

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto
Piano Operativo Triennale 2026-2028



Documento approvato nella riunione del Comitato di Gestione del 22/07/2026

INDICE

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-produttivo dell'area dello Stretto di Messina

1.4.1. Struttura economica e tessuto produttivo

1.4.2. Mercato del lavoro e condizioni sociali

1.4.3. Dinamiche demografiche e capitale umano

1.4.4. Infrastrutture, logistica e ruolo strategico dello Stretto

1.4.5. Legalità e qualità dello sviluppo

1.4.6. Porti e trasporto marittimo

1.4.7. Prospettive e sfide

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

2.1. Rafforzamento della Competitività Infrastrutturale

2.2. Transizione Ecologica ed Efficienza Energetica

2.3. Digitalizzazione e Innovazione Tecnologica

2.4. Sviluppo dei Traffici e Valorizzazione delle Attività Portuali

2.5. Integrazione Porto-Città e Rigenerazione Urbana

2.6. Rigenerazione del Patrimonio Demaniale Marittimo

2.7. Sviluppo Economico e Territoriale

2.8. Rafforzamento della Governance e Sostenibilità Economico-Finanziaria

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*
 - 9.1.1. *Transizione energetica della mobilità marittima nello Stretto di Messina – Progetto STRETTO GREEN*
 - 9.1.2. *La riqualificazione del waterfront nord di Messina*
 - 9.1.3. *Il potenziamento degli approdi di Tremestieri*
 - 9.1.4. *La bonifica e riqualificazione delle aree di Zona Falcata nel Porto di Messina*
 - 9.1.5. *Il miglioramento delle infrastrutture nel Porto di Messina*
 - 9.1.6. *La riqualificazione del Porto di Reggio Calabria*
 - 9.1.7. *La rifunzionalizzazione del Porto di Milazzo*
 - 9.1.8. *Il potenziamento delle infrastrutture per i passeggeri nel Porto di Villa San Giovanni*
 - 9.1.9. *Il recupero del Porto di Saline*
 - 9.1.10. *Interventi del Comune di Messina cofinanziati dalla AdSP dello Stretto*
 - 9.1.11. *Il progetto per la digitalizzazione dei Porti dello Stretto*
 - 9.2. *La programmazione infrastrutturale di breve e medio termine*

Premessa

Il Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si colloca in una fase di significativa trasformazione per il sistema portuale nazionale e per l’area dello Stretto, chiamata a confrontarsi con dinamiche economiche, infrastrutturali e geopolitiche in rapida evoluzione. L’intensificarsi dei traffici passeggeri e merci, la progressiva integrazione nelle reti TEN-T, l’avanzare dei processi di transizione energetica e digitale, il riavvio delle procedure per la realizzazione del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria e i nuovi venti di guerra configurano uno scenario in cui i porti dello Stretto sono chiamati ad assumere un ruolo strategico ancora più rilevante.

Il POT 2026-2028 trova spunto e doverosamente assicura continuità di realizzazione di quanto programmato negli anni precedenti e si sviluppa in coerenza con il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto n. 350/2023. Tale coerenza garantisce l’allineamento del Piano agli indirizzi nazionali ed europei in materia di portualità, logistica, sostenibilità e digitalizzazione, nonché alle Linee Guida per la pianificazione portuale.

La particolare configurazione geografica dello Stretto di Messina – principale corridoio di collegamento tra la Sicilia e il continente – conferisce ai porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline Joniche un ruolo centrale nella mobilità non soltanto regionale, ma nazionale ed europea. Si tratta di un sistema unico, caratterizzato dal flusso passeggeri più elevato dell’Unione, da un traffico commerciale in costante evoluzione e da una crescente domanda di servizi logistici integrati, crocieristici, intermodali e di short sea shipping.

All’interno di questo contesto, il Piano definisce un percorso strategico che prende avvio dall’analisi del quadro socio-economico e trasportistico, dalle tendenze dei traffici e dallo stato delle infrastrutture, per poi tradursi in una visione organica orientata allo sviluppo competitivo e sostenibile dell’intero sistema portuale. Gli assi portanti del POT 2026-2028 riguardano:

- il rafforzamento infrastrutturale e l’ammodernamento delle aree operative, con interventi strategici in tutti i porti del sistema;
- la transizione energetica e ambientale, attraverso il progetto Stretto Green, l’elettrificazione delle banchine, l’efficientamento energetico e lo sviluppo di soluzioni innovative basate su fonti rinnovabili;
- la digitalizzazione dei processi e l’evoluzione verso un ecosistema portuale intelligente,

integrato e sicuro, in linea con gli obiettivi del PNRR e con le strategie europee in materia di cybersecurity;

- lo sviluppo dei traffici commerciali, del cabotaggio, dello short sea shipping e del crocierismo, valorizzando le funzioni complementari dei diversi scali;
- l'integrazione porto-città e la rigenerazione urbana, con particolare riferimento al waterfront nord di Messina, alla Zona Falcata, al ridisegno funzionale degli ambiti portuali di Reggio Calabria e Milazzo e alla riqualificazione dell'area Pentimele di Reggio Calabria;
- la valorizzazione del patrimonio demaniale e il potenziamento delle connessioni di ultimo miglio, ferroviarie e stradali;
- il completamento e l'attuazione del nuovo assetto regolatorio e pianificatorio, con l'avvio dei Piani Regolatori Portuali dei singoli scali;
- il rafforzamento della governance, dell'organizzazione interna e della capacità amministrativa dell'Ente, anche attraverso nuovi profili professionali e una piena digitalizzazione delle funzioni operative.

Particolare attenzione è dedicata ai possibili impatti, diretti e indiretti, del progetto di attraversamento stabile dello Stretto. Il POT individua le attività preliminari necessarie per assicurare che le infrastrutture portuali possano essere adeguate alla futura configurazione della mobilità, garantendo continuità dei servizi durante la fase di realizzazione dell'opera e valorizzando, nel lungo periodo, nuove opportunità economiche e logistiche.

Il Piano Operativo Triennale 2026-2028 rappresenta dunque uno strumento di programmazione e di indirizzo che orienta le scelte dell'Autorità verso un modello di porto moderno, efficiente, sostenibile e digitale, capace di sostenere la competitività delle imprese, la mobilità quotidiana dei cittadini, la qualità dell'ambiente e la coesione territoriale. La strategia qui delineata non solo consolida il ruolo dell'AdSP dello Stretto come nodo fondamentale per la connettività mediterranea, ma ambisce a trasformare i porti dell'Area dello Stretto in piattaforme integrate di innovazione, logistica avanzata e sviluppo sostenibile al servizio dell'economia regionale e nazionale.

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. 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. Assentito in concessione nel corso del 2024, è di recentissima attivazione una prima linea di portacontainer operata verso il porto di Cagliari.

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, 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 degli ultimi anni si sta attestando nel segmento delle navi da crociera della fascia luxury.

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 è 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, commerciali 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*

Le analisi dei traffici presentate nelle sezioni successive assumono come riferimento l'ultimo esercizio disponibile e il relativo confronto con i dodici mesi precedenti, al fine di fornire una base informativa aggiornata e funzionale alla definizione delle linee strategiche e degli obiettivi operativi per lo sviluppo dei porti dello Stretto nel triennio di programmazione.

Traffico merci

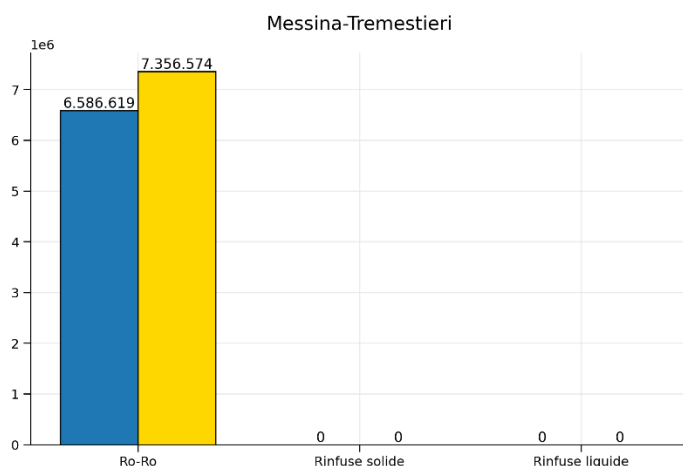
MOVIMENTAZIONE MERCI PORTI ADSP ANNI 2024 E 2025

	Toccate navi (n)	Merci varie Ro-Ro (t)	Rinfuse solide (t)	Rinfuse liquide (t)
Porto di Messina-Tremestieri 2024	97.438	6.586.619	0	0
Porto di Messina-Tremestieri 2025	103.263	7.356.574	0	0
Differenza Percentuale 24-25	6%	12%	0%	0%
Porto di Villa San Giovanni 2024	80.726	5.718.535	0	0
Porto di Villa San Giovanni 2025	85.703	5.406.341	0	0
Differenza Percentuale	6%	-5%	0%	0%
Porto di Milazzo 2024	9.239	271.220	3.672	17.431.643
Porto di Milazzo 2025	11.054	260.509	5.956	19.076.334
Differenza Percentuale	20%	-4%	62%	9%
Porto di Reggio Calabria 2024	16.002	1.012.792	88.894	0
Porto di Reggio Calabria 2025	16.874	1.538.567	112.496	0
Differenza Percentuale	5%	52%	27%	0%
TOTALE SISTEMA 2024	203.405	13.589.166	92.566	17.431.643
TOTALE SISTEMA 2025	216.894	14.561.991	118.452	19.076.334
Differenza Percentuale	7,0%	7,00%	28%	9%

L'analisi dei dati relativi ai porti di **Messina-Tremestieri, Villa San Giovanni, Milazzo e Reggio Calabria** per gli anni **2024 e 2025** mette in evidenza dinamiche differenziate tra i vari scali, confermando al tempo stesso l'inserimento dell'area dello Stretto entro le più ampie tendenze che

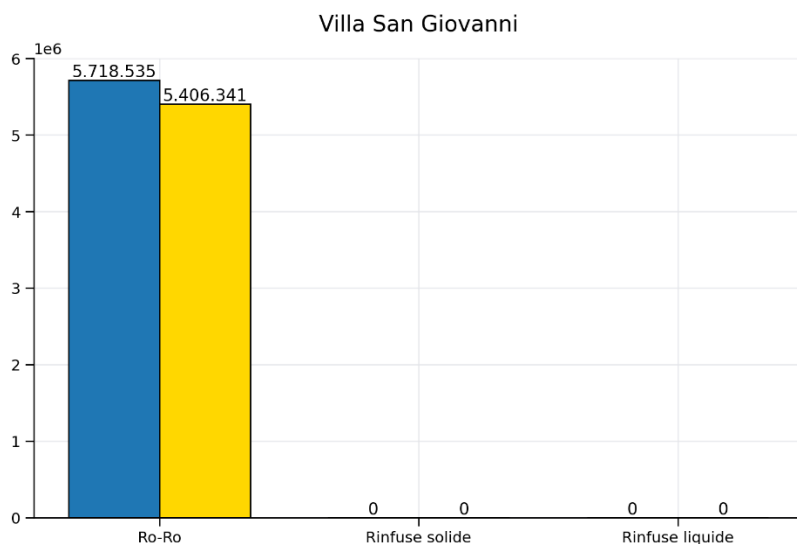
caratterizzano il sistema portuale italiano e mediterraneo e con tutti i dati in crescita percentuale.

I porti di **Messina–Tremestieri** hanno registrato un incremento sia nelle toccate nave (+5,98%) sia nel traffico Ro-Ro merci varie (+11,69%), confermando un rafforzamento dei volumi di attraversamento e un’evoluzione positiva del traffico commerciale sulla direttrice Sicilia–Calabria.

