utilizza navi più piccole, con servizi di tipo "luxury" ovvero i maxi yacht e comunque le nuove modalità di viaggi in crociera del filone del "turismo lento" che rifuggono dalle grandi concentrazioni di passeggeri e dai porti eccessivamente congestionati.

Per i porti di Reggio Calabria e di Milazzo si dovrà continuare a sviluppare politiche promozionali, di miglioramento dei servizi a terra e delle infrastrutture finalizzate ad intercettare queste nuove tipologie di traffico. I loro territori retrostanti potranno comunque essere inseriti nei circuiti delle destinazioni dei tour dei passeggeri delle navi che scalano negli altri porti del sistema magari sfruttando dei collegamenti veloci via mare che potranno, essi stessi, costituire una prima fase della visita per l'osservazione

dell'Area dello Stretto dal mare.

Questa attività di promozione dei porti dovrà incentrarsi soprattutto sulla valorizzazione dei territori retrostanti che sono ricchi di patrimoni storici, artistici e paesaggistici unici. La sinergia con gli Enti locali e con gli stakeholders dovrà continuare a costituire un valore aggiunto in questo settore di azione soprattutto se si riuscirà a mettere in campo una offerta turistico-ricettiva all'altezza. Questo anche al fine di sfruttare le caratteristiche climatiche dell'Area dello Stretto che ben potrà consentire la destagionalizzazione dell'accoglienza turistica consentendo l'inserimento dei porti del sistema nei circuiti delle crociere invernali.

Tutto ciò sempre in collaborazione con le Camere di Commercio, le Istituzioni Culturali e tutti quei soggetti che possono contribuire a promuovere il territorio sviluppando azioni di marketing territoriale integrato che oltre ad usare gli usuali canali social e pubblicitari si rendano attivi per azioni di supporto al turismo incoming svolte nelle fiere specializzate ma soprattutto nei confronti dei principali tour operator internazionali.

Il porto di Reggio Calabria è quello che meglio si presta in particolare a costituire un punto di riferimento del crocierismo nel settore *luxury* come fra l'altro emerso dagli esiti del *fam trip* organizzato nel mese di ottobre del 2022 dalla AdSP che ha visto la partecipazione di rappresentanti di una decina di armatori croceristici operanti in questo specifico settore.

Fondamentale sarà, per sostenere lo sviluppo di questa nuova funzione portuale che ha già visto lo svolgimento di alcuni scali di piccole nave da crociera nel corso del 2023 e la prenotazione di un numero sempre maggiore di toccate per gli anni futuri, attrezzare il porto e riqualificarlo così da completare l'offerta turistica del Sistema portuale anche in questo settore che difficilmente potrebbe essere soddisfatta nel porto di Messina ormai sempre più interessata da scali giornalieri plurimi che limitano sensibilmente la

disponibilità di banchine libere.

Il miglioramento infrastrutturale dovrà consentire di disporre nel breve termine di un nuovo terminal crociere sia a Messina che a Reggio Calabria con un gestore che sappia organizzare servizi di accoglienza coordinati che valorizzino le peculiarità di entrambi i porti ed assicurino la piena efficienza dei servizi di accoglienza soprattutto per il sostegno alle escursioni nelle città portuali interessate e nei territori limitrofi.

In tale prospettiva dovranno essere attuate politiche di riorganizzazione delle destinazioni delle banchine portuali che escludano l'interferenza tra funzioni incompatibili (per esempio movimentazione di merci nelle vicinanze o in contemporanea del transito di passeggeri croceristi) e valorizzino le aree urbane più prossime ai porti che dovranno essere riqualificate, ove possibile e d'intesa con le Amministrazioni Comunali competenti, per creare corridoi di accesso alle città dedicati e protetti.

4. Il lavoro portuale e lo sviluppo dei traffici commerciali

Le differenti interpretazioni della Legge 84/94 hanno portato alla creazione di più modelli portuali spesso in competizione tra loro con spinte, in alcuni casi, verso una vera e propria deregolamentazione del mercato del lavoro, inteso come operazioni e servizi portuali.

Se da un lato è giusto affermare il ruolo dell'impresa terminalista nel contempo non può non disconoscersi come l'impovertimento delle imprese di fornitura di lavoro temporaneo può avviare un percorso di allontanamento dai porti di manodopera specializzata che può innescare delle dinamiche di crisi con ripercussioni sul tessuto sociale della comunità portuale.

La concorrenza nei porti e tra i porti deve avvenire attraverso una maggiore qualità della filiera delle attività e non puntando esclusivamente sulla riduzione dei costi che è perseguita, spesso, abbassando l'attenzione sui servizi resi e ponendo scarsa cura alle condizioni del lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori.

In tal senso appare doverosa, in relazione alla specificità dei traffici prevalenti nei porti dell'AdSP dello Stretto, una riflessione sulla cosiddetta autoproduzione e cioè sulle autorizzazioni specifiche per l'esercizio di operazioni portuali da effettuarsi alla partenza o all'arrivo delle navi dedicate al traghettiamento.

Una interpretazione eccessivamente estensiva della norma che regola la materia da parte dei vettori marittimi e che certamente era stata pensata per consentire la gestione di situazioni temporanee ed occasionali ha fatto sì che si finisca per fare svolgere ai marittimi operazioni che sono, anche secondo le più recenti indicazioni dell'Unione Europea, portuali e come tali devono essere svolte secondo le specifiche norme di riferimento e con strutture organizzative a terra.

Ciò, fra l'altro, non solo per salvaguardare il diritto al lavoro delle imprese portuali ma soprattutto per essere certi che i marittimi svolgano in sicurezza il proprio lavoro

senza improvvisazioni in ambiti per cui non sono adeguatamente formati ed attrezzati.

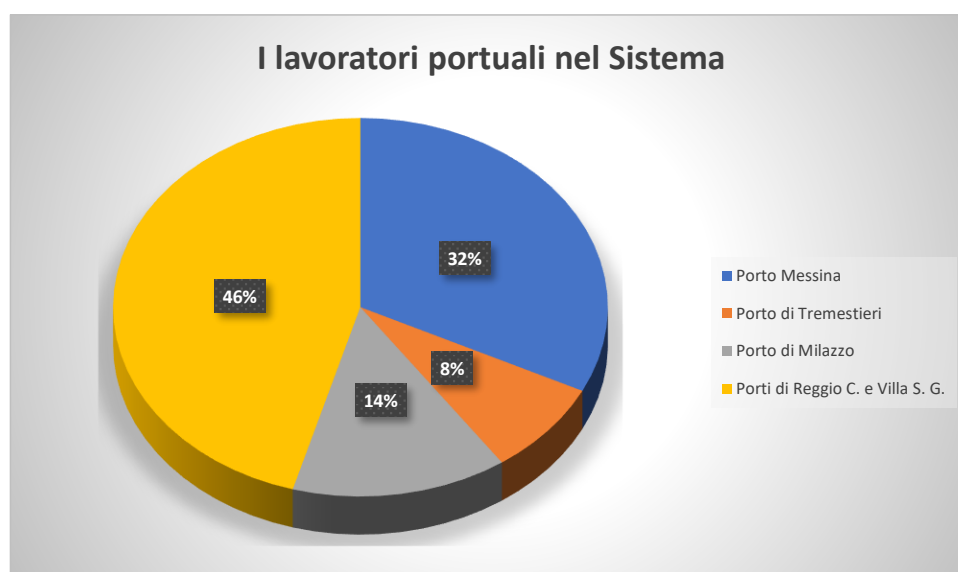
Nell'ultimo aggiornamento del Piano Triennale dell'Organico del Porto è emerso la forza lavoro complessiva nei porti della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è di 511 unità (dati al 30/06/2022), di cui 465 unità con contratto a tempo indeterminato e 46 unità con contratto a tempo determinato, con un'incidenza dei lavoratori a tempo determinato di poco meno del 10% sul totale dei lavoratori portuali.

Nella tabella e nei grafici di seguito riportati viene dettagliato la composizione della forza lavoro (tempo indeterminato/tempo determinato) nei Porti del Sistema.

	Lavoratori portuali tempo indeterminato	Lavoratori portuali tempo determinato	Totale lavoratori portuali
Porto di Messina	141	24	165
Porto di Tremestieri	41	0	41
Porto di Milazzo	65	7	72
Porti di Reggio c. e Villa S.G.	218	15	233
Totali	465	46	511

Lavoratori portuali AdSP Stretto

I Porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni si confermano quelli in cui è concentrata gran parte della forza lavoro portuale in considerazioni delle attività di collegamento Sicilia-Continente.



In termini percentuali nei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni si concentrano il 46% dei lavoratori portuali del Sistema prevalentemente impegnati a Villa San Giovanni presso gli approdi in concessione ai sensi dell'art. 18 della Legge 84/94 a RFI S.p.A. e a Caronte & Tourist S.p.A. Segue il porto di Messina con il 32% della forza lavoro complessiva, il porto di Milazzo 14% (caratterizzato prevalentemente per la movimentazione del ferro) e Tremestieri con l'8% (dove opera il Terminalista Comet s.r.l.).



In seguito alla rilevazione dei fabbisogni lavorativi operata emerge in modo evidente l'adeguata formazione ed il costante aggiornamento professionale dei lavoratori. Tuttavia viene indicata, da parte delle imprese, la necessità di riqualificazione professionale in determinati specifici ambiti (digitalizzazione, lingua inglese, conduzione mezzi meccanici).

Inoltre sono state registrate nuove assunzioni nel 2021 e viene indicata una ulteriore previsione di incremento degli organici nel prossimo biennio in parte anche per sostituzione di dipendenti prossimi al pensionamento. Tali indicazioni risultano confortanti se si considera l'attuale periodo di instabilità economica che non ha permesso alle imprese di focalizzarsi integralmente sulle necessità in modo concreto a causa della imprevedibilità dei volumi di traffico e fatturato che i vari operatori portuali ipotizzano di dover gestire nei prossimi mesi.

Nei porti dell'AdSP non sono state rilevate situazioni di criticità finalizzate alla riconversione e la ricollocazione di personale adibito ad altre mansioni o attività facenti parte del ciclo produttivo portuale.

Il lavoro portuale, storicamente rappresentato come settore occupazionale prevalentemente maschile, continua a mantenere anche nei porti dello Stretto questa sua connotazione. Nonostante l'innovazione tecnologica ed i processi di automazione le donne che trovano occupazione in questo campo risultano in netta minoranza rispetto agli uomini e questa circostanza deve spingere a sostenere sempre di più politiche per le pari opportunità e la parità di genere anche per questo tipo di impiego.

Per quanto attiene lo sviluppo dei traffici commerciali, al netto di quelli relativi al crocierismo di cui si è già detto nei paragrafi precedenti, occorre rilevare una sostanziale staticità delle tipologie di traffico con segnali tutt'altro che incoraggianti per il futuro.

Il tessuto produttivo nelle aree urbane di riferimento dei porti è molto ridotto e sostanzialmente si rilevano da anni traffici commerciali esclusivamente riferiti alle necessità di alcuni ben individuati insediamenti produttivi.

Per il porto di Milazzo i prodotti petroliferi originati e destinati alla raffineria e quelli siderurgici per l'acciaieria di Giammoro; per il Porto di Reggio Calabria gli inerti e le rinfuse solide destinate al cementificio di Saline Joniche; per il resto dei porti le merci in transito sui rotabili collegate al traghettamento ed alle autostrade del mare.

Gli effetti del conflitto Russia-Ucraina sembrano portare dense nubi sul futuro della produzione dell'impianto siderurgico di Giammoro così come pure le politiche europee di transizione energetica potrebbero cambiare a breve i programmi della raffineria di Milazzo. Per non parlare della realizzazione del ponte sullo Stretto che a regime potrebbe ridurre sensibilmente le necessità di servizi di traghettiamento.

Questi scenari devono spingere anche la AdSP, con il supporto degli stakeholders e degli operatori portuali, ad elaborare nuove politiche di utilizzo delle infrastrutture portuali decisamente più orientate al supporto della logistica ed al turismo oltre ovviamente alla sempre maggiore integrazione della modalità marittima nel sistema di TPL sia tra le sponde dello Stretto che con le isole Eolie.

Un obiettivo di medio e lungo termine che appare prioritario in tal senso con riferimento ai traffici commerciali è quello di rendere i porti dello Stretto hub logistici a supporto del sistema europeo delle autostrade del mare rifunzionalizzando adeguatamente le banchine e cercando di intercettare non solo i flussi diretti dalla Sicilia verso il Continente ma anche quelli, soprattutto futuri, dal Continente verso la sponda sud del Mediterraneo ed il Medio Oriente.

5. *Il Piano Regolatore del Sistema Portuale*

Tutti i porti dell'AdSP, ad eccezione del Porto di Messina, hanno Piani Regolatori Portuali datati che necessitano di aggiornamento o totale revisione. Preliminarmente all'avvio della redazione dei singoli PRP è stato necessario definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione, perimetrare, in ogni porto, le aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio e per l'attraversamento dei centri urbani.

Le infrastrutture, sia fisiche che immateriali, sono spesso indispensabili per consentire lo svolgimento delle varie funzioni portuali e nessun programma di crescita può prescindere da esse. Occorre, tuttavia, valutare attentamente sia il loro dimensionamento che i loro impatti cercando di minimizzare questi ultimi favorendo interventi di riqualificazione e ripristino alle nuove realizzazioni.

Bisognerà pertanto evitare la realizzazione di interventi che non facciano parte di una programmazione preventivamente approvata e ciò al fine di evitare che per essi non sia stato valutato correttamente l'inserimento nel contesto portuale ed urbano sia dal punto di vista urbanistico che ambientale.

Questa attività è stata condotta nell'ambito della procedura di redazione del DPSS (Documento di Programmazione Strategica del Sistema Portuale) che è stato adottato all'unanimità dal Comitato di gestione nella seduta del 5/06/2023 e per il quale ora sono in corso gli adempimenti per l'approvazione definitiva a cura del MIT a seguito dei pareri espressi dai singoli Comuni e dell'intesa con le Regioni Calabria e Siciliana.

Il quadro normativo di riferimento per la formazione del Piano Regolatore Portuale è stato modificato più volte negli ultimi anni per cui appare opportuno ripercorrere i vari passaggi e puntualizzare la procedura ora da utilizzare.

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) rappresenta una delle principali innovazioni normative introdotte dall'ultima riforma della Legge n.8494 in tema di programmazione della pianificazione dei porti facenti parte delle AdSP, configurandosi quale strumento di indirizzo per la successiva redazione dei singoli Piani Regolatori Portuali di sistema.

Le successive riforme della Legge n. 84/94, intervenute nel corso degli anni 2016-2021, hanno ulteriormente semplificato la disciplina in materia, apportando rilevanti novità in tema di programmazione e pianificazione portuale e dei sistemi portuali.

Il D.lgs. n.169/2016 ha modificato l'art. 5 della L. 84/94 introducendo, come nuovi strumenti di pianificazione, i Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP). Al D.lgs. n.169/2016 è seguita, nel 2017, l'emanazione delle Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP) che prevedeva la redazione di un unico strumento di pianificazione che delimitasse gli assetti infrastrutturali di tutti gli scali del sistema indicandone, altresì, le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Con l'entrata in vigore del successivo D.lgs. 232/2017, gli strumenti di pianificazione dei sistemi portuali sono stati ulteriormente modificati con la previsione di un Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) elaborato su due distinti livelli:

- Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS) contenente – coerentemente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei – gli obiettivi di sviluppo e i contenuti del processo di pianificazione da porre in essere; la perimetrazione delle aree destinate alle funzioni portuali e retro portuali; le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città; gli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti facenti parte dell'AdSP di riferimento.
- Piani Regolatori Portuali (PRP) dei singoli porti del Sistema che, redatti in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica e al DPSS,

declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun porto (assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione; caratteristiche e destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo).

La complessa articolazione amministrativa correlata all'iter approvativo del citato Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), ha successivamente portato all'approvazione della Legge 156/2021 del 09/11/2021 che ha ulteriormente modificato l'art. 5 della L.84/94 disponendo che le Autorità di sistema portuale (AdSP) redigano un Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL), al fine di assicurare una chiara e coordinata identificazione degli obiettivi strategici e degli indirizzi per la successiva redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti che compongono il Sistema.

Da ultimo poi, la Sentenza della Corte Costituzionale n. 6 del 26/01/2023, ha ulteriormente modificato il vigente quadro normativo dichiarando l'illegittimità costituzionale di alcune parti dell'art. 5 della Legge 84/94 come modificato dalla citata Legge n. 156/2021.

In definitiva, quindi, l'attuale quadro normativo prevede che la pianificazione di ciascun porto venga predisposta in attuazione del PSNPL e del DPSS. Nei porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale, l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che indica analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate (cfr. comma 1-ter, art. 5 L. 84/94).

La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di Sistema Portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del

comune e della regione che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale (cfr. comma 1-quinquies, art. 5 L. 84/94).

L'iter approvativo del PRP dei porti in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, è descritto dal comma 2-bis dell'art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii. che recita quanto segue: "2-bis. Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al D.lgs. n. 152 del 03/04/2006 è: a) adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; b) inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo; c) approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter5, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS."

Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel perimetro di competenza delle aree portuali e retro-portuali. Il PRP è uno strumento di pianificazione di tipo strutturale caratterizzato da flessibilità (sia nel disegno fisico del porto sia nella normativa sulle destinazioni d'uso) che si configura quale strumento di gestione e supporto decisionale formulando un insieme di criteri per la valutazione degli interventi (della loro sostenibilità ambientale e

sociale e della loro fattibilità tecnico-economica) e demandando ad altri strumenti (per esempio ai Piani Operativi Triennali) le funzioni proprie della programmazione attuativa e della progettazione.

La natura pianificatoria, propria del PRP, implica che lo stesso venga corredato dal Rapporto Ambientale ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. I PRP sono, quindi, conformati al contesto territoriale e socio-economico di livello locale – nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti – e vengono delineati sulla base dei contenuti, delle previsioni e delle strategie del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS, nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I Piani Regolatori Portuali delineano l'ambito e l'assetto complessivo del porto e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate. Si evidenzia che l'obiettivo generale del PRP, quale piano strutturale, è quello di rendere lo strumento di pianificazione portuale adattabile alle eventuali variazioni relative alle esigenze e agli obiettivi strategici, senza incorrere in lunghe procedure amministrative di variante al PRP o di adeguamento tecnico funzionale. Pertanto, pur individuando funzioni e destinazioni dei sotto-ambiti, tale indicazione non va intesa in senso strettamente prescrittivo non potendosi escludere, in fase di pianificazione, eventuali adattamenti che, nelle successive fasi di attuazione (a cura di pubblici o privati, ovvero misti), dovessero rendersi necessari.

Le scelte operate in sede di redazione del PRP non possono e non devono definire in dettaglio tutte le opere e gli interventi possibili escludendo eventuali alternative; piuttosto, devono fornire gli elementi necessari a valutare la coerenza, la compatibilità e la fattibilità degli interventi che potrebbero prospettarsi.

Come evidenziato, in sede di redazione del PRP sarà necessario avviare percorsi di copianificazione per diversi contesti, sia portuali (nei quali la pianificazione è in capo ad AdSP), sia di interazione porto-città (con pianificazione demandata ai comuni).

Le modalità attuative per le aree oggetto di co-pianificazione saranno esplicitamente definite da atti di indirizzo politico-amministrativo e di governance stipulati dall'AdSP con i Comuni e/o con tutti gli enti territoriali eventualmente coinvolti (Regione Sicilia, Province, RFI, ANAS, CAS, etc.) nell'attuazione degli interventi (Protocolli di intesa, Accordi quadro, Accordi di Programma).

Posto quanto sopra, le indicazioni emerse nel corso delle attività di programmazione strategica di sistema che hanno portato alla definizione delle perimetrazioni di cui al DPSS adottato potranno essere utilmente considerate quali indirizzi strategici per la stesura dei futuri PRP, ovvero per la definizione dei layout infrastrutturali e funzionali delle aree portuali e retro-portuali delineate nel presente documento.

All'interno del DPSS adottato sono stati individuati, anche sulla scorta delle pre-intese sottoscritte con alcuni Comuni, i criteri per la definizione dell'assetto complessivo del sistema e gli indirizzi per la futura pianificazione.

Il DPSS adottato è stato sviluppato, oltre che sulla base della normativa vigente, ivi compresa la recente Sentenza della Corte Costituzionale n. 6 del 26/01/2023, e degli studi specialistici nelle materie rilevanti, anche in relazione a:

- i vigenti strumenti pianificatori in materia portuale;
- il Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025 dell'AdSP dello Stretto;
- gli Accordi Preliminari sottoscritti per tutti i porti non dotati di un Piano Regolatore Portuale approvato di recente, con i Comuni di Reggio Calabria, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni e Montebello Jonico;
- i contributi, acquisiti in fase di ascolto, delle Amministrazioni comunali, degli Enti e delle Istituzioni preposte al funzionamento dei porti nonché degli operatori portuali, degli stakeholder e della cittadinanza attiva.

In ossequio alle disposizioni normative e conformemente al quadro delle strategie dettate dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), con il DPSS sono stati definiti compiutamente gli obiettivi di sviluppo strategici dell'Autorità di Sistema Portuale sinteticamente riportati di seguito:

- consolidamento e implementazione dei Porti di Sistema nella rete TEN-T;
- completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto;
- aumento della capacità portuale negli ambiti RO-RO;
- infrastrutturazione sostenibile e valorizzazione dei waterfront cittadini anche mediante l'adeguamento dei servizi di accoglienza lato terra e lo sviluppo dei terminal crociere;
- efficientamento energetico e ambientale;
- miglioramento dell'accessibilità dei porti (collegamenti di ultimo miglio).

Con l'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema si aprirà una fase di programmazione altrettanto decisiva per il futuro dei porti e delle aree di competenza dell'AdSP dello Stretto. Infatti, a seguito dell'approvazione del DPSS sarà possibile avviare la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei porti di Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline Joniche e l'aggiornamento di quello di Messina che, anche se di recente approvazione, è frutto di una visione ormai datata e che non tiene conto, per esempio, delle esigenze di retroportualità.

In più i nuovi PRP dovranno prevedere l'adeguamento delle infrastrutture portuali, come già detto in precedenza, ai nuovi scenari trasportistici determinati dal riavvio della procedura per l'attraversamento stabile dello Stretto.

6. *Le politiche energetiche e per la transizione green*

Già si è detto in precedenza dell'importanza del tema della sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali e come esso debba impattare sulle scelte strategiche quali le destinazioni delle banchine ma soprattutto la progettazione delle nuove opere sia a terra che a mare.

Vi è poi il tema dell'energia e della sua fondamentale importanza per lo sviluppo di porti "sostenibili" e quanto esso conti se si vuole incidere sull'intera catena della logistica.

Oggi più che mai, infatti, si conferma la necessità di pensare a programmi di sviluppo "sostenibili", sia dal punto di vista economico che ambientale e sociale, salvaguardando l'ambiente ma anche il futuro occupazionale di lavoratori ed imprese.

Tutto questo può avvenire in maniera più semplice con l'applicazione delle nuove tecnologie e con le risorse energetiche ottimizzate e provenienti da fonti pulite, capaci di ridurre l'intensità delle emissioni di carbonio delle varie attività portuali.

Lo strumento guida per programmare ed attuare le politiche dell'AdSP dello Stretto in questo settore è il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale, che è stato approvato con Decreto n.193 del 12/09/2022, i cui contenuti obbligatori e vincolanti sono stati definiti dalle Linee Guida, pubblicate con Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2018, n. 408.

L'art. 5 del D.Lgs 169/2016 afferma il principio della sostenibilità energetica, come elemento permeante della pianificazione del sistema portuale, in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia e con gli strumenti di pianificazione regionali e nazionali.

Gli obiettivi che deve perseguire il DEASP sono principalmente rivolti alla riduzione delle emissioni di CO₂, attraverso l'implementazione di specifiche misure tese al miglioramento dell'efficienza energetica e alla promozione dello sfruttamento delle fonti di energia rinnovabile in ambito portuale.

Tre sono i contenuti che devono essere individuati dal DEASP, secondo quanto previsto dalle Linee Guida:

- a. gli interventi e le misure per il perseguimento degli obiettivi prefissati, analizzati attraverso una preventiva analisi costi-benefici;
- b. le modalità di coordinamento con la programmazione degli interventi infrastrutturali nel sistema portuale;
- c. la definizione di un sistema di monitoraggio energetico ed ambientale degli interventi realizzati, al fine di valutarne l'efficacia nel tempo.

La strategia generale del DEASP approvato è stata definita partendo dall'analisi dello stato di fatto attraverso una caratterizzazione dell'impronta ecologica delle principali attività che si svolgono nelle aree di competenza dell'Ente. Tali valutazioni sono state quindi fondamentali per una valutazione anche previsionale di breve-medio periodo al fine di indirizzare le scelte energetico-ambientali dell'Autorità in accordo con i più recenti indirizzi nazionali ed internazionali in materia di decarbonizzazione.