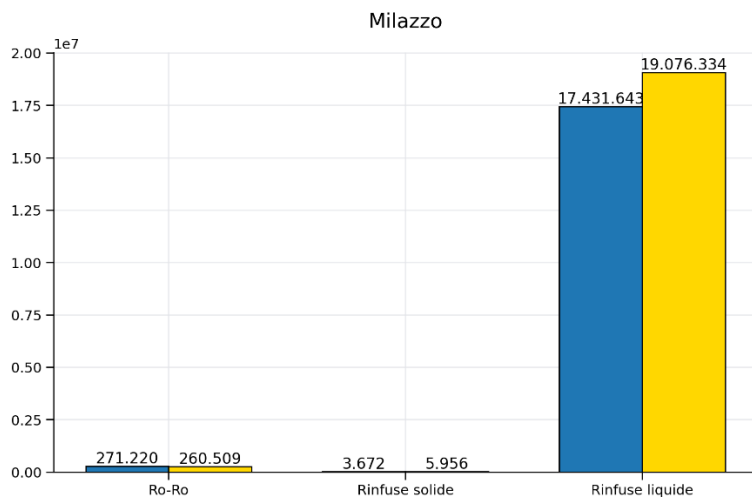


In modo speculare a **Villa San Giovanni** i dati hanno mostrato un aumento delle toccate nave (+6,16%), in linea con la crescita della domanda di mobilità nello Stretto.

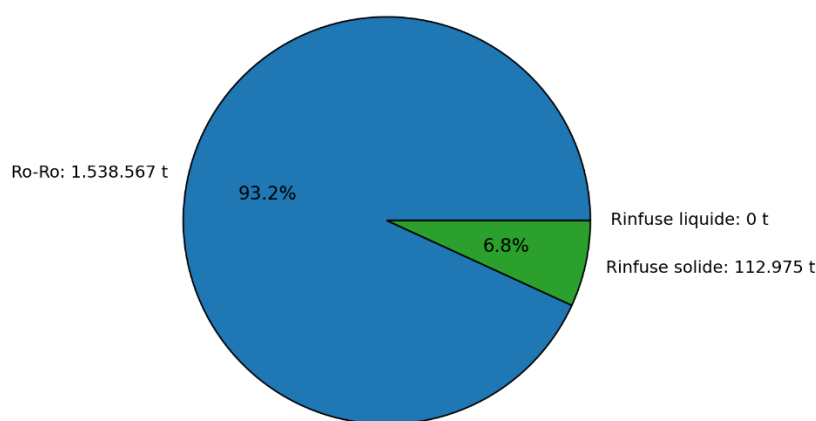
Si registra invece un calo del Ro-Ro merci (-5,46%), dovuto allo spostamento della linea ro-ro di Blufferries nell’ultimo trimestre dell’anno a Reggio Calabria a causa dell’interdizione dello Scivolo 0 per i lavori di risanamento strutturale finanziati con fondi PNRR.



Milazzo risulta il porto con l'evoluzione più significativa con +19,64% delle toccate nave, +62,20% delle Rinfuse solide e +9,43% per quelle liquide. Questi incrementi suggeriscono un possibile ed auspicabile rafforzamento del ruolo di Milazzo come scalo industriale e logistico ad ampio spettro.



Reggio Calabria evidenzia una crescita delle toccate nave del 5%, accompagnata da un deciso aumento del traffico Ro-Ro merci pari al 52%, risultato legato soprattutto al trasferimento provvisorio da Villa S.G. della linea di Blufferries durante l'ultimo trimestre. Anche le rinfuse solide segnano un incremento del 27%. Questi risultati confermano il porto calabrese come protagonista di rilievo nel panorama marittimo dello Stretto.



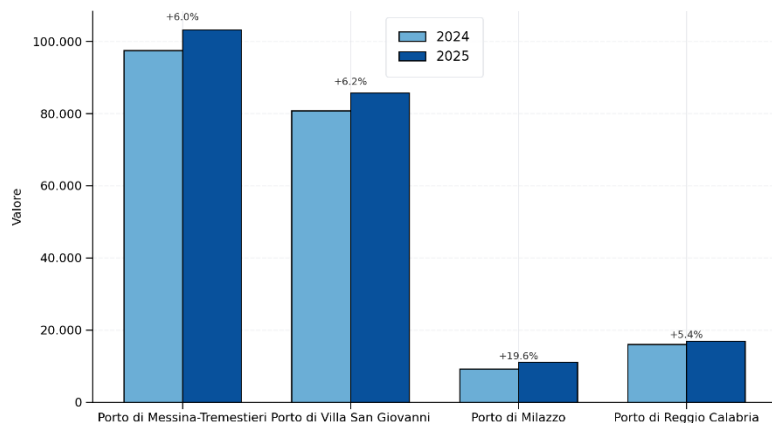
Nel complesso, i dati confermano una dinamica vivace dell'area, con i porti che si differenziano per specializzazione e volumi, contribuendo in modo complementare alla mobilità marittima dello Stretto.



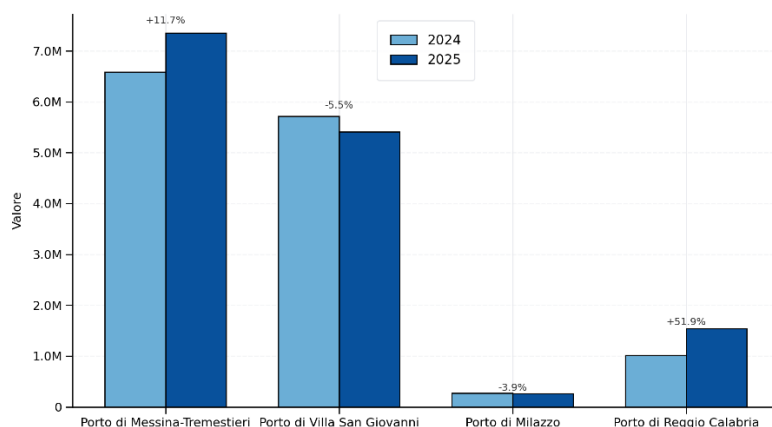
Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline

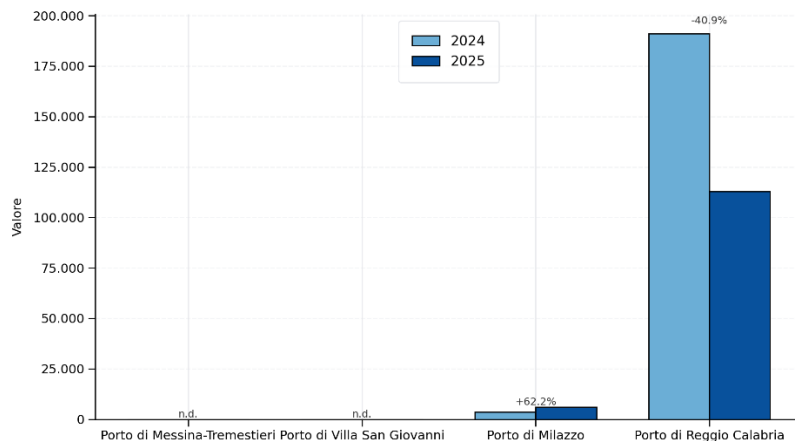
Toccate navi - Confronto tra porti (2024 vs 2025)

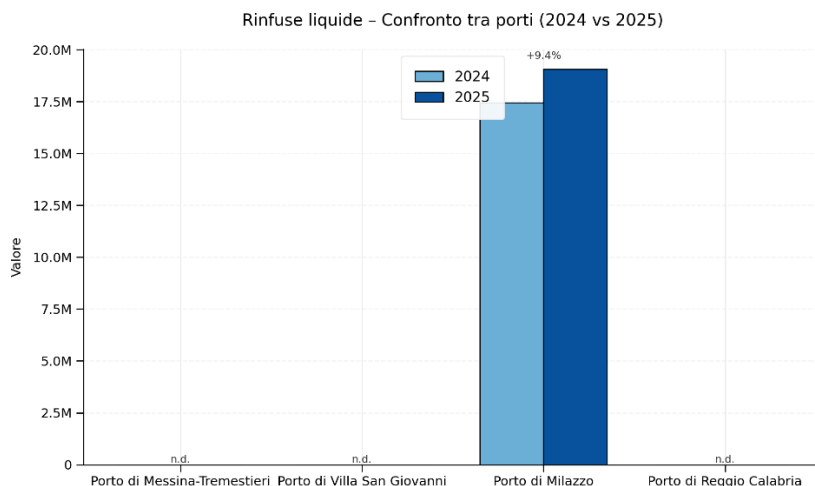


Merci varie Ro-Ro - Confronto tra porti (2024 vs 2025)



Rinfuse solide - Confronto tra porti (2024 vs 2025)





Le performance dei porti dell'area dello Stretto si inseriscono in un contesto nazionale caratterizzato da un moderato incremento dei traffici nel 2025. Secondo le statistiche Assoporti–SRM Assoporti e SRM, centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, aggiornate al primo semestre 2025 i porti italiani hanno movimentato quasi 250 milioni di tonnellate di merci, pari a un +1,2% rispetto al 2024, con una crescita in particolare di container (+2,6%) e di rinfuse solide (+18,9%) e un calo delle rinfuse liquide (–3,5%) e davvero minimo dei Ro-Ro rotabili (–1%).

L'andamento dei porti dello Stretto rispecchia quindi alcune di queste tendenze e ciò si conferma anche a livello mediterraneo:

- **Rinfuse solide in forte crescita** a Milazzo, che supera di gran lunga la media nazionale, posizionandosi tra gli scali più dinamici.
- **Toccate nave in aumento** nella maggior parte dei porti locali, coerenti con il generale rafforzamento della portualità italiana.¹
- L'aumento delle **toccate nave** rispecchia l'intensificazione delle rotte regionali nell'area Med.
- I forti incrementi registrati a **Milazzo** si allineano al trend mediterraneo delle **rinfuse solide** e dell'ampliamento dei traffici industriali.

¹ Il confronto con i trend nazionali si basa sui dati Assoporti–SRM relativi al primo semestre 2025 (ultimo dato disponibile). I dati dei porti dell'area dello Stretto sono invece annuali. Ne consegue che i confronti hanno valore indicativo sui trend, anche se non sono perfettamente omogenei dal punto di vista temporale.

- Le oscillazioni del **Ro-Ro** rispecchiano sia dinamiche locali sia le leggere flessioni nazionali del comparto.

In sintesi, i porti dell'area dello Stretto non solo mantengono un ruolo cruciale per la mobilità regionale, ma mostrano segnali di integrazione crescente con le più ampie reti logistiche italiane e mediterranee.