Lo sviluppo del sistema portuale dello Stretto passa inevitabilmente attraverso un'ottimizzazione delle risorse anche in chiave energetico-ambientale, con l'obiettivo generale di conseguire uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali, una riduzione dei costi di gestione e una riduzione delle emissioni di gas serra e in particolare della CO₂.

Ciò consentirà di ridurre i consumi di energia fossile e le emissioni di CO₂, migliorando la qualità ambientale dei porti e delle aree limitrofe, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e della popolazione, contribuendo allo stesso tempo ad aumentare la competitività dei sistemi portuali.

Gli obiettivi strategici a livello dell'UE da raggiungere entro il 2030 prevedono la riduzione almeno del 55% delle emissioni di gas a effetto serra, rispetto ai livelli del 1990,

secondo quanto previsto dalla recente decisione del Consiglio Europeo dell'11 dicembre 2020.

Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia ed il Clima (PNIEC), adottato in via definitiva a dicembre 2019, ha stimato una riduzione delle emissioni di gas serra nei settori non ETS (Emission Trading System), identificabili con i settori: trasporti, civile, agricoltura, rifiuti e piccola industria, pari al 33% rispetto al 2005, andando oltre le previsioni della UE del 30%.

Il DEASP, in questo specifico contesto, stima una riduzione delle emissioni di gas serra nei porti di competenza della AdSP dello Stretto del 35% nel medio periodo, in rapporto al livello complessivo delle attività e nel medio-lungo termine di conseguire l'autosufficienza energetica.

Per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetica ed ambientale, finalizzati alla riduzione delle emissioni di gas serra, sono previsti interventi complementari che, intervenendo su una pluralità di aspetti sono finalizzati al raggiungimento degli obiettivi fissati.

Le strategie proposte intervengono non solo sulla riduzione dei consumi conseguente all'efficientamento energetico degli edifici e delle infrastrutture portuali, ma anche sull'incentivazione all'utilizzo di nuove fonti energetiche e ad una gestione integrata del porto sia sotto l'aspetto energetico che ambientale.

All'interno di tale visione strategica ci si dovrà impegnare per la creazione di un network di porti sostenibili, resilienti ed a basse emissioni, che integra i propri obiettivi di competitività e di crescita con il miglioramento della qualità della vita, dell'area portuale e del contesto urbano in cui si inserisce.

Gli interventi energetico-ambientali che dovranno essere perseguiti riguardano:

1)il miglioramento delle prestazioni ambientali dei natanti, dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio attraverso: diffusione della alimentazione delle navi e dei veicoli a

- GNL, navi e veicoli a idrogeno. utilizzo del “cold ironing” per consentire in fase di stazionamento lo spegnimento dei motori sia per le grandi navi che per i piccoli natanti;
- 2) la promozione della mobilità elettrica all’interno dei porti;
 - 3) la riduzione dei consumi energetici degli edifici, delle infrastrutture e degli impianti portuali sia in gestione diretta che affidata in concessione a terzi;
 - 4) l’adozione di misure di incentivazione alla realizzazione di opere di efficientamento energetico e di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile, con particolare riferimento all’utilizzo di impianti fotovoltaici e agli interventi di tipo sperimentale finalizzati alla produzione di energia dal mare.

L’adozione di sistemi FTV unitamente alle tecnologie energetiche rinnovabili di ultima generazione impatteranno positivamente sulla riduzione di emissioni di gas serra ed in particolare dell’anidride carbonica. Inoltre, l’impiego di FER unitamente all’elettrificazione delle banchine, proietterà i sistemi portuali verso il modello di Comunità Energetica Rinnovabile (CER) basata sulla gestione di impianti condivisi per la produzione e l’autoconsumo di energia.

Nell’ottica di lungo periodo della sostenibilità energetica, ogni area portuale, infatti, può essere intesa come una micro-rete (port-grid). Una Micro Grid è una rete sviluppata come sottosistema della rete principale su una precisa area territoriale ed è costituita dai carichi e dalle sorgenti di energia presenti nell’area operanti come un singolo sistema, controllabile con lo scopo di fornire energia elettrica e calore all’area locale. Le Micro Grids rientrano nel concetto di reti intelligenti (Smart Grid). La Port-grid può garantire prestazioni di funzionalità, continuità di servizio, insensibilità ai guasti, e integrare l’utilizzazione energetica a terra con l’alimentazione di navi e imbarcazioni all’ormeggio, nonché accogliere generazioni energetiche locali e accumuli, funzionali ad una attenuazione dei picchi di carico. Con l’obiettivo di rendere il sistema portuale più competitivo, garantendo elevate prestazioni di sostenibilità energetica ed ambientale,

l’Autorità favorirà misure concrete di innovazione tecnologica volte alla realizzazione delle port-grid.

Sempre con riferimento alla produzione di energia si prevede di realizzare anche interventi di tipo sperimentale finalizzati allo sfruttamento del moto ondoso e delle correnti marine.

La transizione energetica impone, in definitiva, una modifica radicale delle infrastrutture portuali e nuove modalità per l’erogazione dei servizi connessi alla mobilità ed al trasporto marittimo. L’elettrificazione dei porti, l’alimentazione da fonte energetica rinnovabile, l’impiego di combustibili alternativi come l’idrogeno, e le più moderne tecnologie del digitale, possono sicuramente rappresentare quel mix di interventi utile al raggiungimento dei target europei e internazionali, da qui al 2050.

Sarà pertanto fondamentale per l’AdSP dello Stretto riuscire a realizzare impianti da fonte rinnovabile, sfruttando da un lato le rinnovabili terrestri, ma esplorando sempre di più le rinnovabili marine, e quindi quelle che sfruttano sia le correnti marine che il moto ondoso. Particolarmente lo Stretto di Messina, grazie alle sue caratteristiche intrinseche, può rappresentare una rilevante risorsa per le rinnovabili marine ed un palcoscenico naturale per il loro continuo sviluppo.

Infatti, queste tecnologie al momento non appaiono particolarmente mature e pertanto sarà necessario ricorrere anche ad impianti sperimentali in grado però di dimostrare nel breve termine la capacità di raccogliere e trasformare l’energia rinnovabile in maniera efficiente. Impianti da realizzare lungo i tratti costieri, o nelle banchine o anche impianti a mare, sia di tipo galleggiante o sommerso, saranno studiati per massimizzare la raccolta di energia rinnovabile dal mare.

Il piano d'azione atlantico 2.0 della UE ha l'obiettivo politico di trasformare i porti in gateway e hub per la Blue Economy, assumendo il ruolo di hub per i cluster di “open innovation”, favorendo la collaborazione e le partnership nel settore portuale. A tal

proposito l’Autorità di Sistema dello Stretto si propone, sulla scorta di quanto prima accennato, come ecosistema propulsore della ricerca e dell’innovazione, dove sarà possibile sperimentare nuove tecnologie di produzione di energia rinnovabile marina e nuovi modelli di gestione e di governance legati alla transizione ecologica. Il porto dovrà essere visto come un ecosistema, dove l’energia sarà prodotta, accumulata, distribuita e utilizzata in maniera efficiente.

7. *La transizione digitale*

Possiamo affermare che i porti del futuro saranno totalmente digitalizzati e dovranno implementare servizi di blockchain e tecniche di intelligenza artificiale sia per la semplificazione e velocizzazione dei processi autorizzativi per la gestione di passeggeri e merci ma anche per l'ottimizzazione della gestione energetica ed in generale per la massimizzazione dell'efficienza dei servizi che deve erogare nelle sue attività core (attracchi, imbarchi e sbarchi persone, mezzi e merci).

Come gli algoritmi di previsione e gestione dei flussi energetici, anche quelli relativi ai flussi di merci, persone e mezzi potranno essere impiegati in futuro. Nel 2020, il settore marittimo ha rappresentato circa un terzo degli scambi intra-UE e ogni anno 400 milioni di passeggeri imbarcano e sbarcano nei porti dell'Unione Europea. Di questi, circa il 3% è attribuito ai soli porti dell'Autorità di Sistema portuale dello Stretto.

Si può comprendere quindi perfettamente l'importanza strategica che risiede nel supporto al governo della mobilità esistente e futura tra i porti del Sistema, alla riduzione dei notevoli impatti ambientali che ne derivano ed la necessità impellente di modernizzare, ottimizzare ed efficientare un servizio così cruciale per lo sviluppo dell'intero Mezzogiorno d'Italia e che riguarda il trasporto di persone, di mezzi e di merci, quello croceristico, quello ferroviario, oltre che le necessarie interfacce con le reti stradali e autostradali.

I porti dell'Autorità di Sistema dello Stretto, ed in particolare quelli di Messina, di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria, necessitano di una radicale trasformazione dell'approccio gestionale operativo abbandonando le attuali modalità per implementare sistemi *full digital* per l'efficientamento dei servizi di collegamento tra le due città capoluogo, per l'intermodalità tra gli aeroporti, i porti, le stazioni ferroviarie interessate, oltreché i tessuti urbani di cui fanno parte e con cui le infrastrutture si connettono.

Sarà necessario implementare sistemi di monitoraggio in real time in grado di controllare e ottimizzare i flussi di persone, mezzi e merci, attraverso l'impiego dell'intelligenza artificiale e lo sviluppo di gemelli digitali dei porti che mirino alla minimizzazione dei consumi e al miglioramento dei servizi. Tali sistemi dovranno anche fare ricorso a data base esterni e potranno sfruttare anche serie di dati storici.

Il processo di digitalizzazione dei servizi che includerà l'infomobility, lo sviluppo di app, l'automazione dei processi d'imbarco e sbarco, l'automazione delle interfacce con il sistema ferroviario, e non ultima, sistemi di governance che utilizzino i Big Data, esporrà i sistemi portuali ai rischi legati alla sicurezza informatica. A tal proposito, i sistemi portuali sono considerati "infrastrutture critiche", perché rappresentano importanti elementi della supply chain. Essi costituiscono centri nevralgici dell'economia nazionale per la loro importanza strategica nel settore del turismo, agricolo ed in quello industriale, oltreché contribuire allo sviluppo economico delle città in cui risiedono.

I nuovi servizi saranno quindi sviluppati riponendo attenzione alla loro vulnerabilità informatica e alla necessità di proteggere anche le infrastrutture di comunicazione alle quali si allacceranno.

La crisi Ucraina ha contribuito, ultimamente, ad incrementare ulteriormente questi dati, mettendo in evidenza l'importanza di questo settore e la vulnerabilità alla quale possono essere esposte le infrastrutture critiche del Paese, in quanto possibile bersaglio della cosiddetta "cyber war". È dunque di fondamentale importanza, nella roadmap di continua penetrazione dei servizi digitali, prevedere sistemi di difesa informatica evoluti, soprattutto nelle infrastrutture critiche quali i porti.

L'IMO si riferisce al cyber rischio marittimo come a una misura che determina una minaccia per una risorsa tecnologica, che potrebbe comportare la perdita della sicurezza operativa, anche in relazione allo shipment, o relativa a possibili fallimenti della sicurezza come conseguenza dell'esistenza di informazioni o sistemi corrotti, persi o compromessi.

Il rischio cibernetico marittimo include non solo gli incidenti relativi agli attacchi informatici, ma qualsiasi incidente che influisca direttamente o indirettamente sulle proprietà di sicurezza dei sistemi IT o OT.

Questi obiettivi dovranno essere sviluppati all'interno di una cornice normativa e regolamentare sia internazionale che europea e nazionale al fine che i Porti dello Stretto diventino a tutti gli effetti nodi logistici perfettamente integrati nella rete portuale nazionale ed internazionale assicurando i più elevati livelli di efficienza operativa e di sicurezza sia fisica che informatica.

A tal fine l'AdSP dello Stretto dovrà continuare a sviluppare attività, nel settore della digitalizzazione sia amministrativa che operativa, nell'ambito della programmazione avviata dal MIT, con fondi del PNRR, per la formazione della nuova Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e nel rispetto del CAD e dei provvedimenti adottati da ACN per la cyber security.

Lo strumento della Convenzione CONSIP SAC2, individuato nei mesi scorsi e per cui è già stato affidato l'incarico all'operatore economico di riferimento, consentirà di sviluppare un percorso di ingegnerizzazione completa della infrastruttura IT dell'Ente, sia dal punto di vista hardware che software, in piena armonia con le direttive ministeriali ed in linea con gli obiettivi della misura M3C2 del PNRR che il MIT sta attuando per il tramite della sua società in house RAM S.p.A. .