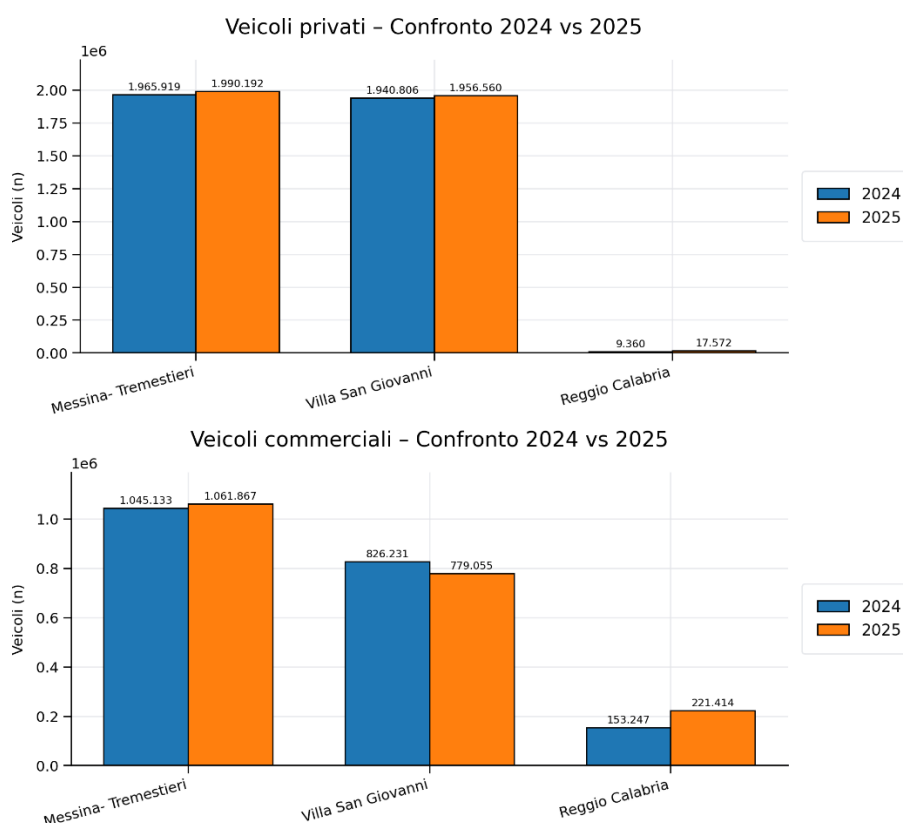
Attraversamento dello Stretto

	Toccate navi (n)	Merci varie in colli (t)	Veicoli Privati (n)	Veicoli Commerciali (n)	Passeggeri (n)
Porto di Messina- Tremestieri 2024	110.266	6.586.619	1.965.919	1.045.133	11.024.834
Porto di Messina- Tremestieri 2025	108.833	7.356.574	1.990.192	1.061.867	11.690.724
Differenza Percentuale	-1%	12%	1%	2%	6%
Porto di Villa San Giovanni 2024	86.502	5.718.535	1.940.806	826.231	10.018.005
Porto di Villa San Giovanni 2025	80.858	5.406.341	1.956.560	779.055	10.475.458
Differenza Percentuale	-7%	-5%	1%	-6%	5%
Porto di Reggio Calabria 2024	23.074	1.012.792	9.360	153.247	920.558
Porto di Reggio Calabria 2025	27.283	1.538.567	17.572	221.414	1.131.259
Differenza Percentuale	18%	52%	88%	44%	23%
Totali 2022	219.842	13.317.946	3.916.085	2.024.611	21.963.397
Totali 2025	216.974	14.301.482	3.964.324	2.062.336	23.297.441
Differenza Percentuale	-1%	7%	1%	2%	6%

Di fronte al confronto 2024–2025, il traffico veicolare nello Stretto mostra un quadro complessivamente espansivo per i veicoli privati e più composito per i veicoli commerciali.

Nel 2025 i veicoli privati aumentano di poco oltre 48 mila passaggi sul totale dei tre scali, passando da 3.916.085 a 3.964.324 unità, pari a una crescita dell'1,23%. Messina–Tremestieri avanza da 1.965.919 a 1.990.192 (+24.273, +1,23%) e Villa San Giovanni da 1.940.806 a 1.956.560 (+15.754, +0,81%). A fare la differenza è anche Reggio Calabria, che pur muovendo da valori piccoli raddoppia quasi i volumi, da 9.360 a 17.572 passaggi (+8.212, +87,7%), aumento parzialmente giustificato dal già citato spostamento della linea ro-ro di Blufferries a Reggio Calabria a causa dell'interdizione negli ultimi mesi dell'anno dello Scivolo 0 di Villa San Giovanni. Nel complesso, la lettura congiunta delle tre realtà racconta una domanda di mobilità privata sostanzialmente stabile ma in lieve espansione.

Più articolata la dinamica dei veicoli commerciali. Nel 2025 il totale cresce da 2.024.611 a 2.062.336 transiti, con un incremento di 37.725 unità, pari al +1,86%. Anche in questo caso Messina–Tremestieri migliora, da 1.045.133 a 1.061.867 (+16.734, +1,60%) e si confermano i due movimenti opposti negli altri due scali: Villa San Giovanni registra una flessione da 826.231 a 779.055 (–47.176, –5,71%), mentre Reggio Calabria avanza con decisione da 153.247 a 221.414 (+68.167, +44,48%) per l’interdizione summenzionata dello Scivolo 0 di Villa S.G.

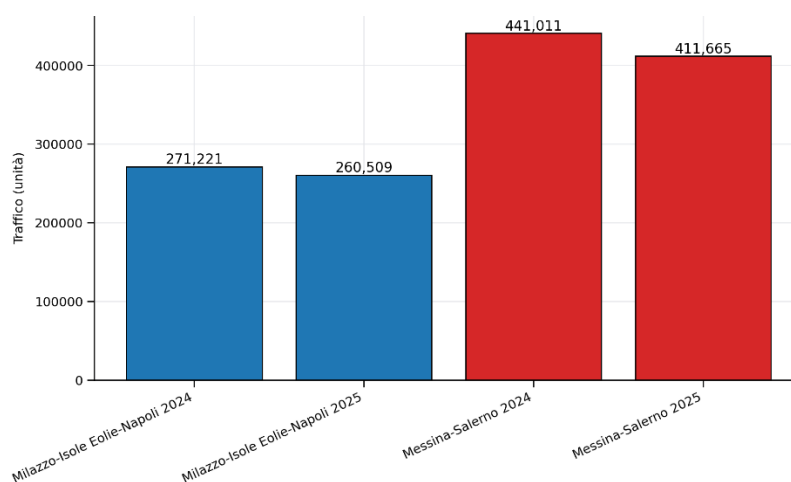


Nel complesso, il 2025 conferma un moderato aumento dei veicoli privati e un miglioramento dei commerciali a saldo netto, grazie soprattutto al rafforzamento di Messina e al deciso contributo di Reggio. La tenuta della domanda e il parziale riassetto dei flussi commerciali tra gli scali delineano un sistema in equilibrio dinamico: stabile nei numeri totali, ma con margini di efficienza e di ricalibrazione delle rotte che emergono chiaramente dal confronto tra le due annate.

Autostrade del Mare

Autostrade del Mare			
	2024	2025	Diff. %
Milazzo-Isole Eolie-Napoli	271.221	260.509	-3,9%
Messina-Salerno	441.011	411.665	-6,7%

Nel 2025 le due le due linee attive ormai da anni nei Porti dello Stretto (Milazzo-Isole Eolie-Napoli e Messina-Salerno) registrano una flessione rispetto al 2024 e più precisamente la prima -3,95% e la seconda -6,65%.



La dinamica locale si colloca dentro un quadro nazionale in cui, nel I semestre 2025, il Ro-Ro mostra una lieve contrazione (-1%) pur a fronte di una crescita complessiva dei volumi portuali (+1,2%). E' necessario precisare anche in questo caso che i dati nazionali disponibili pubblicamente sono aggiornati solo al I semestre 2025, quindi i confronti hanno valore indicativo sui trend, non su consuntivi annuali. In Sicilia gli studi SRM stimano che i porti siciliani intercettino circa un quinto del traffico Ro-Ro italiano. Alcuni scali della Sicilia orientale concorrenti a Messina mostrano importanti segnali di consolidamento.

Dall'analisi che precede si può immaginare che parte della flessione locale segua il trend di contrazione dello Short Sea Shipping nazionale, influenzato da fattori macro come il calo dei consumi, l'aumento del costo energia e la situazione geopolitica instabile nel Mediterraneo. Nel medio periodo, però, la centralità del Mediterraneo nello SSS e gli investimenti in elettrificazione e affidabilità operativa ci si

augura possano rappresentare occasioni di recupero per le linee di autostrade del mare dei Porti dello Stretto.

Per sviluppare ulteriormente tale segmento di traffico sarà necessario efficientare l'intermodalità, in quanto il valore aggiunto delle Autostrade del Mare sta nella capacità di integrare traghetto e trasporto su gomma. Corsie dedicate ai mezzi che trasportano merci pericolose, sistemi di prenotazione digitale con priorità d'accesso e tempi certi nelle fasi di imbarco e sbarco rendono il servizio più rapido e prevedibile anche per chi lavora con margini operativi ridotti, come gli autotrasportatori. Per far questo l'AdSP ha già in corso lo sviluppo di appositi moduli del port Community System (PCS) mirati a raggiungere tali obiettivi.

Altro elemento che incide sulla competitività portuale è la sostenibilità che oggi rappresenta anche un vantaggio economico. L'elettificazione delle banchine (*cold ironing*) e procedure a basso consumo durante la sosta riducono i costi legati alle emissioni e aumentano l'attrattività dei porti per gli operatori. Si tratta di investimenti già in corso nei Porti dello Stretto che potranno contribuire, una volta realizzati, a migliorare le performance dei traffici.

Per rimanere competitivi e sviluppare ulteriormente possibili nuovi rotte sarà infine necessario monitorare costantemente l'evoluzione dei traffici negli altri porti siciliani ma non solo. Questo permetterà di cogliere eventuali spostamenti di domanda e di ricalibrare rapidamente l'offerta dello Stretto. Le analisi sul dinamismo degli scali nel Mediterraneo mostrano infatti quanto il quadro competitivo sia in rapido mutamento e richieda una conoscenza continua dei dati.

Traffico passeggeri

Lo Stretto di Messina si conferma uno dei corridoi marittimi più vitali d'Europa: nel 2025 l'insieme degli scali dell'AdSP registra più navi in arrivo e, soprattutto, più persone in movimento rispetto al 2024. Dai dati emerge che le toccate nave passano da 203.405 a 216.894, con un incremento del 6,6%, mentre i passeggeri di linea crescono da 23,07 a 24,44 milioni (+6,0%).

MOVIMENTAZIONE PASSEGGERI PORTI ADSP ANNI 2024 E 2025

	Tocate navi	Passeggeri di linea	Passeggeri crocieristi
Porto di Messina-Tremestieri 2024	97.438	11.024.834	617.477
Porto di Messina- Tremestieri 2025	103.263	11.690.724	742.526
Differenza Percentuale	6%	6%	20%

Porto di Villa San Giovanni 2024	80.726	10.018.005	0
Porto di Villa San Giovanni 2025	85.703	10.475.458	0
Differenza Percentuale	6%	5%	0%
Porto di Reggio Calabria 2024	16.002	920.558	638
Porto di Reggio Calabria 2025	16.874	1.131.259	1.457
Differenza Percentuale	5%	23%	128%
Porto di Milazzo 2024	9.239	1.104.198	796
Porto di Milazzo 2025	11.054	1.145.083	1.419
Differenza Percentuale	20%	4%	78%
Totali 2024	203.405	23.067.595	618.911
Totali 2025	216.894	24.442.524	745.702
Differenza Percentuale	7%	6%	20%

Nel dettaglio, **Messina–Tremestieri** cresce sia in termini operativi sia di domanda: le toccate aumentano del 6,0% e i passeggeri di linea da 11,02 a 11,69 milioni (+6,0%).

Villa San Giovanni, porta continentale del sistema, cresce in modo strutturale: più navi (+6,2%) e più passeggeri di linea (+4,6%), confermando la funzione di cerniera dei flussi quotidiani. **Reggio Calabria** mostra un rimbalzo particolarmente vivace nei passeggeri di linea (da 920.558 a 1.131.259; +22,9%), mentre **Milazzo** aumenta in maniera significativa il numero di approdi (+19,6%) e consolida la domanda di linea (+3,7%).