Lo Sportello Unico Amministrativo della AdSP dello Stretto, previsto dalle più recenti modifiche della legge n.84/1994 per il rilascio, in maniera semplificata e con gli strumenti tipici delle single window, delle autorizzazioni tecniche ed amministrative necessarie per le attività logistiche ed operative da parte dei privati nell'ambito portuale, che è già pienamente operativo dal 2022 dovrà essere sempre più implementato integrando anche le attività di back-office così da assicurare la massima semplificazione ed efficienza amministrativa.

Molto importante sarà sviluppare sistemi di interoperabilità M2M - utilizzando i servizi della piattaforma PDND messa a disposizione dal Governo nazionale e gestita dalla Società PagoPa S.p.A. – con i SUAP (Sportelli Unici Attività Edilizie e Produttive) dei vari Comuni in cui insistono i porti del Sistema per velocizzare il rilascio delle autorizzazioni edilizie per gli interventi che i privati dovranno eseguire in porto con la finalità di assicurare ai privati stessi, attraverso il SUA dell'AdSP, l'accesso ad ogni richiesta di autorizzazione necessaria per l'apertura di un'attività in ambito portuale.

Il SUA sarà strutturato per dialogare anche con analoghi sistemi che potranno essere attivati nell'ambito delle ZES e ciò nell'ottica della semplificazione amministrativa che di queste aree dovrà costituire un elemento caratterizzante.

Per la gestione dell'operatività portuale, invece, occorrerà avviare l'implementazione di un Port Community System (PCS) che si integri pienamente, come già detto in precedenza, con la nuova Piattaforma Logistica Nazionale che sta sviluppando il MIT per la piena digitalizzazione della catena logistica nazionale.

A tal fine l'AdSP dello Stretto dovrà continuare a sviluppare il processo di trasformazione digitale dell'Ente dando attuazione al Progetto ASTRA spingendo alla totale reingegnerizzazione sia dei processi amministrativi che di quelli operativi portuali, nell'ambito di un ambiente informatico di sviluppo moderno ed orientato alla massima efficienza operativa.

I servizi di base che dovranno essere previsti nel sistema informativo che dovrà essere implementato dovranno essere i seguenti:

- gestione documentale compresa l'archiviazione sostitutiva
- protocollo
- fascicolo elettronico
- trasparenza amministrativa
- sportello unico amministrativo

- comunicazione istituzionale
- monitoraggio infrastrutture
- monitoraggio ambientale
- interoperabilità M2M con sistemi pubblici e privati
- pubblicazione e gestione big data
- strumenti di valutazione predittiva degli eventi
- sistemi di gestione automatizzata dei processi operativi

Il sistema dovrà essere sviluppato utilizzando piattaforme aperte e tutti i moduli dovranno essere riusabili ed inseriti nel market place nazionale al fine di consentire l'avvio della costituzione di una comunità di sviluppo dei porti.

8. *L'organizzazione dell'Ente*

La legge 28 gennaio 1994, n. 84 come recente modificata contempla le varie funzioni delle AdSP il cui core business si riconduce ai seguenti fini istituzionali:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16, 17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale;
- d) coordinamento delle attività amministrative esercitate dagli enti e dagli organismi pubblici nell'ambito dei porti e nelle aree demaniali marittime comprese nella circoscrizione territoriale;
- e) amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione;
- f) promozione di forme di raccordo con i sistemi logistici retro portuali e interportuali;
- g) progettazione, realizzazione e mantenimento delle opere di grande infrastrutturazione;
- h) attività di security e di controllo dell'operatività portuale.

I compiti e le funzioni, sopra elencati, possono peraltro essere ricondotti a delle macrocategorie che aiutano ad individuare l'assetto organizzativo che dovrà avere l'Ente nel futuro:

- a) Amministrazione del demanio e controllo del territorio anche in riferimento alla sostenibilità ambientale ed energetica. Attività volte all'autorizzazione, promozione e controllo dei traffici, del lavoro e delle operazioni portuali.
- b) Pianificazione, progettazione, costruzione e manutenzione opere ed impianti di

infrastrutturazione portuale. Informatica e digitalizzazione dei processi.

c) Appalti e gare. Contenzioso e difesa in giudizio. Trasparenza ed anticorruzione.

d) Attività istituzionali. Rapporti con gli Enti e con il Territorio. Promozione e Marketing Territoriale. Gestione delle risorse umane.

e) Attività finanziarie e di amministrazione.

f) Attività di controllo operativo, security e ordinaria manutenzione svolte a livello di singolo porto.

Con Delibera n. 83/2021 del Comitato di Gestione, nella seduta dell'11 novembre 2021, si è provveduto ad approvare la nuova dotazione organica dell'Ente stabilendo un aumento del personale dipendente sino a 65 unità come da prospetto di seguito:

QUALIFICA	TIPOLOGIA CONTRATTO	ORGANICO
Dirigente	indeterminato	6
Quadro A	indeterminato	10
Quadro B	indeterminato	4
1° livello	indeterminato	10
2° livello	indeterminato	16
3° livello	indeterminato	16
4° livello	indeterminato	3
	TOTALE TEMPO INDET.	65

Con Decreto n.29 del 11/02/2022 , da ultimo, si è provveduto ad approvare il funzionigramma degli uffici come di seguito:



Area I - Istituzionale	
Dirigente	
Coordinatore	
Ufficio 1°	Segreteria, Affari Generali, Protocollo, Comunicazione, Promozione
Ufficio 2°	Statistiche, Servizi ausiliari
Ufficio 3°	Personale, Formazione continua
Ufficio 4°	Comitato di Gestione, Organismo di partenariato
Ufficio 5°	Progetti comunitari
Ufficio 6°	Ufficio Avvocatura Difesa Ente in giudizio e Ufficio Giuridico

Area II – Amministrazione e Bilancio	
Dirigente	
Ufficio 1°	Bilanci, Contabilità, Controllo, Adempimenti fiscali e tributari
Ufficio 2°	Economato, Consumi intermedi, Adempimenti finanziari ed economici

Area III – Appalti e Contratti	
Dirigente	
Ufficio 1°	Appalti
Ufficio 2°	Contratti e Precontenzioso, Trasparenza/Anticorruzione, Pareri preventivi su provvedimenti Organi



Area IV - Tecnica	
Dirigente	
Coordinatore	
Ufficio 1°	Infrastrutture
Ufficio 2°	Pianificazione
Ufficio 3°	Cartografia, GIS, BIM
Ufficio 4°	Manutenzioni: UTP Messina
Ufficio 5°	Manutenzioni: UDA Reggio Calabria
Ufficio 6°	Manutenzioni: UDA Milazzo

Area V - Sicurezza, Operativa, Ambiente	
Dirigente	
Coordinatore	
Ufficio 1°	Operativa, Gestione Control Room, Deputy PSO/ PFSO
Ufficio 2°	PSO/PFSO, Controlli: UTP Messina
Ufficio 3°	PSO/PFSO, Controlli: UDA Reggio Calabria
Ufficio 4°	PSO/PFSO, Controlli: UDA Milazzo
Ufficio 5°	Procedure VIA/VAS, Gestione rifiuti, Pulizia specchi acquei, Emissioni, Monitoraggi, Attuazione DEASP

Area VI - Informatica	
Dirigente	
Ufficio 1°	Sviluppo software, big data
Ufficio 2°	Sistemi hardware, analisi, reingegnerizzazione processi

Area VII - Sportello Unico Amministrativo	
Dirigente	
Coordinatore	
Ufficio 1°	Demanio, SID, Autorizzazioni SUA, ZES
Ufficio 2°	Supporto SUA: UTP Messina
Ufficio 3°	Supporto SUA: UDA Reggio Calabria
Ufficio 4°	Supporto SUA: UDA Milazzo

L'attuale articolazione degli uffici deve ancora produrre a pieno i suoi effetti in quanto non è stato possibile attivare tutti gli uffici previsti per mancanza del personale da impiegare (allo stato, rispetto alla dotazione organica prevista di n.65 unità) ne risultano in servizio solo n.32 oltre a due posizioni non ricopribili perché riferite a personale dipendente in aspettativa per disposizione di legge). Tuttavia i risultati dell'azione amministrativa, soprattutto dopo l'individuazione di due dirigenti e il potenziamento dell'Area Tecnica, Operativa ed Informatica, sono decisamente migliori rispetto alla situazione precedente tanto da rilevare la finalizzazione di tante procedure di progettazione e di gara come mai nel passato.

L'impegno della AdSP dello Stretto nei prossimi due/tre anni dovrà essere quello di completare le assunzioni rendendo possibile l'attivazione di tutti gli uffici previsti. A tal fine, nel frattempo, è indispensabile procedere alla realizzazione di una nuova sede nel Porto di Messina (dove trasferire tutte le postazioni di lavoro ora distribuite sui due piani degli uffici di Via Vittorio Emanuele II e nell'edificio ex-Uirnet presso la Banchina Rizzo), a completare ed attivare quella individuata presso il Varco Nord nel Porto di Reggio Calabria ed a realizzare la nuova sede nel Porto di Milazzo, presso il Molo Marullo, abbandonando l'attuale immobile in locazione.

All'attualità sono state completate le prime selezioni pubbliche che hanno consentito di nominare, con contratti a tempo indeterminato:

- n.2 dirigenti nominati Direttori dell'Area Tecnica e dell'Area Sportello Unico Amministrativo;
- n.5 funzionari tecnici assegnati all'Area Tecnica;
- n.1 funzionario tecnico assegnato all'Area Operativa e Ambiente;
- n.1 funzionario tecnico assegnato all'Area Informatica.

Il percorso di potenziamento della dotazione organica dovrà proseguire procedendo alla copertura dei profili ancora non coperti verificando, per quanto possibile, la

possibilità di valorizzare parte del personale già in servizio con progressioni verticali secondo quanto previsto dal regolamento per le assunzioni vigente.

La individuazione dei nuovi dipendenti dovrà essere effettuata tenendo nella massima attenzione la qualità e specificità dei nuovi profili professionali necessari per svolgere i nuovi compiti assegnati alle AdSP e soprattutto per supportare una politica efficace di internazionalizzazione dell'attività dell'Ente e di completa transizione verso una gestione full digital dell'attività amministrativa.

Per poter assecondare questo percorso di crescita, che non potrà prescindere da una generalizzata attività di reingegnerizzazione dei processi amministrativi interni, tutto il personale dipendente in servizio, di età media non elevata, dovrà continuare a seguire percorsi di aggiornamento professionale possibilmente incentivati da parte dell'Ente.

Per favorire una sempre maggiore efficacia dell'azione amministrativa l'AdSP dovrà continuare a sostenere ed implementare le politiche per la "parità di genere" ed introdurre strumenti di sostegno al personale dipendente mediante mirati programmi di "welfare aziendale".

La piena consapevolezza del valore del proprio personale per l'AdSP dovrà spingere l'Ente ad adottare sistemi di premialità che si basino su validi strumenti di valutazione delle performance complessive delle varie Aree Organizzative e dei singoli dipendenti.

L'azione amministrativa complessiva e l'impatto delle iniziative sviluppate dall'Ente, invece, dovranno trovare una efficace valutazione nella Rendicontazione di sostenibilità che è stata elaborata per la prima volta con riferimento all'anno 2021 e che appare opportuno rinnovare annualmente secondo le migliori prassi degli enti pubblici e delle società private che operano producendo esternalità di tipo sociale o che comunque incidono sulle politiche di sviluppo di collettività e territori.

9. La programmazione infrastrutturale prioritaria

9.1. I progetti prioritari

9.1.1. Transizione energetica della mobilità marittima nello Stretto di Messina – Progetto STRETTO GREEN

Nell'ambito del Piano Nazionale Complementare il MIT ha concesso all'AdSP dello Stretto un finanziamento di 50.000.000 di euro da utilizzare in parte per l'elettrificazione delle banchine e per il resto per la realizzazione di un deposito costiero di LNG.

a) Progetto di elettrificazione delle banchine nei Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo

Le caratteristiche dei porti dello Stretto, inseriti all'interno delle città e la particolare tipologia di traffici li rendono molto indicati per l'implementazione di un sistema On-Shore Power Supply per alimentare le navi in sosta così da consentire lo spegnimento dei motori.

In tal senso l'elettrificazione delle banchine è stata inserita fra gli interventi prioritari dell'AdSP e già nel 2021 è stata affidata la redazione di uno studio di fattibilità che ha permesso di definire in maniera puntuale gli elementi di natura tecnico-economica alla base dei successivi livelli di progettazione.

Nel mese di marzo 2022 è stata affidata la redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica che ha previsto di elettrificare i Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo, il cui naviglio bene si presta ad essere collegato alla rete elettrica che verrà realizzata in banchina. Tale progetto è stato oggetto di valutazione in conferenza dei servizi e nel mese di novembre è stata conclusa la verifica.

La procedura di gara, svolta dall'Agenzia Invitalia a cui sono state affidate le funzioni di centrale di committenza, si è conclusa e i lavori sono stati consegnati sotto riserva di legge al raggruppamento di imprese Di Bella Costruzioni - Colombrita (per i lavori) e AC2, GisDesign e Sicef per la progettazione. A breve si procederà con la

contrattualizzazione, in quanto è intervenuta nel mese di giugno 2023 l'efficacia del provvedimento di aggiudicazione. L'appalto prevede sia la progettazione di livello definitivo ed esecutivo oltre alla realizzazione delle opere.

Dal punto di vista tecnico è stato ipotizzato che per i tre porti da elettrificare sia necessario un fabbisogno complessivo di potenza pari a circa 48,6 MVA. Per il Porto di Messina è prevista l'elettificazione di tutte le banchine del porto storico e saranno alimentabili anche le navi da crociera; la potenza complessiva sarà di circa 26,9 MVA. Per il Porto di Reggio Calabria è prevista l'elettificazione delle Banchine di Levante e del Pontile Eolie, con una potenza disponibile pari a circa 18,2 MVA, da destinare anche alle navi da crociera. Per il Porto di Milazzo, caratterizzato da una tipologia di naviglio più piccolo e molto diversificato è stata prevista una elettificazione di quasi tutte le banchine ma con potenze complessive minori, pari a circa 3,5 MVA. Sono già state inoltre formulate le istanze al distributore della rete elettrica a livello nazionale per rendere disponibili le potenze richieste.

L'attuazione dell'intervento di che trattasi presso le banchine dei porti dello Stretto permetterà di ridurre in maniera significativa le emissioni e gli inquinanti atmosferici nelle aree portuali ed, in particolare ma non solo, i particolati e gli ossidi di azoto. I porti sono luoghi critici dal punto di vista ambientale; vi è la necessità di limitare l'inquinamento generato soprattutto dai motori delle navi in sosta. L'AdSP dello Stretto ha inteso aderire in modo concreto alla tecnica del "Cold-Ironing", sostituendo la generazione elettrica a bordo con l'alimentazione da banchina (On-Shore Power Supply).

Le somme per l'attuazione delle attività di elettificazione delle banchine nei Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo ammontano ad un totale complessivo di euro 23.225.000.

b) Progetto di costruzione e messa in esercizio di un Deposito Costiero GNL da 10.000 mc nel Comune di Messina

Scopo del deposito, approvvigionato da navi gasiere, era quello di consentire il carico di bettoline per il rifornimento delle navi ormeggiate nei porti dello Stretto (Small Scale LNG, SSLNG) e per il caricamento di autobotti per la distribuzione via strada in Sicilia del GNL.

Dopo aver fatto predisporre uno studio di fattibilità ad una società specializzata è stata avviata una procedura di PPP a cui aveva risposto un operatore che aveva presentato la candidatura come promotore per una spesa complessiva dell'intervento di 90.000.000 di euro di cui 30.000.000 coperti da finanziamento pubblico.

Successivamente l'operatore ha comunicato di non essere più interessato a realizzare l'intervento e l'AdSP, alla luce degli stringenti tempi assegnati per dare completa l'opera, non ha potuto riproporre la procedura di individuazione di un ulteriore operatore. Il procedimento è stato pertanto chiuso con Decreto n. 253 del 14/12/2022.

Contestualmente alla comunicazione al MIT di interruzione del procedimento l'AdSP ha chiesto la rimodulazione dei fondi assegnati avanzando una nuova proposta di riutilizzo a cui non è a tutt'oggi non è stato dato riscontro.

Le somme residue del finanziamento concesso, al momento non riutilizzabili, ammontano a 30.000.000 di euro.

9.1.2. La riqualificazione del waterfront nord di Messina

Il waterfront delle città portuali è divenuto un luogo strategico per il miglioramento della qualità complessiva e per il ridisegno di ambiti urbani il cui rapporto col mare è profondamente mutato nel tempo.

Il waterfront nord di Messina in ambito portuale si snoda sul lungomare per circa due chilometri e mezzo. L'obiettivo del progetto di riqualificazione che intende avviare

l'AdSP dello Stretto è quello di restituire la fruizione dello Stretto, la valorizzare delle aree circoscrizionali e l'uso pubblico delle aree, oltre che contribuire all'accessibilità dei luoghi culminando a nord con l'ingresso al Museo regionale MuMe.

L'Ente intende avviare tale intervento di rigenerazione urbana al fine di investire su un rinnovato rapporto col mare per attivare una rinascita ed un potenziamento delle capacità attrattive e competitive delle aree di competenza.

Tutte le città le cui vicende storiche sono state strettamente legate a quelle del porto guardano proprio a tali aree per recuperare forme di identità e memoria, dunque, risorse per il cambiamento attraverso nuove interpretazioni e visioni di sviluppo. Non è un caso che la riprogettazione del waterfront si sia affermata come una delle più importanti politiche urbane, portate avanti da diverse Amministrazioni che in sinergia con le Autorità di sistema portuale investono su azioni innovative per la gestione di tali spazi di interazione.

La questione del waterfront per una città come Messina il cui sviluppo urbano, nonostante la bellezza del paesaggio e la ricchezza del patrimonio ambientale e culturale, non ha saputo valorizzare pienamente il suo affaccio sullo Stretto, rappresenta una sfida indifferibile. Emerge con forza la necessità di una profonda riflessione sul legame comunità-terra-mare attraverso una dimensione progettuale ecologicamente e paesaggisticamente orientata in grado di fornire adeguate risposte alla crescente richiesta di un uso collettivo degli spazi e di attività economiche compatibili.

Dopo una lunga attesa, l'approvazione nel 2019 del Piano Regolatore Portuale di Messina ha consentito all'AdSPS di aprire una nuova stagione per la progettualità relativa alle aree portuali più strettamente operative (POM), per la bonifica in funzione della valorizzazione della zona falcata (FAL) e per la riqualificazione del waterfront storico "Bocchetta-Annunziata" (WAT).

Nella convinzione che per le aree WAT fosse indispensabile una visione strategica unitaria, e non solo per dare seguito alla prescrizione contenuta nello stesso Piano Regolatore Portuale, l'AdSPS nel gennaio 2022 ha avviato un confronto pubblico con la Cittadinanza e le Istituzioni con l'obiettivo di costruire una riflessione corale a supporto della definizione delle linee di indirizzo dei futuri interventi, senza prescindere dai contenuti normativi del PRP. Attraverso il processo partecipativo è stato possibile dare voce alle esigenze della comunità e prendere atto di una rinnovata consapevolezza ambientale e culturale.

L'AdSP dello Stretto intende quindi puntare sullo strumento del concorso di progettazione nella convinzione che dal confronto di proposte qualificate, eterogenee e innovative possano emergere idee progettuali in grado di ridisegnare il waterfront Bocchetta-Annunziata, che oggi si presenta come una apposizione di frammenti non dialoganti e il cui uso pubblico è per lo più interdetto, con l'obiettivo di restituire a Messina il suo pregiato affaccio sullo Stretto attraverso azioni di riconnessione e rigenerazione.

Il progetto riguarderà interventi trasformativi con dettagli tipologici, tecnologici, costruttivi, materici, affinché emergano le logiche compositive di passaggio tra la scala urbanistica e quella architettonica nelle aree di intervento da riqualificare. Temi trasversali saranno poi quello del verde e della sostenibilità, oltre che la continuità relazionale funzionale-percettiva tra i riferimenti storici e percettivi con la città e con il paesaggio.

L'obiettivo dell'Ente è quello di porre in essere una riqualificazione che metta al centro il tema del rapporto col mare, come elemento primario del luogo, incentivandone gli usi sostenibili e il contatto diretto, per una interazione anche sensoriale con tale elemento naturale, parte della città, dei suoi fronti e dei suoi paesaggi.

All'esito del concorso di progettazione sarà possibile disporre del PIO (Piano di Inquadramento Operativo), riferito all'intero tratto di aree demaniali che va dal Torrente Bocchetta al Torrente Annunziata, che costituirà, secondo le previsioni del PRP vigente, lo strumento per definire l'intervento complessivo di riqualificazione urbanistica dell'area.

Il vincitore del concorso di progettazione, inoltre, sarà incaricato del completamento della proposta progettuale così da fornire all'AdSP il PFTE dei lavori necessari per avviare il recupero architettonico ed edilizio, in coerenza con il PIO elaborato, di tutta la porzione compresa tra il Torrente Bocchetta ed il Torrente Giostra.

Per detto intervento si prevede una spesa di circa 100.000.000 di euro e per esso si valuterà, anche agli esiti dell'attività concorsuale, la possibilità di attuazione con interventi di PPP che coinvolgano i privati nel cofinanziamento della spesa. I costi della progettazione, come quelli del concorso di progettazione nel suo complesso, saranno a carico del bilancio autonomo della AdSP.

Nelle more dello svolgimento e completamento del concorso di progettazione di cui si è detto l'AdSP ha ritenuto opportuno - per le condizioni di degrado in cui versa l'area oggetto di intervento, per la presenza di potenziali rischi per la pubblica incolumità, oltre che, ovviamente, per restituire sin da subito la sua fruizione alla Città - avviare una prima riqualificazione delle aree già disponibili ed in particolare di quelle esterne al compendio della ex fiera

A tal fine è stato elaborato ed è attualmente in gara il progetto dei "Lavori di riqualificazione con messa in sicurezza del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento con la Passeggiata a mare", che si identifica a tutti gli effetti come un intervento di manutenzione e di restauro (nell'assoluto rispetto degli indirizzi contenuti nel Piano e dei vincoli presenti sull'area). Il progetto si è poggiato sullo studio, sulle considerazioni e sulle valutazioni operate dall'Autorità di

Sistema Portuale dello Stretto alla luce delle richieste, delle idee e dei desiderata che gli stakeholder hanno avanzato in sede di confronto pubblico.

L'intervento riguarda un'area che ricopre, complessivamente, una superficie di circa 26.000 mq., 16.000 circa dei quali destinati a verde (circa il 61,50 % dell'area). È prevista la piantumazione di circa 7550 piante (tra cespugli, fiori, alberi di basso, medio ed alto fusto).

L'intervento finalizzato all'attuazione della riqualificazione della prima porzione del waterfront nord di Messina ammonta ad € 6.861.880 ed è destinato alle aree dell'Ex Fiera. Il totale complessivo previsto per la riqualificazione del waterfront nord ammonta ad € 106.861.880.

9.1.3. Il potenziamento degli approdi di Tremestieri

Attualmente il carico di traffico è supportato, dal lato siciliano, dagli ormeggi emergenziali esistenti presso l'approdo di Tremestieri e, nei momenti di intenso traffico, dall'utilizzo provvisorio delle banchine esistenti presso Rada San Francesco e nel Porto storico.

A sud del porto storico di Messina, in località Tremestieri, è infatti presente l'approdo dedicato al collegamento con il continente per il traffico pesante. L'approdo è collegato direttamente alla rete autostradale e consente collegamenti multipli quotidiani sia con Villa San Giovanni che con Reggio Calabria. In adiacenza a detto approdo è in corso di realizzazione, a cura del Comune di Messina con fondi statali e della Regione Siciliana, un nuovo porto, che una volta ultimato metterà a disposizione un maggior numero di accosti ma che, tuttavia, potrebbe non essere risolutivo in termini di miglioramento del servizio atteso che è previsto che contestualmente vengano eliminati i collegamenti tra Villa San Giovanni ed il Porto di Messina attualmente operati nel porto storico ed in località Rada San Francesco e dedicati al traghettamento di passeggeri ed auto.

Inoltre l'eccessiva attuale fragilità del sistema degli approdi a Tremestieri comporta, nelle ricorrenti situazioni di loro inutilizzabilità per lo spostamento delle ingenti quantità di sedimenti che vengono trasportati periodicamente dalle mareggiate, pesanti ripercussioni sui traffici delle merci e l'attivazione di sistemi alternativi e/o integrativi che utilizzano il Porto storico e la Rada San Francesco che creano, comunque, significativi impatti negativi sulla viabilità del centro città di Messina con proteste continue e reiterate dell'Amministrazione Comunale e dei cittadini. In tale ottica risulta di rilievo il cofinanziamento da parte dell'AdSP dello Stretto al Comune di Messina ai fini dell'ampliamento del porto di Tremestieri, che sarà così in grado di assorbire l'intero traffico di traghettamento dello Stretto oltre che l'aliquota del traffico Ro-Ro delle "Autostrade del mare" a tutto vantaggio del decongestionamento del porto storico e della viabilità urbana.