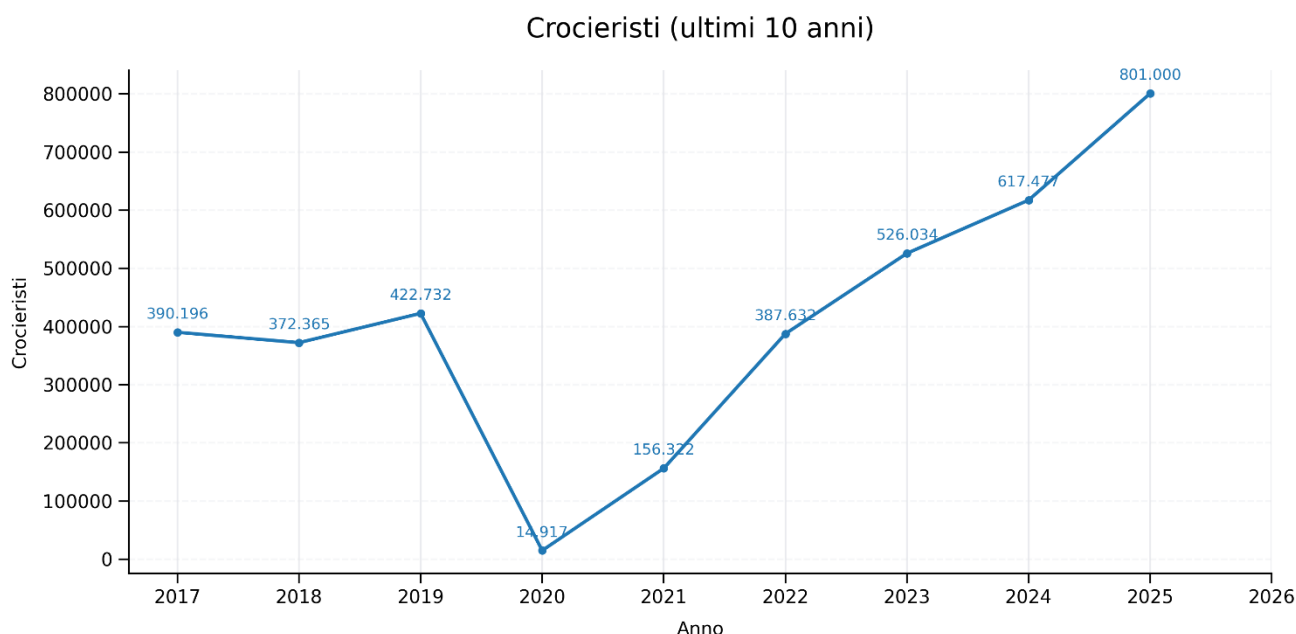
Questo trend locale dialoga con il quadro europeo fotografato dalle statistiche ufficiali. Nel 2024 l'Italia è prima nell'Unione per numero di passeggeri marittimi e vede occupato interamente da porti italiani il podio continentale del traffico persone: Messina è il primo porto dell'UE per volumi passeggeri, seguito dall'aggregato statistico di Reggio Calabria/Villa San Giovanni e da Napoli. La conferma arriva dalle più recenti letture Istat/Eurostat, che collocano il nostro Paese al vertice per i passeggeri e mostrano come lo Stretto, grazie alla sua intensità di servizi e alla cadenza dei collegamenti, rappresenti un unicum nella geografia del mare europeo. In questo senso, la crescita 2025 dei porti della nostra AdSP non è un caso isolato, ma la manifestazione locale di una leadership nazionale già consolidata.

Mettendo insieme i piani, il profilo 2025 dello Stretto è quello di un sistema che consolida la sua vocazione di mobilità quotidiana e al tempo stesso amplia il respiro turistico. Messina si conferma primo porto d'Europa per traffico passeggeri, Villa San Giovanni (nell'aggregato statistico con Reggio) mantiene la seconda posizione, e l'intero corridoio mostra caratteristiche in miglioramento: più navi, più passeggeri, più connessioni. A ciò si aggiunge il salto del crocierismo, con Messina ormai stabilmente nel gruppo di testa nazionale. I Porti del sistema quindi non solo reggono la domanda, ma

propongono una mobilità marittima sempre più intensa ed attrattiva, confermando la propria leadership nel trasporto passeggeri via mare.

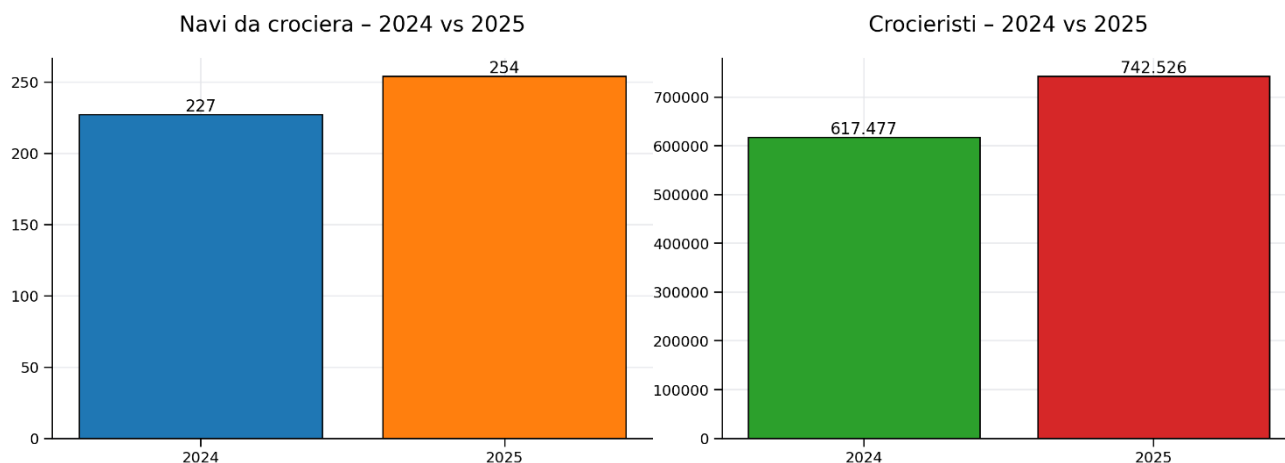
Traffico crocieristico

Il crocierismo nei porti dello Stretto sta attraversando una fase di crescita particolarmente dinamica e il porto di Messina ne è diventato il fulcro, distinguendosi ormai come uno dei principali scali italiani. Negli ultimi anni tale comparto ha mostrato un incremento costante, sostenuto sia dall'attrattiva della destinazione sia dalla capacità operativa dello scalo, che ha consolidato la propria posizione nelle rotte del Mediterraneo.

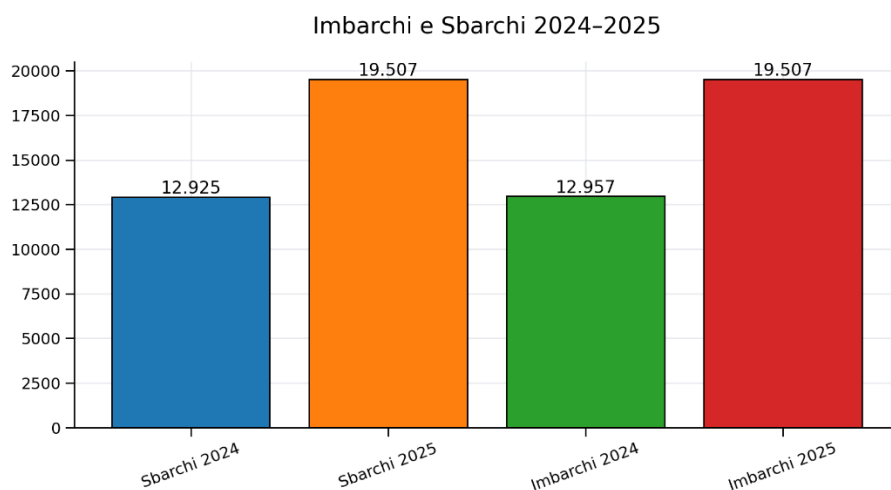


Messina conferma infatti nel 2025 un incremento del traffico in questione solido e strutturale. I dati consuntivi mostrano infatti che il crocierismo è passato da 617.477 passeggeri nel 2024 a 742.526 nel 2025, con un incremento assoluto di 125.049 passeggeri pari a una crescita del 20,2%.

La crescita è stata sostenuta anche dal numero di toccate nave, che nel 2025 raggiunge 254 scali, con un aumento del 12% rispetto all'anno precedente. La presenza di navi di grande capacità – come MSC World Europa, Norwegian Epic, Sun Princess, Voyager of the Seas – ha ulteriormente ampliato l'impatto dei singoli approdi, contribuendo ad aumentare il volume dei passeggeri movimentati e a migliorare la continuità stagionale della programmazione.



Un altro elemento rilevante per la lettura del traffico 2025 riguarda gli imbarchi e gli sbarchi, che risultano cresciuti in modo significativo (51%) rispetto al 2024. Dai prospetti rilevati emerge che Messina ha registrato un incremento tanto nei passeggeri in partenza quanto in quelli che terminano la crociera in città, evidenziando come lo scalo stia gradualmente assumendo una funzione non solo di porto di transito ma anche di parziale home-porting.



La sommatoria di questi fattori – aumento dei crocieristi, intensificazione degli scali, crescita di imbarchi e sbarchi – consente di sottolineare come Messina abbia ormai raggiunto, a livello nazionale, una posizione di assoluto rilievo. Le analisi di settore la collocano stabilmente tra i primi porti crocieristici d'Italia e, sulla base dei volumi 2025, la qualificano di fatto come settimo porto crocieristico italiano, alle spalle dei grandi scali di Civitavecchia, Napoli, Genova, Palermo, Livorno e La Spezia. È un risultato di valore strategico che testimonia il percorso di consolidamento dello scalo peloritano e

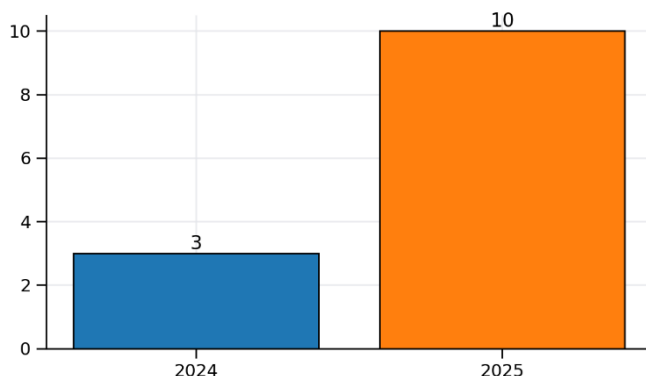
l'efficacia delle politiche di coordinamento con gli operatori del settore, con le compagnie e con i terminalisti.

In un contesto in cui il traffico crocieristico nazionale registra dinamiche differenziate tra i vari scali, il porto peloritano si distingue quindi per una crescita stabile, sostenuta da un'elevata attrattività turistica, da infrastrutture dedicate e da una capacità organizzativa che consente di accogliere navi di nuova generazione anche nei periodi di maggiore congestione stagionale. La città si afferma così come nodo crocieristico di riferimento nell'area del Mediterraneo centrale, con una prospettiva di ulteriore espansione nei prossimi anni.

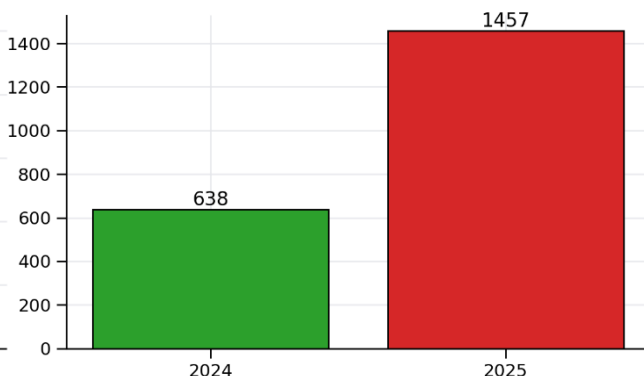
Anche nei porti di Reggio Calabria e Milazzo il crocierismo mostra, nel passaggio dal 2024 al 2025, una dinamica di crescita significativa che, pur muovendosi su volumi assoluti ancora contenuti rispetto al ruolo dominante esercitato dal porto di Messina, conferma le potenzialità in termini di progressiva integrazione dei due scali nelle rotte del Mediterraneo e di possibile capacità di attrarre un numero crescente di toccate e passeggeri.