Sono stati, inoltre, previsti ulteriori due interventi per la realizzazione di importanti infrastrutture ad elevata valenza per lo sviluppo della logistica delle aree portuali di Tremestieri. Il primo intervento riguarderà la realizzazione di una piastra logistico distributiva nell'area S. Filippo comprendente la riqualificazione di aree sottoutilizzate ed il secondo riguarderà la realizzazione di un terzo scivolo nell'attuale approdo.

In tale senso la previsione di potenziamento prevede la realizzazione di un terzo scivolo nell'attuale approdo emergenziale per gestire le situazioni di fuori servizio di uno degli esistenti che si verifica periodicamente in corrispondenza di particolari condizioni meteomarine che producono l'interrimento di parte del canale di accesso.

Attualmente è infatti ancora in corso, come detto, la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri in un'area adiacente all'attuale approdo con piazzali ed aree di imbarco/sbarco che sembrerebbero non sufficientemente capienti soprattutto allorquando, dando attuazione ad una previsione del Piano Regolatore Portuale di recente

approvato, dovesse essere trasferito nel nuovo porto tutto il traffico ro-ro per i collegamenti con la Calabria.

Già oggi in particolari momenti della giornata o in specifici periodi dell'anno l'accumulo di mezzi pesanti che devono utilizzare i traghetti è tale da comportare lunghe code, di diversi chilometri, lungo l'autostrada creando non pochi disagi sia alla circolazione anche dei quartieri abitati limitrofi. In ragione di ciò appare urgente e necessario avviare dei percorsi di potenziamento dello scalo che possano poi essere funzionali già all'attuale configurazione operativa ma soprattutto a quella a regime una volta che il nuovo porto sarà completato.

Oltre alla necessità di disporre, pertanto, di piazzali di stoccaggio dei mezzi in attesa dell'imbarco si ritiene strategico per lo sviluppo del territorio la realizzazione di un'area retroportuale con funzioni logistiche. In questo contesto si inserisce la previsione di una moderna piastra logistica intermodale, tale piastra dovrebbe valorizzare quelle attività già attive nel territorio oltre ad altre di natura logistica che otterrebbero vantaggi di contiguità e di servizi mirati. La zona in questione è inserita all'interno della pianificazione della ZES Sicilia Orientale e pertanto potrà costituire un luogo di grande interesse per investitori potendo mettere insieme nuovi spazi di produzione e servizi logistici intermodali.

Già a viabilità esistente, rinviando a valutazione successive la possibilità di realizzare un collegamento stradale diretto tra detto nodo logistico ed il nuovo Porto di Tremestieri, sarebbe possibile gestire buffer di accumulo dei mezzi all'esterno dei piazzali di carico del porto consentendo agli autisti dei mezzi pesanti attese in condizioni di sicurezza e di maggior confort. Appositi sistemi informatici di gestione delle code assicurerebbero una regolare gestione degli accessi evitando le condizioni di confusione che si realizzano in molti momenti dell'anno e soprattutto escludendo in maniera definitiva la possibilità che i mezzi pesanti accedano nel centro di Messina.

E' stato infine previsto un intervento necessario per la completa ristrutturazione della pavimentazione della chiocciola di ingresso/uscita dall'attuale approdo di Tremestieri ed il potenziamento degli impianti portuali esistenti.

Gli interventi per il potenziamento degli approdi di Tremestieri ammontano ad un totale complessivo di € 111.000.000.

9.1.4. La bonifica e riqualificazione delle aree di Zona Falcata nel Porto di Messina

Il progetto di “Bonifica e riqualificazione delle aree di zona Falcata nel porto di Messina” è finalizzato alla restituzione agli usi urbani dell'area denominata “Zona Falcata” costituita da una penisola a forma di falce a chiusura del porto che, di fatto, separa in due porzioni la costa messinese.

L'area oggetto di intervento, inizialmente baluardo della difesa della città, è stata utilizzata sino ad alcuni decenni fa per attività industriali di varia natura (deposito costiero di carburanti, cantieri navali, industrie manifatturiere, inceneritore di RSU) ad oggi versa in uno stato di totale abbandono con la presenza, in alcune aree, di rifiuti sia urbani che speciali sparsi soprasuolo.

Gli interventi previsti sono classificabili nelle tre macrocategorie di seguito esplicitate: 1. Rimozione delle fonti di contaminazione primaria a seguito della caratterizzazione delle aree di sedime; 2. Bonifica delle aree; 3. Riqualificazione e valorizzazione dell'area con la realizzazione di un parco urbano e di edifici e fabbricati a servizio dell'utenza, secondo quanto previsto dal PRP vigente.

A seguito della redazione del “Piano della Caratterizzazione Ambientale finalizzato alla bonifica delle Aree della Zona Falcata ai sensi del D. Lgs 152/06 nel comune di Messina” (redatto dall'Università degli Studi di Messina) e della conseguente Analisi di Rischio sito specifica, è sopraggiunta la necessità di provvedere alla rimozione di tutte le sorgenti primarie di contaminazione.

A valle della rimozione di tutte le sorgenti primarie di contaminazione si dovrà procedere con una nuova campagna di indagini ambientali al fine di aggiornare l'Analisi di Rischio e procedere con le attività di bonifica delle aree. Le nuove caratterizzazioni da eseguire al termine della precedente fase di rimozione dei contaminanti saranno alla base della programmazione degli interventi di bonifica necessari per minimizzare e ricondurre ad accettabilità il rischio derivante dallo stato di contaminazione presente nel sito.

Si dovrà pertanto provvedere ad aggiornare e integrare l'attuale "Piano di caratterizzazione ambientale" finalizzato alla bonifica della zona Falcata, analizzando e valutando i dati derivanti dall'attuazione dello stesso.

Una volta bonificata l'area, sarà possibile procedere con la riqualificazione e la valorizzazione della stessa, in attuazione di quanto previsto dal PRP vigente, con la realizzazione dei seguenti interventi: 1. la realizzazione di un Parco Urbano; 2. la realizzazione di parchi ed edifici a servizio dell'area; 3. l'adeguamento della viabilità dell'area.

Per quanto concerne il parco pubblico attrezzato, lo stesso sarà realizzato nell'area funzionale del PRP "FAL 2 – Parco archeologico" e sarà dedicato alla valorizzazione dei giacimenti archeologici correlati alla Real cittadella. Al suo interno potranno altresì trovare luogo gli edifici atti ad ospitare un museo archeologico e/o altre attività culturali, in linea con i corpi storici esistenti della Cittadella e, pertanto, a seguito di appositi interventi di restauro, riconfigurazione e rifunzionalizzazione degli stessi.

Il parco potrà altresì prevedere la presenza di piste pedonali e ciclopedonali, eventualmente attrezzati con luoghi di sosta e ristoro, sempre nel rispetto della Declaratoria di vincolo n. 2444 del 06/11/1990.

Per quanto riguarda invece la realizzazione degli edifici a servizio dell'utenza, gli stessi potranno essere localizzati nell'area funzionale "Fal 3 - Polo terziario" e potranno anche essere destinati ad ospitare uffici delle pubbliche Amministrazioni.

Potrà inoltre essere prevista la presenza di parchi con giardini, impianti e campi sportivi o, ancora, la realizzazione di parcheggi.

Relativamente alla viabilità dell'area in oggetto, si prevede di adeguare l'asse viario principale di servizio alla zona, mantenendo l'attuale tracciato stradale, situato all'esterno dell'area vincolata e prevedendo un filare di alberi a segnare l'asse mediano della Falcata.

Le somme per l'attuazione delle attività di bonifica e riqualificazione delle aree di Zona Falcata nel Porto di Messina ammontano ad un totale complessivo di € 140.490.855.

9.1.5. Il miglioramento delle infrastrutture nel Porto di Messina

L'attuale sistema portuale dimostra una bassa resilienza agli eventi critici non solo per quelli straordinari ma molto spesso anche per quelli a ricorrenza periodica ormai prevedibili come i picchi estivi di traffico passeggeri. Appare in definitiva evidente che il sistema portuale attuale non sembra assicurare pienamente le funzioni di continuità territoriale che dovrebbe assolvere creando molti disagi per la mobilità di passeggeri e merci non solo tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina ma per soprattutto per i collegamenti tra la Sicilia ed il resto del Paese.

Per potenziare e migliorare i collegamenti attualmente attivi, sia con i traghetti che con le navi veloci, tra le Città di Messina e di Villa San Giovanni nel Piano Operativo Triennale dell'AdSP dello Stretto sono previsti vari interventi per i quali sono già state avviate le attività di studio preliminare e progettazione.

Relativamente al potenziamento del porto di Messina si rende necessario migliorare la logistica delle banchine Peloro e Rizzo del porto storico al fine di operare anche il potenziamento dei servizi offerti ai pendolari dello Stretto.

In tale ottica l'AdSP ha programmato la riqualificazione degli spazi portuali con la finalità di spostare tutti gli ormeggi dei mezzi veloci a ridosso della Stazione Ferrovia FS

con l'utilità di poter attivare un'unica stazione marittima passeggeri integrata con la Stazione FS e quindi realizzando una vera interoperabilità passeggeri tra rete ferroviaria e collegamenti marittimi. Così facendo sarà anche possibile realizzare dei percorsi pedonali protetti dalla Stazione marittima alle banchine evitando i disagi che attualmente i passeggeri devono subire per le attese all'imbarco.

Tra gli interventi di potenziamento del porto di Messina si annoverano poi gli ampliamenti delle banchine I Settembre, Marconi e Peloro, importanti opere che consentiranno di ottenere nuovi spazi di banchina e nuovi piazzali portuali per la gestione della logistica del traffico crociere in costante aumento.

E' previsto, altresì, l'ampliamento del Molo Norimberga che una volta completato consentirà di accrescere ulteriormente le potenzialità del porto di Messina relativamente anche alle attività commerciali e di ridisegnare le linee di sviluppo future.

Inoltre è già disponibile la progettazione esecutiva del nuovo terminal crociere del porto di Messina per la quale realizzazione a breve verrà avviata apposita gara di realizzazione e gestione dell'infrastruttura, per un adeguato potenziamento infrastrutturale anche nell'ottica di espansione del traffico crocieristico ed al fine di efficientare lo svolgimento delle operazioni di check-in, i controlli di security oltre che per offrire una maggiore quantità dei servizi ai passeggeri.

La vision è pertanto il rafforzamento strategico, nel quadro di sviluppo urbano, ove i porti assumono la funzione di attrattori/generatori di sviluppo turistico da un lato, grazie al crescente flusso crocieristico e commerciale dall'altro. Lungo quest'asse si innestano un set di progetti tra loro coordinati ed orientati a rafforzare la connessione dell'ultimo miglio tra la rete autostradale e la rete portuale, favorire l'accessibilità marittima e lo sviluppo di funzioni e servizi connessi alla fruizione del mare, riqualificare il waterfront ed i servizi ai crocieristi e passeggeri, ed infine favorire la connessione tra attività industriali/produttive e sviluppo della portualità. In quest'ottica è stato previsto un

cofinanziamento dell'AdSP al Comune di Messina per la realizzazione della Nuova Via Don Blasco.

Ulteriori interventi annoverabili tra quelli che contribuiscono al potenziamento delle infrastrutture della circoscrizione di Messina gestita dall'AdSP sono:

1. La realizzazione della protezione delle aree d.m. alla foce del torrente Annunziata,
2. La ristrutturazione di un pontile di servizio per il Comando VV.F. di Messina,
3. La realizzazione di un impianto fognario presso il porto di Messina,
4. La ristrutturazione dello scalo a nord della banchina Vespri-Colapesce,
5. La rifunzionalizzazione delle aree utilizzate dalla GdF alla radice del Molo Norimberga,
6. La realizzazione di un nuovo edificio servizi ed uffici AdSP nella Zona Falcata di Messina.

Il recupero di un rapporto organico tra territorio portuale e contesto urbano ha caratterizzato la linea dell'Ente per restituire alla città le aree d.m. di interazione città-porto. In tale ottica, poiché sono presenti all'interno della circoscrizione assieme alle aree destinate a funzione tipicamente portuale ulteriori aree, di non minore importanza, naturalmente vocate alla fruizione e godimento del waterfront da parte dei passeggeri, l'Ente sta delineando per queste ultime aree dell'ex Fiera di Messina i primi interventi di riqualificazione, tali zone potranno essere prontamente impiegate per lo sviluppo dei servizi offerti ai crocieristi ed all'utenza portuale in genere.

Per l'attuazione degli interventi programmati per il porto di Messina si stima un totale complessivo di € 85.388.000.

9.1.6. La riqualificazione del Porto di Reggio Calabria

Il Porto di Reggio Calabria è caratterizzato da una marcata disomogeneità a livello urbanistico e funzionale. La banchina di Levante, che nella parte più a sud costituisce il

punto di connessione con il centro cittadino, ha subito negli anni le conseguenze di insediamenti di diversa natura che nel tempo hanno variato la loro stessa destinazione d'uso e senza una prospettiva ben definita hanno aumentato il disordine già presente, perdendo così sia quell'identità prettamente portuale che dovrebbe caratterizzarla che la naturale funzione di collegamento tra porto e città.

Lo scopo è quello di armonizzare le progettazioni in atto attraverso una visione d'insieme univoca che partendo dall'analisi dell'esistente, mediante la definizione delle necessarie ristrutturazioni, demolizioni e nuove realizzazioni porti ad una riqualificazione dell'intera area portuale, anche dal punto di vista urbanistico, attraverso un'integrazione del porto nel tessuto urbano cittadino tale da garantire la fruibilità urbana delle aree in questione valorizzando, nel contempo, anche le attività e le funzioni prettamente portuali. Il fine è la riqualificazione del porto e del suo waterfront, attraverso un progetto organico di sviluppo che ripianifichi le funzioni di aree, strutture e dei diversi ambiti, in funzione del territorio circostante e della destinazione funzionale data alle banchine ed ai moli.

L'esigenza è, quindi, quella di realizzare una serie di interventi di riqualificazione e ammodernamento atti a migliorare gli assetti logistici ed urbanistici del porto per operatori, utenti e cittadinanza, con una particolare attenzione agli aspetti legati all'operatività portuale, alla logistica ed alla viabilità interna ed esterna con particolare riferimento alle interferenze discendenti dalla prossimità dei varchi portuali con la viabilità urbana.

Si mira quindi a valorizzare le potenzialità offerte dalla posizione del Porto di Reggio Calabria, situato nel cuore del centro cittadino ed a pochi passi dalle principali mete turistiche. Gli interventi programmati si ripropongono la realizzazione di un collegamento ciclopedonale tra le aree a nord del porto ed il lungomare improntato a favorire la mobilità sostenibile, nonché la riqualificazione delle aree portuali interessate dall'attraversamento.

Tra il collegamento ciclopedonale e le aree della “Banchina Vecchia di Levante” insistono diversi fabbricati realizzati in periodi storici diversi in relazione alle esigenze del momento senza alcuna pianificazione logistica o urbanistica. Alcuni manufatti risultano essere strutture prefabbricate o precarie che nel tempo, mediante un susseguirsi di modifiche, anche strutturali, e la realizzazione di superfetazioni varie, hanno modificato le volumetrie edilizie creando agglomerati architettonicamente disomogenei.

Poiché le aree prospicienti la “Banchina Vecchia di Levante” saranno destinate al traffico di maxi yacht le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate. Dette strutture dovranno essere accessibili anche alla cittadinanza assicurando policies di security di tipo base e consentendo comunque il libero, ancorché disciplinato e controllato accesso dei pedoni.

Dovranno, dunque, essere previsti spazi direttamente funzionali alla destinazione d’uso prevista per le banchine interessate, atte ad ospitare le attività portuali operative ed i servizi annessi. La realizzazione di nuove e moderne strutture, energeticamente sostenibili, che accorpino in maniera razionale in nuove volumetrie tutte quelle attività funzionali all’operatività portuale integrando il tutto con la progettazione del waterfront dal punto di vista urbanistico ed architettonico.

Al fine di offrire servizi di qualità al traffico passeggeri e per favorire lo sviluppo delle attuali linee di collegamento risulta necessario potenziare le infrastrutture necessarie per il traffico passeggeri mediante implementazione di ulteriori pontili di ormeggio e quanto altro migliorativo dell’attuale servizio offerto ai passeggeri ed all’utenza del porto di Reggio Calabria.

Gli interventi programmati per la riqualificazione del Porto di Reggio Calabria ammontano ad un totale complessivo di € 30.849.251.

9.1.7. La rifunzionalizzazione del Porto di Milazzo

L'AdSP dello Stretto nell'ottica di potenziamento delle infrastrutture portuali di competenza ha provveduto all'inserimento nella propria programmazione numerosi interventi per la rifunzionalizzazione anche del porto di Milazzo ed, in particolare, quanto appresso specificato.

Per lo sviluppo dell'area di Giammoro si è provveduto al completamento delle attività inerenti la realizzazione del pontile industriale i cui lavori sono stati consegnati in data 08/02/2018. I lavori sono stati ultimati per un importo complessivamente contabilizzato e liquidato pari a € 21.202.766,73 ed è attualmente in corso il collaudo finale delle opere che si concluderà entro il III trimestre 2023.

E' stato altresì ultimato e collaudato l'intervento riguardante il dragaggio dei fondali del porto di Milazzo, intervento che come è noto risultava sospeso dal gennaio 2007 a seguito di questioni riguardanti l'istituzione del S.I.N.. I lavori ripresi a giugno 2021 sono stati ultimati in data 09/06/2022.

All'attualità è stato dato corso all'appalto dei lavori di completamento delle banchine e dei pontili interni al bacino portuale di Milazzo per un importo preventivato di € 26.200.000. Tale intervento comprende il completamento della banchina, perimetrata da palancole avente superficie di circa 18.000 mq e 350 ml circa di accosti. Questo intervento prevede il completamento delle opere realizzate col precedente appalto.

E' stata inoltre avviata la procedura di affidamento dei lavori per la realizzazione della nuova viabilità e della recinzione portuale nelle aree comprese fra il molo sottoflutto, la via Bixio e la via Tonnara per un importo di € 2.550.000. L'intervento interessa la porzione Sud-Est dell'ambito del Porto di Milazzo, compresa tra la viabilità comunale, e precisamente la Via Nino Bixio, e le aree portuali in prossimità della Banchina XX Luglio e della nuova banchina in costruzione che si affacciano sullo specchio acqueo. La soluzione progettuale prevede il collegamento delle biglietterie

“Acquevirole” con i piazzali portuali di imbarco evitando che i mezzi occupino la pubblica viabilità comunale. L’intero intervento è tutto interno all’area portuale. Dal nuovo ingresso all’area portuale, in corrispondenza della rotonda, si potrà accedere al molo sottoflutto, all’area di parcheggio, o alle corsie di imbarco, e per gli operatori interni, anche all’area biglietteria. Tutte le corsie di marcia sono affiancate da zone pedonali e saranno inoltre realizzati gli impianti di pubblica illuminazione, idrico, fognario, di prima pioggia, di tele controllo e monitoraggio.

Nell’ottica del miglioramento dei servizi e potenziamento infrastrutturale sono stati poi programmati ulteriori interventi a vantaggio del porto di Milazzo e nello specifico:

- un nuovo impianto fognario sul molo Marullo per € 465.000 finalizzato alla realizzazione di un collettore di raccolta di tutte le acque nere che consentirà di aumentare la ricettività dei servizi esistenti sul Molo nonché di migliorare la qualità urbana ed ambientale di Molo Marullo, riqualificando la cortina dei magazzini ”storici” dello stesso e consentirne lo sviluppo minimizzandone sensibilmente l’impatto ambientale, l’intervento prevede, altresì, una predisposizione di cavidotti per future implementazioni impiantistiche da allocare sfruttando lo scavo già predisposto;
- un nuovo fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede GdF per € 650.000 l’intervento, la cui progettazione è curata dal Provveditorato OO.PP. è in fase di definizione e si prevede venga consegnata già entro il III trimestre 2023;
- un nuovo cunettone servizi presso la banchina XX Luglio per € 250.000 per il quale si conta che la progettazione possa essere consegnata entro il III trimestre 2023;
- un nuovo fabbricato sul Molo Marullo da adibire a sede dell’AdSP per € 1.500.000 per il quale si conta che la progettazione sarà consegnata entro il IV trimestre 2023.

Infine si evidenzia l’importanza del progetto Hub Eolie anch’esso inserito nella programmazione dell’Ente.

La Città di Milazzo è, infatti, collegata allo svincolo autostradale di Milazzo attraverso una strada di scorrimento denominata “Asse Viario”. Per rendere efficace la riorganizzazione portuale, anche al fine di valorizzare l’inserimento nelle ZES dell’agglomerato industriale di Giammoro, dovrà essere realizzata una nuova viabilità di collegamento dedicata che consenta di collegare, senza interferenze con il traffico urbano, colleghi il porto di Milazzo con l’agglomerato industriale di Giammoro (Area ZES). Il nuovo collegamento diretto delle aree portuali con l’asse viario dovrà by-passare interamente la viabilità esistente minimizzando le interferenze ed i punti di conflitto con i flussi attuali legati essenzialmente agli accessi privati ed al traffico di attraversamento da e per il centro abitato, caratterizzati da basse velocità di percorrenza.

Gli interventi per la rifunzionalizzazione del porto di Milazzo ammontano ad un totale complessivo di € 113.105.000.

9.1.8. Il potenziamento delle infrastrutture per i passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni

L’Area dello Stretto rappresenta una zona di grande interesse nel panorama nazionale e internazionale della logistica e dei trasporti per effetto del gran numero di mezzi e della grande quantità di merci che si spostano quotidianamente da e verso il continente.

Per quanto concernente il potenziamento delle infrastrutture portuali sul versante calabrese ci si riferisce al porto di Villa San Giovanni, ubicato in adiacenza alla omonima stazione ferroviaria, oggi pressoché interamente dedicato al traghettamento da e per la Sicilia di treni e gommato pesante e leggero.

Le attuali dotazioni del porto sono costituite da tre invasature a sud, riservate al traghettamento di passeggeri, automezzi e convogli ferroviari da e verso la Sicilia, oltre che da uno scivolo destinato all’attracco di navi Ro-Ro, in aree RFI, mentre a nord sono situati gli approdi destinati al trasporto dei mezzi gommati e dei passeggeri tra le sponde

della Calabria e della Sicilia gestiti da Società privata in regime di concessione (quattro scivoli per navi Ro-Ro).

Stante la ristrettezza della dotazione infrastrutturale sopra citata l'AdSP dello Stretto ha programmato la realizzazione di nuove banchine nell'attuale porto di Villa S.G. ai fini del miglioramento e del potenziamento dei servizi offerti all'utenza.

Nello specifico si prevede la costruzione di nuovi ormeggi, ricavati ampliando l'attuale banchinamento del porto di Villa San Giovanni (in adiacenza allo scivolo 0), ai fini dell'ormeggio in contemporanea di quattro mezzi veloci e per la realizzazione di un terminal passeggeri dedicato.

Presso i nuovi banchinamenti la realizzazione di una stazione marittima in prossimità degli attracchi consentirà una migliore gestione dei flussi passeggeri dei pendolari dello Stretto e favorirà un agevole collegamento diretto con la stazione ferroviaria.

Il tratto di banchina pubblica del Porto di Villa San Giovanni, prospiciente la via Marina, che funge da collegamento pedonale tra la stazione ferroviaria ed il terminal traghetti ubicato a nord, risulta attualmente non idoneo a garantire l'instradamento in sicurezza dei numerosi passeggeri in transito. L'intervento in oggetto, a completamento degli interventi di sistemazione della pavimentazione pedonale, consiste nella realizzazione di una copertura dei camminamenti atta a riparare l'utenza dalle intemperie ed a garantire un elevato standard di confort e sicurezza, oltre a riqualificare, da un punto di vista anche estetico, il tratto di waterfront interessato dall'intervento. Le pensiline, realizzate mediante l'accostamento di moduli prefabbricati, potranno essere riallocate e riutilizzate in altre aree dell'ambito portuale in caso di sopraggiunte modifiche del layout generale dell'area.

Inoltre si segnala un importante intervento che riguarda i lavori di ristrutturazione dello "Scivolo Zero" il quale si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi: riammodernamento della parte strutturale dell'infrastruttura; potenziamento ed

ammodernamento degli impianti a rete e sistemazione logistica e miglioramento della sicurezza delle aree portuali di che trattasi.