A **Reggio Calabria**, il traffico crocieristico passa da 638 passeggeri nel 2024 a 1.457 nel 2025, più che raddoppiando rispetto all'anno precedente e mettendo in evidenza una crescita del +128,3%. Questo incremento è particolarmente rilevante poiché avviene in un contesto in cui lo scalo reggino ha storicamente avuto un ruolo secondario nella geografia crocieristica del Med, con flussi caratterizzati da una forte concentrazione su pochi approdi annuali. L'aumento registrato suggerisce un rinnovato interesse delle compagnie verso Reggio Calabria, favorito dalla forte promozione attivata dall'AdSP dello Stretto che ha puntato anche sulla valorizzazione dell'offerta turistica dell'area metropolitana, con la possibilità di proporre itinerari diversificati rispetto a quelli tradizionali. La dinamica positiva osservata nel 2025 può essere interpretata come un segnale di possibile consolidamento e, allo stesso tempo, come un potenziale punto di partenza per incrementare ulteriormente i movimenti crocieristici, soprattutto se sostenuta da interventi infrastrutturali e da un coordinamento più stretto tra operatori portuali, tour operator e istituzioni territoriali.

Navi – Reggio Calabria 2024 vs 2025

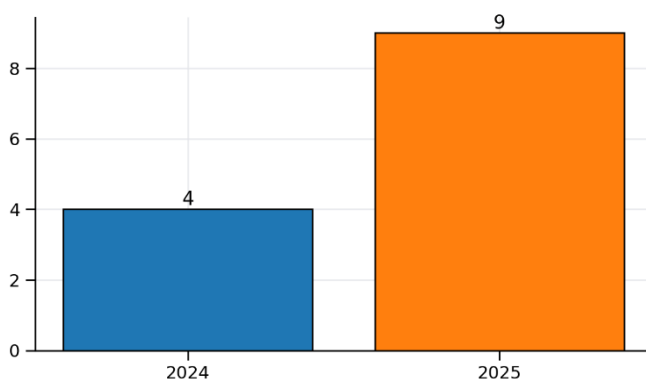


Crociéristi – Reggio Calabria 2024 vs 2025

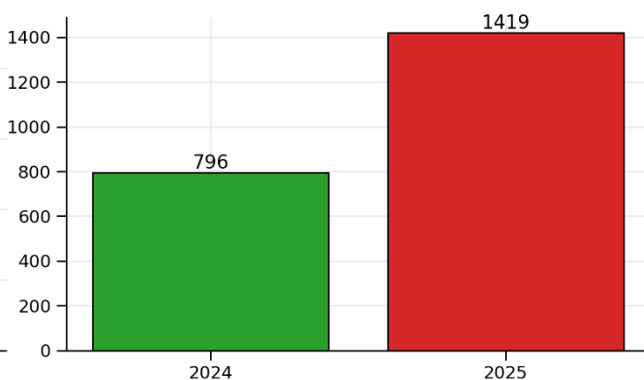


Nel porto di **Milazzo** il traffico crocieristico presenta una traiettoria anch'essa estremamente favorevole, con una crescita da 796 passeggeri nel 2024 a 1.419 nel 2025, pari a un incremento del +78,2%. Nonostante il volume complessivo rimanga inferiore rispetto ai grandi scali regionali, Milazzo prova a consolidare una propria identità crocieristica. Le compagnie che operano itinerari nel Tirreno orientale potrebbero infatti valorizzare lo scalo milazzese come un punto di sosta funzionale per offrire un ventaglio di escursioni di interessante attrattività.

Navi – Milazzo 2024 vs 2025



Crociéristi – Milazzo 2024 vs 2025



Nel complesso, i dati mostrano come per entrambi i porti l'AdSP continui a lavorare per entrare in una fase di rafforzamento del ruolo del sistema portuale nel comparto crocieristico, contribuendo in modo crescente alla distribuzione territoriale dei flussi e alla diversificazione dell'offerta complessiva dei porti dello Stretto.

1.3. *Lo stato delle infrastrutture*

I quattro prospetti che seguono sintetizzano lo stato di attuazione del piano infrastrutturale dell'AdSP dello Stretto monitorando l'intero ciclo di vita delle opere programmate.

In particolare le tabelle dettagliano la progressione delle opere e distinguono gli interventi tra quelli in progettazione, suddividendoli tra progetti da avviare o in corso, e la fase realizzativa (lavori appaltati, in corso o ultimati), consentendo di verificare puntualmente l'avanzamento di ogni singolo progetto. Il prospetto conclusivo riporta, infine, i complessivi economici delle suddette macrocategorie e sintetizza la maturità procedurale delle stesse.

Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall'AdSP dello Stretto – appaltato/in corso/ultimati

Intervento	Stato di attuazione	Importo
Comune di Messina - Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata	Appaltato	3.180.000
Porto di Messina - Ristrutturazione pontile VV.F. nella Zona Falcata di Messina	Lavori in corso	1.535.000
Porto di Milazzo - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	Lavori in corso	26.200.000
Porto di Milazzo - Realizzazione nuova viabilità e recinzione portuale nelle aree tra sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara	Lavori in corso	2.550.000
Porto di Milazzo - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo	Lavori in corso	465.000
Comune di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	Lavori in corso (cofinanziamento)	15.000.000
Comune di Messina - Lavori di realizzazione della Via Don Blasco	Lavori in corso (cofinanziamento)	2.500.000
Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto - <i>Elettrificazione delle banchine portuali (cold ironing)</i>	Lavori in corso	23.225.370

Porto di Messina - Realizzazione impianto fognario sulla Banchina I Settembre	Lavori ultimati	91.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di ristrutturazione edificio da destinare a sede uffici dell'AdSP dello Stretto	Lavori ultimati	346.711
Porto di Milazzo - Intervento di riforestazione nelle aree demaniali in località Giammoro nel Comune di Pace del Mela	Lavori in corso	530.000
Porto di Messina - Riqualficazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento con la "Passeggiata a mare"	Lavori ultimati	6.861.880
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di realizzazione di pensiline di protezione dei camminamenti pedonali	Lavori in corso	1.551.697
Interventi di caratterizzazione ambientale delle aree di sedime della Zona Falcata	Appalto completato	1.160.000
Progetto ASTRA – Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi alle attività di Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto – LOTTO 1	Appalto completato	3.500.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina	Appalto in corso	8.990.000
Porto di Milazzo - Interventi di demolizione e ricostruzione del cunicolo servizi della Banchina XX Luglio	In fase di appalto	373.500
Porto di Messina - Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e dei relativi impianti	Appaltato	4.750.000
Porto di Reggio Calabria - Realizzazione degli apprestamenti di security delle aree portuali di Reggio Calabria	Appaltato	3.350.000
Porto di Reggio Calabria e di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Reggio Calabria	Lavori in corso	627.924
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di VSG	Lavori ultimati	851.638

Porto di Reggio Calabria -Lavori di adeguamento banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria	Lavori in corso	10.759.694
Porto di Villa San Giovanni - Risanamento strutturale banchina scivolo “0” nel porto di VSG	Lavori in corso	6.197.791
Porto di Messina - Realizzazione opere di rifunzionalizzazione aree della GdF presso la radice del Molo Norimberga	Lavori in corso	903.657
Porto di Messina – Intervento di rimozione fonti di contaminazione primaria nella Zona Falcata	In fase di appalto	21.859.794
Porto di Messina - Lavori di ristrutturazione del fabbricato denominato “Ex Farista” posto all’interno del complesso edilizio che ospita la CP sede mare di Messina	Appaltato	800.000
Porto di Messina - Interventi di manutenzione dei fondali dell’approdo emergenziale di Tremestieri	Appaltato	3.951.000
Porti di ME e MIL- Interventi di adeguamento della pavimentazione e degli arredi portuali delle banchine del porto storico di Messina e del porto di Milazzo	Appaltato	1.960.000
Totale		154.071.656

Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto – Progettazioni in corso

Intervento	Stato di attuazione	Importo
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina - LOTTO 1	Progettazione in fase di approvazione	21.890.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina - LOTTO2 - Scivolo radice ovest	Progettazione in fase di approvazione	6.510.000
Porto di Messina - Lavori per la rettifica della banchina I Settembre del porto di Messina	Progettazione in corso	25.981.183
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina	Progettazione in corso	49.213.059

Porto di Messina - Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri	Intervento sospeso	4.000.000
Porto di Messina – Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno, presso la banchina Rizzo	Progettazione in corso	5.000.000
Porto di Milazzo - Ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede uffici Guardia di Finanza	Progettazione in corso	1.200.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di ristrutturazione aree a nord della banchina Vespri-Colapesce, presso la banchina CP	Progettazione in fase di approvazione	2.547.018
Porto di Reggio Calabria – Riqualificazione aree del molo di Levante	Progettazione in corso	5.100.000
Porto di Reggio – Realizzazione di un terminal passeggeri per scalo crocieristico sulla banchina di Levante	Intervento sospeso	5.800.000
Porto di Milazzo - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	Progettazione in corso	1.500.310
Porto di Reggio Calabria – Implementazione dei pontili di ormeggio dei mezzi veloci e potenziamento della stazione passeggeri	Progettazione in corso	3.100.000
Porto di Reggio Calabria - Riqualificazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali e realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare	Intervento sospeso	6.650.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	Intervento sospeso	14.500.000
Porto di Saline – Interventi urgenti di parziale ripristino dell’accessibilità e rifunzionalizzazione del porto – LOTTO 1	Progettazione in corso	13.879.000
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	In corso	68.539.843
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Progetto “Falcata Revival”	In corso (finanziamento di euro 3.000.000 per	77.668.110



	PFTE) Cofinanziamento privato previsto di euro 32.000.000	
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Progetto “Hub Eolie”	In corso (finanziamento di euro 1.000.000 per PFTE)	44.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie – Progetto “Stretto Link Messina”	In corso (finanziamento di euro 2.600.000 per PFTE) Cofinanziamento privato previsto di euro 20.000.000	93.000.000
Comune di Giammoro - Intervento di manutenzione straordinaria e riqualificazione del lungomare di Giammoro	Progettazione in corso	1.500.000
Porto di Messina - Lavori di demolizione del manufatto su Viale della Libertà e riqualificazione urbanista ed ambientale dell’area	Progettazione in corso	580.000
Porto di VSG - Lavori di rifacimento dello sbocco del torrente Immacolata	Progettazione in corso	460.000
Porto di Messina - Lavori di manutenzione della scogliera a protezione dell'ex quartiere fieristico di Messina	Progettazione in corso	800.000
Totale		453.418.523

Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto – Progettazioni da avviare

Porto di Reggio Calabria – Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto	Progettazione da avviare	3.550.000
---	-----------------------------	-----------

Porto di Villa San Giovanni – Realizzazione di nuovi ormeggi per mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri Ex “Lido Cenide”	Progettazione da avviare	30.000.000
Porto di Reggio Calabria - Recupero dell’edificio denominato “Ex Onda Marina”	Progettazione da avviare	2.500.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di rettifica della banchina di ponente	Progettazione da avviare	40.000.000
Compendio di Reggio Calabria - Riqualficazione dell'area di Pentimele	Progettazione da avviare	3.000.000
Porto di Reggio Calabria - Interventi di sostituzione e implementazione degli arredi di banchina e di adeguamento di moli e scivoli	Progettazione da avviare	3.000.000
Prosecuzione del progetto di digitalizzazione dei porti dello Stretto, processi, interoperabilità e cybersecurity- progetto JOÂNNE	Progettazione da avviare	3.200.000
Porto di Villa San Giovanni - Servizi tecnici per la realizzazione dell'ammodernamento del molo di sopraflutto	Progettazione da avviare	5.000.000
Porto di Reggio Calabria – Realizzazione nuovo porto turistico a nord in zona “Pentimele”	Progettazione da avviare	40.000.000
Totale		130.250.000

Riepilogo degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto

Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto – appaltato/in corso/ultimati	154.071.656
Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto – Progettazioni in corso	453.418.523
Stato degli interventi infrastrutturali avviati dall’AdSP dello Stretto – Progettazioni da avviare	130.250.000
Totale complessivo	737.740.179

--	--

1.4. Il contesto socio-produttivo dell'area dello Stretto di Messina

L'area dello Stretto di Messina – che comprende principalmente la Città Metropolitana di Messina e quella di Reggio Calabria – rappresenta uno spazio territoriale di elevato valore strategico, ma al tempo stesso caratterizzato da fragilità strutturali persistenti. Essa si colloca all'interno del più ampio quadro del Mezzogiorno italiano, che nel periodo 2021-2024 ha mostrato una dinamica economica relativamente più favorevole rispetto al Centro-Nord, pur senza colmare i divari storici in termini di sviluppo, produttività e qualità del lavoro.

1.4.1. Struttura economica e tessuto produttivo

Dal punto di vista produttivo, l'area dello Stretto presenta una struttura fortemente terziarizzata. I servizi – in larga parte a basso valore aggiunto – rappresentano circa i due terzi del valore aggiunto locale. Il commercio, il turismo, i servizi alla persona e le attività legate alla pubblica amministrazione costituiscono l'ossatura dell'economia locale, mentre l'industria manifatturiera ha un peso modesto e frammentato. Le costruzioni hanno svolto, negli ultimi anni, un ruolo trainante, soprattutto grazie alla spinta derivante dagli investimenti pubblici e dai programmi legati al PNRR, ma si tratta di una crescita con forte connotazione ciclica.

L'apparato produttivo è composto prevalentemente da micro e piccole imprese, spesso sottocapitalizzate e poco integrate in filiere lunghe e strutturate. L'assenza di grandi imprese industriali e di poli manifatturieri avanzati limita le possibilità di accumulazione di capitale, di innovazione tecnologica e di crescita dimensionale. In questo contesto, il settore agroalimentare di qualità e alcune nicchie legate alla trasformazione delle risorse locali rappresentano uno dei pochi ambiti con potenzialità di sviluppo endogeno.

1.4.2. Mercato del lavoro e condizioni sociali

Il mercato del lavoro dell'area dello Stretto riflette i principali squilibri del Mezzogiorno. Nonostante l'aumento dell'occupazione registrato tra il 2021 e il 2024, i tassi di attività e di occupazione restano nettamente inferiori alla media nazionale ed europea. Il lavoro è spesso caratterizzato da precarietà, bassi livelli retributivi e ampio ricorso al part-time involontario. Il potere d'acquisto dei salari ha subito una riduzione particolarmente marcata, incidendo negativamente sulla domanda interna e sulle condizioni

di vita delle famiglie.

A ciò si accompagna una situazione sociale complessa, con livelli elevati di rischio di povertà ed esclusione sociale. La povertà assoluta e il disagio abitativo colpiscono in misura significativa le fasce più fragili della popolazione, mentre la diffusione del lavoro povero rende strutturale la condizione di vulnerabilità anche tra gli occupati.

1.4.3. Dinamiche demografiche e capitale umano

Uno dei fattori più critici per il futuro dell'area dello Stretto è rappresentato dalla dinamica demografica. La popolazione è in costante diminuzione, per effetto della bassa natalità e soprattutto dell'emigrazione dei giovani, in particolare di quelli con livelli di istruzione medio-alti. Negli ultimi anni, la perdita di capitale umano qualificato ha assunto dimensioni tali da compromettere non solo le prospettive di crescita economica, ma anche la tenuta del sistema produttivo e dei servizi locali.

Il sistema universitario e della formazione svolge un ruolo importante, ma fatica a trattenere i laureati, che spesso trovano migliori opportunità lavorative al Centro-Nord o all'estero. Questo fenomeno contribuisce a rafforzare il circolo vizioso tra debolezza produttiva, scarsa domanda di lavoro qualificato e ulteriore impoverimento del capitale umano locale.

1.4.4. Infrastrutture, logistica e ruolo strategico dello Stretto

Dal punto di vista infrastrutturale, l'area dello Stretto presenta carenze strutturali di lunga durata, in particolare per quanto riguarda la mobilità interna, l'efficienza del sistema ferroviario e l'integrazione funzionale con le principali reti nazionali ed europee di trasporto. Tali criticità incidono negativamente sull'accessibilità dei territori, sulla continuità delle catene logistiche e sulla competitività complessiva del sistema produttivo locale, contribuendo a rafforzare una condizione di marginalità economica e infrastrutturale.

All'interno di questo quadro, la posizione geografica dello Stretto di Messina rappresenta tuttavia un fattore di potenziale vantaggio strategico di rilievo nazionale ed euro-mediterraneo. Lo Stretto costituisce infatti un punto di attraversamento obbligato tra il Tirreno e lo Ionio e tra la penisola e l'area mediterranea orientale, collocandosi lungo le principali direttrici di traffico marittimo Nord-Sud ed Est-Ovest. Questo potenziale, storicamente sottoutilizzato, può essere valorizzato in chiave logistica, intermodale e di connessione tra sistemi produttivi, reti di trasporto e flussi di mobilità.

In tale contesto, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto assume un ruolo strategico centrale. L'AdSP

rappresenta il principale soggetto pubblico di governo unitario delle infrastrutture portuali di Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e degli scali minori afferenti al sistema dello Stretto, chiamato a garantire coordinamento, programmazione e integrazione funzionale delle infrastrutture marittime in un'area caratterizzata da forte frammentazione territoriale e istituzionale. Il suo ruolo non si esaurisce nella gestione dei porti in senso stretto, ma si estende alla promozione dello sviluppo logistico, alla connessione con le reti terrestri e alla qualificazione dell'offerta infrastrutturale a servizio dell'economia locale.

L'AdSP dello Stretto è chiamata, in particolare, a svolgere una funzione di *cerniera logistica* tra Sicilia e Calabria, tra reti marittime e terrestri e tra livelli locali e sovraregionali di pianificazione. In un territorio nel quale il trasporto marittimo svolge una funzione essenziale per la mobilità delle persone e delle merci, il sistema portuale dello Stretto rappresenta un'infrastruttura critica per la continuità territoriale, la resilienza dei collegamenti e la tenuta socio-economica dell'area. Al tempo stesso, esso può diventare un volano di sviluppo per attività a maggior valore aggiunto, quali la logistica avanzata, i servizi portuali, la cantieristica leggera, il turismo crocieristico e le filiere connesse all'economia del mare.

In una prospettiva di medio-lungo periodo, il rafforzamento del ruolo dell'AdSP dello Stretto si colloca quindi al crocevia tra politiche infrastrutturali, sviluppo produttivo e coesione territoriale. La piena valorizzazione del sistema portuale richiede una crescente integrazione con le politiche nazionali ed europee in materia di reti TEN-T, ZES Unica, PNRR e transizione ecologica, nonché un rafforzamento della capacità amministrativa e progettuale. In questo senso, l'AdSP può rappresentare uno dei principali strumenti attraverso cui trasformare la posizione geografica dello Stretto da vincolo strutturale a leva strategica di sviluppo, contribuendo a ridare centralità a un'area che, pur essendo geograficamente baricentrica nel Mediterraneo, è rimasta a lungo periferica nei processi di crescita.

1.4.5. Legalità e qualità dello sviluppo

Un ulteriore elemento strutturale del contesto socio-economico dell'area dello Stretto è rappresentato dalla presenza pervasiva della criminalità organizzata, che continua a esercitare un'influenza significativa sull'economia locale. Tale presenza incide sul funzionamento dei mercati, altera le condizioni di concorrenza, ostacola l'attrazione di investimenti privati e rischia di compromettere l'efficacia delle politiche di sviluppo e di coesione territoriale. La questione della legalità si intreccia

pertanto in modo diretto e inscindibile con quella della qualità dello sviluppo, rendendo necessario un rafforzamento continuo delle politiche di prevenzione, contrasto e promozione dell'economia legale.

In questo quadro, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto svolge un ruolo rilevante anche sul piano della tutela della legalità e della trasparenza amministrativa. Consapevole della particolare sensibilità del settore portuale rispetto ai rischi di infiltrazione criminale, l'AdSP ha nel tempo stipulato diversi protocolli di legalità e di collaborazione istituzionale con le Prefetture competenti, le forze dell'ordine e gli altri soggetti pubblici preposti al controllo e alla vigilanza. Tali strumenti sono finalizzati a rafforzare i presidi di prevenzione, a garantire la massima trasparenza nelle procedure di affidamento e nell'esecuzione dei lavori pubblici, nonché a monitorare i flussi economici e gli operatori coinvolti nelle attività portuali.

L'adozione di protocolli di legalità rappresenta, in questo senso, non solo un adempimento formale, ma una scelta strategica che qualifica l'azione dell'Autorità come parte integrante di una più ampia politica di sviluppo sostenibile e responsabile. Il rafforzamento della legalità nei porti e nelle aree retroportuali contribuisce infatti a creare un contesto più affidabile per le imprese, a tutelare gli investimenti pubblici e privati e a promuovere una crescita economica fondata su regole certe, concorrenza leale e inclusione sociale. Nel 2025 il protocollo è stato attivato per tre volte.

1.4.6. Porti e trasporto marittimo

Nel Mezzogiorno il sistema portuale svolge un ruolo significativo soprattutto nel traffico passeggeri, mentre risulta decisamente più limitato il contributo al traffico merci containerizzato e ai flussi intermodali. Questa asimmetria riflette una specializzazione storica dei porti meridionali come infrastrutture di servizio e di attraversamento, più che come nodi logistici integrati nelle catene del valore nazionali ed europee.

Rispetto ai principali sistemi portuali del Centro-Nord – in particolare al modello ligure-padano – la crescita dei porti del Sud appare meno connessa allo sviluppo di attività logistiche retroportuali, di piattaforme intermodali e di relazioni stabili con il tessuto produttivo. Ne deriva una minore capacità di trattenere valore sul territorio, trasformando i flussi fisici di merci e persone in occupazione qualificata, investimenti e crescita economica durevole.

Come evidenzia il Rapporto SVIMEZ 2025, la principale criticità del sistema portuale meridionale non risiede tanto nella dotazione infrastrutturale in sé, quanto nella *scarsa integrazione funzionale tra porti,*

reti terrestri e sistema produttivo. L'assenza o la debolezza dei collegamenti ferroviari merci, la carenza di aree retroportuali attrezzate e la limitata presenza di servizi logistici avanzati riducono l'efficacia complessiva dei porti come motore di sviluppo.

Questo elemento risulta particolarmente rilevante per l'area dello Stretto di Messina. Qui il traffico marittimo è strutturalmente intenso, sia per la mobilità passeggeri sia per il trasporto veicolare, in quanto legato alla continuità territoriale tra Sicilia e Calabria. Tuttavia, tale intensità di traffico si traduce solo marginalmente in valore aggiunto locale, configurando il sistema dello Stretto prevalentemente come un'infrastruttura di attraversamento, con un limitato effetto moltiplicativo sull'economia territoriale.

In questa prospettiva, la sfida strategica consiste nel superare il modello di porto-servizio per orientarsi verso un porto-piattaforma, capace di integrare traffici, logistica, servizi e filiere produttive. Il sistema portuale dello Stretto, governato dall'Autorità di Sistema Portuale, dispone dei presupposti geografici e funzionali per svolgere un ruolo più avanzato, ma ciò richiede un rafforzamento dell'integrazione modale, dello sviluppo retroportuale e del coordinamento con le politiche industriali e infrastrutturali.