Infine si segnala un importante intervento atto al ripristino delle quote navigabili del bacino portuale di Villa San Giovanni per il quale è in corso l'approvazione del relativo progetto per l'affidamento dei lavori.

Il costo degli interventi descritti per il porto di Villa San Giovanni ammonta a complessivi € 77.797.927.

9.1.9. Il recupero del Porto di Saline

Nel dicembre 2003 una violenta mareggiata causò il collasso, col conseguente crollo, di un tratto del molo di sottoflutto del porto di Saline ed i successivi interrimenti causarono la chiusura della imboccatura venutasi a creare nel 2003 e la definitiva cessazione delle attività già a partire dalla fine dell'anno 2009 ad oggi. Negli anni a seguire anche la testata del molo di sopraflutto subì crolli e collasso strutturale ed il fenomeno di insabbiamento dell'imboccatura portuale non si è più arrestato.

Con D.L. n. 121/2021 convertito con modificazioni dalla L. n. 156/2021 il porto di Saline è entrato a far parte della circoscrizione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ricomprendente i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri, in Sicilia, ed i porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni, in Calabria.

A seguito di apposita campagna di indagini e verifiche tecniche, finalizzate allo studio del fenomeno di interrimento sopra descritto ed all'adozione delle contromisure necessarie, si è provveduto al perfezionamento di un progetto di parziale dragaggio dei fondali del bacino e dell'imboccatura portuale e ricostruzione del cassone di testata del molo di sopraflutto del porto.

Gli interventi programmati nel porto di Saline scaturiscono dagli studi ed approfondimenti che dal 06/05/2022, data di consegna della struttura portuale all'AdSP

dello Stretto, sono stati effettuati al fine di consentire l'operatività della struttura portuale completamente inattiva da oltre dieci anni.

I lavori previsti nel breve periodo dall'AdSP comprenderanno: 1. il dragaggio di quota parte del bacino portuale finalizzato al ripristino del canale di accesso e dell'imboccatura portuale, tale parziale dragaggio consentirà la riapertura dell'imboccatura per circa 50 metri; 2. la ricostruzione della testata del molo di sopraflutto e collocazione di un apposito fanale di segnalazione; 3. la realizzazione di pennello "trappola" che verrà realizzato con massi artificiali in cls per bloccare il trasporto di materiale solido che causa l'insabbiamento dell'imboccatura portuale.

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto intende valorizzare il porto di Saline Joniche avviando nell'immediato un virtuoso processo di ripristino dell'operatività dell'infrastruttura portuale al fine di poterla rendere nel breve periodo nuovamente operativa affinché possa diventare in futuro un porto di riferimento dell'area dello Stretto di Messina e del Mediterraneo.

Oltre agli interventi di ristrutturazione e di riparazione di cui sopra necessiterà in futuro provvedere agli interventi necessari alla riparazione delle banchine e dei moli danneggiati ed ammalorati e procedere al ripristino delle quote navigabili della restante parte del bacino attraverso un intervento di dragaggio complessivo del porto.

Gli interventi per l'avvio del recupero del Porto di Saline ammontano ad un totale complessivo di € 10.000.000.

9.1.10. *Interventi del Comune di Messina cofinanziati dalla AdSP dello Stretto*

a) Progettazione e realizzazione della piattaforma logistica intermodale con annesso scalo portuale del porto di Tremestieri

L'intervento ha origine con l'Ordinanza n. 3633 del 5.12.2007. Il Presidente del Consiglio dei Ministri, in relazione alla situazione di grave crisi derivante dalle complesse

problematiche del traffico e della mobilità nella Città di Messina, suscettibili di compromettere la qualità della vita della collettività interessata, nominava il Prefetto di Messina Commissario delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza di cui al D.P.C.M. del 08/09/2006, successivamente sostituito dal Sindaco del Comune di Messina con O.P.C.M. n. 3721 del 19/12/2008.

I lavori di costruzione del nuovo Porto di Tremestieri sono stati avviati nel marzo 2018 ma la prima fase delle attività di cantiere sono state caratterizzate da un andamento anomalo dovuto alle interferenze riscontrate all'atto delle operazioni di scavo per la posa delle fondazioni portuali, ciò è stato superato con la stipula dell'atto di transazione del 3 agosto 2020, atto aggiuntivo e novativo stipulato dopo la sospensione lavori disposta per la fase iniziale emergenziale della pandemia Covid 2019, dal 9 marzo 2020 al 31 agosto 2020.

Il QE dell'intervento prevede una spesa complessiva di € 74.470.861,87 a cui è interessata l'AdSP dello Stretto con fondi propri per euro 15.000.000 (assicurati, sino a revoca, con finanziamento pari a euro 17.000.000 nell'ambito del PON Infrastrutture & Reti 2014/2020) e con i seguenti finanziamenti vincolati alla realizzazione dell'opera di cui questo Ente è beneficiario, mentre soggetto attuatore è il Comune di Messina:

- euro 2.010.084,69 Decreto MIT 10999 del 31/12/2015;
- euro 28.000.000,00 Decreto MIT MEF n. 457 del 31/12/2015;
- euro 4.474.915,31 Fondi PAC Salvaguardia;

b) Progettazione e realizzazione della strada di collegamento tra il viale Gazzi e l'approdo per via Don Blasco nel Comune di Messina

L'intervento risulta inserito tra gli "Interventi urgenti della protezione civile diretti a fronteggiare l'emergenza ambientale determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nella città di Messina", di cui all'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri n. 3633 del 05/12/2007 e successiva Ordinanza n. 3721 del 19/12/2008.

Il progetto prevede la realizzazione di una strada di circa 3.800 metri per il collegamento tra il Viale Gazzi e l'approdo Norimberga per Via Don Blasco riguardante, in particolare, l'adeguamento della strada esistente per circa 3.000 metri e la realizzazione di nuove opere per i rimanenti 800 metri.

Il QE dell'intervento prevede una spesa complessiva di € 27.000.000,00 a cui per €5.000.000 partecipa l'AdSP dello Stretto con un finanziamento di cui è beneficiaria di pari importo a valere sui fondi PON – Infrastrutture e Reti – 2014 – 2020, giusta convenzione procedimentale per la erogazione del contributo statale sottoscritta in data 03/02/2023 con il Comune di Messina nella qualità soggetto attuatore dell'opera.

9.1.11. Il progetto ASTRA per l'avvio della digitalizzazione dei Porti dello Stretto

Il progetto ASTRA (“Analysis, Security, Tracking, Recognition, Administration”) dovrà consentire la prosecuzione del programma di digitalizzazione dell'Ente e dei porti del Sistema Portuale. Gli obiettivi principali possono essere così riassunti.

Da un lato dotare l'AdSP dello Stretto di un proprio sistema informativo che consenta la gestione full digital dell'attività amministrativa ed il controllo dell'operatività dei porti e delle aree logistiche ad esse collegate nella prospettiva di supportare la digitalizzazione della catena logistica sfruttando tutte le più moderne tecnologie e rendere i porti pronti ad interfacciarsi con i moderni sistemi delle navi e degli operatori.

Dall'altro creare il nucleo di base di una comunità di sviluppo software, open source, liberamente e facilmente riusabile, dedicato ai porti ed alla logistica che possa allargarsi ad altre AdSP e nodi logistici, interoperabile ed integrabile con i sistemi abilitanti nazionali, da attivare sul Polo Strategico Nazionale (PSN), come ad esempio l'integrazione con la Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND) che consentirà l'interoperabilità dei sistemi informativi e delle basi di dati della PA rispondendo all'obiettivo di semplificare gli adempimenti amministrativi di cittadini e imprese.

L'idea è quella di impiegare anche sistemi IoT con moderni sensori e attuatori di campo utili al monitoraggio in tempo reale e alla raccolta e immagazzinamento di dati relativi allo stato di uomini, mezzi, attrezzature, luoghi e edifici e ambiente in generale.

Solo a titolo esemplificativo si richiamano i casi d'uso relativi alla infomobilità, al controllo dei varchi di accesso, al controllo dei flussi di persone e mezzi, alla salubrità dei luoghi di lavoro e ai livelli di qualità dell'aria e dell'acqua nelle zone banchinate e sui piazzali operativi.

In un'ottica "Smart & Green Ports" in cui il nostro Paese guarda alla crescita sostenibile ed efficiente, questo progetto non può che rappresentare una milestone verso la digitalizzazione dei processi, le soluzioni smart e le tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Gli interventi per l'attuazione della prima fase del Progetto ASTRA che sarà attuata utilizzando la Convenzione CONSIP SAC2 ammontano ad un totale complessivo di € 3.500.000.

9.2. *La programmazione infrastrutturale di breve e medio termine*

Comune di Messina - Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata	3.180.000
Porto di Messina - Ristrutturazione del pontile VV.F. nella Zona Falcata di Messina	1.535.000
Comune di Pace del Mela - Lavori di realizzazione di un pontile industriale a giorno in località Giammoro	24.990.000
Porto di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali	5.950.000
Porto di Milazzo - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	26.200.000
Porto di Milazzo - Realizzazione nuova viabilità e recinzione portuale nelle aree tra sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara	2.580.000
Porto di Milazzo - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo	465.000

Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina	19.300.000
Porto di Messina - Lavori per la rettifica della banchina I Settembre del porto di Messina	8.143.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina	23.000.000
Comune di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	17.000.000
Comune di Messina - Lavori di realizzazione di Via Don Blasco	5.000.000
Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell’area dello Stretto: Elettrificazione delle banchine portuali	23.225.000
Porto di Messina – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell’area dello Stretto	26.775.000
Porto di Messina - Realizzazione impianto fognario sulla Banchina I Settembre	200.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di ristrutturazione edificio da destinare a sede dell'AdSP dello Stretto	550.000
Porto di Milazzo - Intervento di riforestazione nelle aree demaniali in località Giammoro del Comune di Pace del Mela	520.000
Porto di Messina - Riqualificazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento la "Passeggiata a mare"	6.861.880
Interventi di caratterizzazione ambientale delle aree di sedime della zona Falcata	1.160.000
Progetto ASTRA – Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi alle attività di Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione nei porti dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto	3.500.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina	7.650.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri	2.000.000
Porto di Messina – Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno	5.000.000

Porto di Milazzo - Ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede uffici GdF	650.000
Porto di Milazzo - Interventi di demolizione e ricostruzione del cunicolo servizi della Banchina XX Luglio	250.000
Porto di Messina - Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e dei relativi impianti	2.000.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di ristrutturazione aree a nord della banchina Vespri-Colapesce	3.500.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di rifunionalizzazione aree della GdF presso la radice del Molo Norimberga	880.000
Porto di Reggio Calabria - Realizzazione degli apprestamenti di security delle aree portuali di Reggio Calabria	3.800.000
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di realizzazione di pensiline di protezione dei camminamenti pedonali	1.551.697
Porto di Reggio Calabria e di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Reggio Calabria e del secondo pontile della raffineria	900.000
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di dragaggio dei fondali del porto	900.000
Porto di Reggio Calabria -Lavori di adeguamento banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria	7.473.841
Porto di Reggio Calabria – Riqualficazione area del Molo di Levante	5.000.000
Porto di Reggio Calabria – Realizzazione di un terminal passeggeri per scalo crocieristico	5.225.410
Porto di Milazzo - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	1.500.000
Porto di Reggio Calabria – Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto	2.000.000
Porto di Reggio Calabria – Implementazione dei pontili di ormeggio dei mezzi veloci e potenziamento della stazione passeggeri	3.000.000
Porto di Reggio Calabria - Riqualficazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare	2.900.000

Porto di Villa San Giovanni - Risanamento strutturale banchina scivolo "0"	4.780.539
Porto di Messina - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	8.000.000
Porto di Villa San Giovanni – Realizzazione di nuovi ormeggi per mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri	70.565.691
Porto di Messina – Cofinanziamento lavori di realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco a cura del Comune di Messina quale stazione appaltante	5.000.000
Porto di Saline – Interventi urgenti di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione del porto (**)	10.000.000
Porto di Messina – Intervento di rimozione fonti di contaminazione primaria in zona Falcata (**)	21.330.855
Porto di Messina – Intervento di riqualificazione architettonica e paesaggistica dei compendi edilizi e delle aree demaniali esistenti tra il torrente Bocchetta ed il torrente Giostra all'esito di un Concorso di progettazione (**)	100.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Falcata Revival” (**)	118.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Hub Eolie” (**)	50.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Risorse del triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020” – Progetto “Stretto Link Messina” (**)	90.000.000
(**) Nuovo inserimento	Totale complessivo
	733.992.914