1.4.7. Prospettive e sfide

In sintesi, il contesto socio-produttivo dell'area dello Stretto si caratterizza per la compresenza di fragilità strutturali persistenti e di potenzialità ancora in larga parte inesprese. La crescita registrata negli ultimi anni, sostenuta prevalentemente dalla spesa pubblica e dagli investimenti straordinari, non risulta di per sé sufficiente a garantire un duraturo processo di trasformazione strutturale del sistema economico locale. In tale scenario, emerge la necessità di individuare attori e leve capaci di orientare la transizione verso un modello di sviluppo più solido, competitivo e inclusivo.

All'interno di questo quadro, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto è chiamata a svolgere un ruolo di **regia strategica** per lo sviluppo territoriale, andando oltre le funzioni tradizionali di gestione delle infrastrutture portuali. L'AdSP può configurarsi come uno dei principali catalizzatori di politiche integrate in grado di incidere sul rafforzamento del tessuto produttivo, sulla qualificazione dell'offerta infrastrutturale e sulla creazione di opportunità di lavoro più stabili e a maggiore valore aggiunto. Il sistema portuale, se adeguatamente potenziato e integrato con le reti terrestri e logistiche, può infatti rappresentare una piattaforma abilitante per nuove filiere economiche legate alla logistica avanzata, all'economia del mare, al turismo sostenibile e ai servizi innovativi.

In una prospettiva di medio-lungo periodo, le sfide dell'area dello Stretto – attrazione e valorizzazione

del capitale umano, superamento dei divari infrastrutturali, miglioramento della qualità del lavoro e rafforzamento della legalità – trovano nell’AdSP un soggetto istituzionale capace di contribuire in modo diretto al loro affrontamento. Attraverso la programmazione degli investimenti, il coordinamento con le politiche nazionali ed europee (PNRR, ZES Unica, reti TEN-T), il rafforzamento delle competenze amministrative e la promozione di partenariati pubblico-privati, l’Autorità può favorire una maggiore integrazione tra infrastrutture, sviluppo economico e coesione territoriale.

La prospettiva dell’AdSP dello Stretto è dunque quella di concorrere alla costruzione di un modello di sviluppo fondato su innovazione, sostenibilità e legalità, trasformando la centralità geografica dello Stretto in un fattore di reale centralità economica e strategica. In questo senso, il sistema portuale non rappresenta soltanto un’infrastruttura di servizio, ma una leva strutturale attraverso cui orientare il futuro dell’area, rafforzandone il ruolo nei contesti nazionale ed euro-mediterraneo.

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

Il settore della portualità e del trasporto marittimo opera, per sua natura, in una dimensione globale, concentrando circa l’80% del commercio internazionale. Negli ultimi anni tale quota si è mantenuta sostanzialmente stabile, a fronte tuttavia di una crescente volatilità dei flussi e di una più marcata regionalizzazione degli scambi, fenomeni che rafforzano la natura sistemica e strategica del trasporto marittimo per le economie nazionali ed europee.

Il ruolo del Sistema Portuale dello Stretto si colloca inoltre lungo il Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo, uno dei principali assi nord-sud della rete europea dei trasporti, che collega il Nord Europa al bacino mediterraneo e alla Sicilia, confermando la centralità geografica e funzionale dell’Area dello Stretto nel sistema logistico continentale. Tale collocazione assume particolare rilievo alla luce del nuovo Regolamento (UE) 2024/1679 sulla rete TEN-T, che rafforza il ruolo dei corridoi europei quali spine dorsali di un sistema dei trasporti multimodale, resiliente e sostenibile, da completare secondo una tempistica vincolante entro il 2030-2040-2050.

L’evoluzione del settore è fortemente influenzata da una pluralità di fattori interconnessi, tra cui la situazione geopolitica internazionale, i mutamenti della domanda e dell’offerta globale di beni e servizi, i processi di frammentazione e riorganizzazione delle catene del valore, nonché i cambiamenti strutturali del trasporto navale con riferimento alle infrastrutture portuali, alle flotte e alle rotte. A tali dinamiche

si sono aggiunti, con crescente rilevanza, i vincoli ambientali, l'inasprimento della regolazione climatica sullo shipping e l'attenzione alla sicurezza delle principali rotte strategiche, in coerenza con gli obiettivi della Strategia europea per una mobilità sostenibile e intelligente e del Green Deal europeo.

Il conflitto tra Russia e Ucraina, in corso dalla primavera del 2022, ha ulteriormente accentuato le tensioni geopolitiche globali, favorendo una progressiva riconfigurazione dei traffici marittimi su scala mondiale. A partire dal biennio 2023-2024, a tale quadro si è sommata una crescente instabilità nello scenario mediorientale e nel Mar Rosso, con ripercussioni dirette sulla sicurezza della rotta Suez-Babel-Mandeb e sull'affidabilità dei collegamenti tra Asia ed Europa. Analisi condotte dall'Organizzazione Mondiale del Commercio e dall'UNCTAD convergono nel ritenere che la frammentazione geopolitica non costituisca più un rischio potenziale, ma una tendenza strutturale già in atto, con effetti significativi sui flussi commerciali e sulla logistica internazionale.

In tale contesto, il sistema marittimo globale risulta caratterizzato da una riorganizzazione dei traffici, dall'emergere di nuove rotte e hub logistici e da un generale allungamento delle distanze percorse dalle merci, con impatti sull'efficienza complessiva del sistema e sulla volatilità dei noli. Tali dinamiche interessano trasversalmente i principali segmenti del trasporto marittimo, inclusi il traffico containerizzato, le rinfuse liquide e secche, nonché i traffici energetici, accentuando i profili di rischio operativo e ambientale.

Parallelamente, il contesto macroeconomico recente è stato segnato da un marcato aumento dell'inflazione e del costo della vita, che ha inciso sugli scambi internazionali, sebbene nel biennio 2024-2025 si siano manifestati segnali di progressivo raffreddamento nei principali Paesi avanzati. A ciò si affiancano ulteriori fattori di criticità, quali azioni sindacali in importanti porti mondiali ed eventi meteorologici estremi, destinati ad intensificarsi per effetto dei cambiamenti climatici.

Le prospettive di medio periodo delineano pertanto una crescita moderata del commercio marittimo, con andamenti differenziati tra i vari segmenti merceologici e le diverse aree geografiche. In tale scenario assumono un carattere sempre più strutturale le tematiche connesse alla transizione energetica e climatica, alla sostenibilità ambientale, alla digitalizzazione dei processi logistici, alla cybersecurity e alla riprogettazione delle catene di approvvigionamento, in linea con le priorità individuate a livello europeo dal pacchetto "Fit for 55" e dalle politiche di decarbonizzazione dei trasporti.

In questo quadro, risulta strategico rafforzare il ruolo delle aree portuali e retroportuali quali nodi logistici avanzati e, progressivamente, anche quali ambiti di integrazione produttiva, in coerenza con le esperienze dei principali sistemi portuali europei. La crisi climatica impone inoltre investimenti mirati

per accrescere la resilienza delle infrastrutture portuali e per integrare i principi del Green Deal europeo, del Next Generation EU e dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite. In tale prospettiva si collocano gli interventi di elettrificazione delle banchine (cold ironing) e le iniziative per la trasformazione dei porti in comunità energetiche, coerenti con gli obblighi introdotti dal Regolamento FuelEU Maritime, dall'estensione del sistema ETS al trasporto marittimo e dal Regolamento sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (AFIR).

Le dinamiche sopra descritte si intrecciano, per il Sistema Portuale dello Stretto, con il riavvio delle procedure per la realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, che rappresenta un potenziale fattore di discontinuità per l'accessibilità territoriale e la logistica intermodale del Mezzogiorno, pur rimanendo esterno alle competenze dirette dell'Autorità. La chiusura dello Stretto di Hormuz ed i conseguenti contesti bellici sono ancora da valutare.

Il Piano Operativo Triennale 2026-2028 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si inserisce pertanto in un contesto caratterizzato da profonde trasformazioni dei traffici marittimi e della logistica. In tale quadro, il POT assume la funzione di strumento di attuazione degli indirizzi strategici dell'Ente, orientando gli interventi di breve e medio periodo verso il rafforzamento della competitività, della sostenibilità e della resilienza del Sistema Portuale dello Stretto, in coerenza con la politica europea dei trasporti, con gli obiettivi della rete TEN-T e con il ruolo dell'Area dello Stretto quale snodo di connessione tra la Sicilia, la Calabria e i corridoi logistici europei.

Una più ampia analisi degli scenari di sviluppo di lungo periodo del Sistema Portuale dello Stretto è contenuta nel Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS), cui si rinvia per gli approfondimenti di carattere strategico.

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 amministrate 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.

È 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 valutare esattamente quali saranno gli effetti per ciascun porto della presenza del ponte anche alla luce del confronto con il MIT, la Società Ponte sullo Stretto, 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. A tal fine sono state avviate proficue interlocuzioni con la “Stretto di Messina” per l’utilizzo del porto di Saline Joniche come base logistica e di ricovero per i mezzi tecnico-nautici.

2. La vision del piano

La vision del Piano Operativo Triennale dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si fonda sulla necessità di affrontare in maniera strategica e organica i profondi cambiamenti che investono il settore portuale a livello nazionale, mediterraneo e globale.

Tali trasformazioni derivano dal riassetto delle catene logistiche internazionali, dall'evoluzione dei mercati marittimi, dall'introduzione di politiche di sostenibilità ambientale e transizione energetica dell'Unione europea, nonché dalla crescente centralità dei porti come infrastrutture critiche per la competitività territoriale e nazionale.

Il porto contemporaneo non può più essere considerato un semplice luogo di transito; esso si configura come piattaforma logistica integrata, multifunzionale e interconnessa con reti terrestri, ferroviarie, digitali ed energetiche.

La sua capacità di generare valore economico, sociale e ambientale dipende da una governance moderna e trasparente, orientata alla resilienza, alla sicurezza, all'efficienza operativa e all'attrattività per investimenti pubblici e privati, in coerenza con gli obiettivi strategici nazionali, regionali e comunitari, rilanciando la competitività dei porti.

Il sistema portuale dello Stretto rappresenta un nodo cruciale di connettività tra Sicilia e continente, con funzione di hub logistico, commerciale e turistico, capace di interagire con i principali corridoi europei (TEN-T) e con le reti di mobilità regionale e nazionale.

Questa collocazione conferisce al sistema portuale un ruolo determinante nella mobilità di beni e persone, nella promozione dei traffici crocieristici, nel sostegno alla cantieristica navale e nello sviluppo di servizi avanzati di logistica integrata.

La centralità geografica e infrastrutturale dello Stretto consente inoltre di sviluppare sinergie con i porti dell'area mediterranea, rafforzando la competitività regionale e nazionale.

Contesto Strategico di Riferimento

Il contesto di riferimento è caratterizzato da dinamiche evolutive complesse che condizionano la pianificazione triennale:

- Riorganizzazione delle catene logistiche globali e regionali, con crescente attenzione alla resilienza dei flussi, alla sicurezza e alla gestione predittiva dei rischi.
- Competizione tra sistemi portuali, che richiede infrastrutture moderne, servizi integrati e politiche di promozione territoriale coordinate.

- Transizione energetica e decarbonizzazione dei trasporti marittimi, in linea con il Green Deal europeo e il PNIEC nazionale, con interventi su elettrificazione delle banchine, energie rinnovabili ed efficienza energetica.
- Digitalizzazione e innovazione tecnologica, per piattaforme integrate, gestione smart dei flussi e digitalizzazione dei processi concessori e autorizzativi.
- Sostenibilità ambientale e integrazione porto-territorio, con valorizzazione dei waterfront e riduzione dell'impatto delle attività portuali.
- Resilienza infrastrutturale e sicurezza, rafforzando la protezione da eventi sismici, idrogeologici e climatici, con sistemi di monitoraggio predittivo e piani di continuità operativa.

In tale contesto, la vision strategica del POT mira a consolidare il sistema portuale dello Stretto come hub logistico integrato, efficiente, sostenibile e tecnologicamente avanzato, in grado di esercitare un ruolo centrale nella competitività economica regionale, nazionale e mediterranea, contribuendo alla coesione sociale e allo sviluppo territoriale.

Principi Guida Istituzionali

La strategia del Piano si fonda sui seguenti principi istituzionali, coerenti con le linee guida MIT, le direttive UE e le normative nazionali (D.Lgs. 169/2021, D.M. MIT 2020, regolamenti TEN-T):

- Programmazione integrata e coerente, per garantire coordinamento tra strumenti di pianificazione nazionale, comunitaria, regionale e locale.
- Sostenibilità ambientale e transizione energetica, con riduzione dell'impatto ambientale, gestione dei rischi climatici e promozione della decarbonizzazione.
- Innovazione tecnologica e digitalizzazione, con sistemi digitali avanzati per la gestione logistica, amministrativa e infrastrutturale.
- Integrazione porto-territorio, per uno sviluppo armonico del porto in relazione al contesto urbano, con valorizzazione dei waterfront e degli spazi pubblici.
- Monitoraggio, misurabilità e accountability, attraverso KPI, dashboard operative e strumenti di controllo avanzati, garantendo trasparenza e responsabilità istituzionale.

Assi Strategici e Obiettivi Operativi

Il Piano Operativo Triennale sviluppa otto assi strategici, articolati in interventi operativi, progetti chiave e linee di azione, volti a rafforzare la competitività, la sostenibilità, la resilienza e l'innovazione del

sistema portuale dello Stretto. La logica di pianificazione è integrata e sinergica, con attenzione a impatti sociali, economici e ambientali, alla qualità urbana e alla creazione di valore per gli stakeholder pubblici e privati.

2.1 Rafforzamento della Competitività Infrastrutturale

Questo asse mira a garantire efficienza operativa, sicurezza e capacità di attrazione dei traffici, attraverso interventi di ammodernamento e potenziamento delle infrastrutture portuali. L'azione si concentra su banchine, moli, piazzali, raccordi ferroviari e viari, al fine di migliorare l'accessibilità, la gestione dei flussi e la capacità di accoglienza di merci e passeggeri.

Gli interventi principali includono:

- Adeguamento sismico e strutturale delle opere portuali, con controllo predittivo dei materiali e monitoraggio in tempo reale.
- Manutenzione straordinaria di banchine, moli e piazzali, per garantire continuità operativa e sicurezza.
- Potenziali ampliamenti delle aree operative, per traffico Ro-Ro, container e merci pesanti, integrando piattaforme logistiche intermodali.
- Miglioramento dell'accessibilità marittima e terrestre, con razionalizzazione degli accessi, ampliamento delle vie d'approccio e connessioni ferroviarie dedicate.

Tra i progetti prioritari individuati nell'ambito della strategia di rafforzamento della competitività infrastrutturale del sistema portuale dello Stretto, si colloca innanzitutto l'intervento di ampliamento e potenziamento del porto di Villa San Giovanni, finalizzato a consolidare il ruolo dello scalo quale nodo strategico dei collegamenti marittimi nello Stretto. L'intervento mira a incrementare la capacità di transito di passeggeri e merci, migliorando al contempo l'efficienza operativa complessiva attraverso l'integrazione di soluzioni innovative per la gestione dei flussi di traffico e l'ottimizzazione dei processi logistici.

In tale contesto si inserisce anche il più ampio programma di riqualificazione funzionale del porto di Villa San Giovanni, che prevede la realizzazione di nuovi ormeggi e il potenziamento delle aree dedicate ai passeggeri. Gli interventi comprendono, in particolare, il consolidamento della banchina di levante, il rafforzamento strutturale del molo martello esistente al fine di consentire la realizzazione di nuovi accosti per unità veloci, nonché la sistemazione dell'area demaniale in corrispondenza dell'ex Lido Cenide per la realizzazione di una nuova Stazione Marittima a servizio dei collegamenti veloci. È inoltre prevista la prosecuzione del percorso pedonale coperto, attualmente in fase di completamento, al fine di

garantire un sistema integrato e protetto di accesso alle aree di imbarco. È in fase di conclusione l'iter di ampliamento del porto di Villa San Giovanni verso sud, con la forte propulsione del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture nonché degli enti locali.

Un ulteriore intervento di rilevanza strategica è rappresentato dal potenziamento dell'approdo di Tremestieri, infrastruttura chiave per la gestione del traffico pesante nello Stretto. Il programma di intervento prevede la realizzazione e il potenziamento di infrastrutture dedicate al traffico Ro-Ro, l'ampliamento dei piazzali di stoccaggio per i mezzi in attesa di imbarco, lo sviluppo di piattaforme logistiche intermodali e l'implementazione di sistemi avanzati di monitoraggio ambientale e gestionale, finalizzati a migliorare l'efficienza operativa e a ridurre gli impatti sul contesto urbano.

Nell'ambito delle strategie di sviluppo territoriale, assume inoltre particolare rilievo il programma di ripristino operativo e rilancio strategico del porto di Saline Joniche, finalizzato al recupero dell'accessibilità dello scalo e alla sua progressiva rifunzionalizzazione. L'intervento è volto a restituire piena operatività all'infrastruttura portuale, anche attraverso la promozione di nuove destinazioni d'uso coerenti con le caratteristiche del sito, tra cui lo sviluppo della nautica da diporto. Tale processo è concepito come leva per l'attivazione di dinamiche di attrazione territoriale e per la promozione di percorsi di crescita sostenibile in un'area di rilevanza strategica per lo sviluppo dell'intera Città Metropolitana di Reggio Calabria.

Nel quadro degli interventi di potenziamento delle infrastrutture dedicate al traffico passeggeri e ai collegamenti veloci, si inserisce il progetto di implementazione e ammodernamento dei pontili di ormeggio nel porto di Reggio Calabria, unitamente al loro collegamento funzionale con la stazione marittima. L'intervento prevede la ristrutturazione e l'adeguamento dei pontili esistenti, la realizzazione di nuovi accosti, nonché la costruzione di un collegamento diretto tra il secondo pontile e la stazione marittima mediante un ponte metallico. È inoltre prevista la realizzazione di passerelle a sbalzo in acciaio e di un sistema di coperture leggere, finalizzato a garantire percorsi protetti e continui per l'utenza, dalla biglietteria fino alle aree di imbarco. L'intervento è volto a migliorare significativamente la qualità dei servizi offerti ai passeggeri, incrementando al contempo i livelli di sicurezza, accessibilità e comfort, in linea con gli standard più avanzati in ambito portuale. Altresì, si ipotizza di ampliare la circoscrizione ad altri porti strategici, come ad esempio quelli delle Isole Eolie, su input del Ministero delle Politiche del Mare, delineato agli Stati Generali del Mare svoltisi a Lipari, nell'ottobre 2025.

2.2 Transizione Ecologica ed Efficienza Energetica

La strategia di sostenibilità ambientale è finalizzata a ridurre l'impatto ecologico delle attività portuali e a promuovere la transizione energetica. L'obiettivo è creare un porto "green", resiliente e allineato agli standard europei e nazionali.

Le azioni principali comprendono:

- Elettrificazione delle banchine (Cold Ironing) e uso di energie rinnovabili, per la riduzione delle emissioni e la diminuzione dell'inquinamento atmosferico locale.
- Efficientamento energetico di edifici e impianti, con introduzione di sistemi intelligenti di gestione dell'energia.
- Monitoraggio ambientale avanzato, per valutare in tempo reale parametri quali qualità dell'aria, rumore e impatti sul mare e sul territorio circostante.
- Misure di adattamento ai cambiamenti climatici, inclusi sistemi di protezione delle infrastrutture da mareggiate e innalzamento del livello del mare.

2.3 Digitalizzazione e Innovazione Tecnologica

L'innovazione digitale è considerata leva strategica per l'efficienza, la sicurezza e la trasparenza. Gli interventi mirano a creare un porto "smart", capace di integrare sistemi informativi, processi e servizi.

Azioni chiave:

- Integrazione dei sistemi informativi portuali con piattaforme logistiche nazionali (PCS) e internazionali, per ottimizzare la gestione dei flussi e la tracciabilità delle merci.
- Digitalizzazione dei processi concessori e autorizzativi, per semplificare le procedure burocratiche e ridurre i tempi di attesa.
- Monitoraggio predittivo delle infrastrutture, con tecnologie IoT e sensori per rilevare anomalie strutturali o operative.

2.4 Sviluppo dei Traffici e Valorizzazione delle Attività Portuali

Questo asse mira a diversificare i traffici, attrarre investimenti e consolidare lo Stretto come hub mediterraneo di riferimento. La strategia prevede lo sviluppo dei traffici Ro-Ro, Ro-Pax, crocieristici, cantieristici e commerciali.

Linee d'azione:

- Consolidamento e potenziamento dei collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax, migliorando frequenza, tempi di imbarco e servizi passeggeri.

- Promozione del traffico crocieristico, con infrastrutture dedicate, servizi turistici integrati e iniziative di marketing territoriale.
- Sostegno alla cantieristica navale e ai servizi tecnico-nautici avanzati, con aree attrezzate per manutenzione, logistica e formazione specialistica.
- Valorizzazione del demanio marittimo attraverso concessioni strategiche e progetti produttivi, commerciali e culturali.
- Realizzazione di partenariati territoriali e internazionali per attività di marketing integrato e promozione dei porti come nodi logistici globali.

Progetti specifici:

- Reggio Calabria e Milazzo: sviluppo dei servizi a terra, collegamenti veloci via mare e integrazione dei porti nei circuiti turistico-culturali, con attenzione al flusso turistico di bassa stagione.

2.5 Integrazione Porto–Città e Rigenerazione Urbana

L'armonizzazione tra porto e contesto urbano è centrale per garantire coesione sociale, qualità degli spazi pubblici e vivibilità delle aree adiacenti.

Interventi previsti:

- Valorizzazione delle aree di interazione porto-città, con spazi pubblici multifunzionali e aree culturali.
- Coordinamento con strumenti urbanistici locali, per integrare le infrastrutture portuali con il tessuto urbano.

Nell'ambito delle politiche di integrazione porto-città e di rigenerazione urbana, l'azione dell'Ente si sviluppa attraverso un insieme coordinato di interventi di elevato valore strategico, finalizzati alla riqualificazione fisica, funzionale e identitaria delle aree di interfaccia tra ambito portuale e contesto urbano.

Sul versante siciliano, assume particolare rilevanza il programma di riqualificazione urbanistica, architettonica e funzionale dell'area demaniale marittima compresa tra i torrenti Bocchetta e Annunziata, nella città di Messina. L'intervento, sviluppato mediante concorso di progettazione, è orientato alla definizione di una visione organica e integrata di trasformazione del waterfront, con l'obiettivo di rafforzare la relazione tra porto e città, migliorare la qualità degli spazi pubblici e incrementare l'accessibilità e la fruibilità delle aree portuali da parte della collettività. La riqualificazione dell'ambito costiero si configura, in tal senso, non soltanto come intervento infrastrutturale, ma come operazione

complessa di ricucitura urbana e paesaggistica, capace di restituire continuità fisica e funzionale tra il tessuto cittadino e il fronte mare.

Parallelamente, riveste carattere prioritario il progetto per la rimozione delle sorgenti primarie di contaminazione nell'area della Zona Falcata, sempre nel territorio comunale di Messina. Si tratta di un intervento di sistema che coniuga obiettivi ambientali e di sviluppo urbano, finalizzato alla bonifica dei suoli e al successivo riuso delle aree, mediante la creazione di nuovi spazi a vocazione culturale, turistica e urbana. L'operazione è volta a restituire alla città un ambito di straordinario valore storico, paesaggistico e identitario, oggi compromesso da condizioni di degrado ambientale, trasformandolo in un polo di attrazione e di vitalità urbana.

Sul versante calabrese, gli interventi si inseriscono in una strategia complessiva di riqualificazione e apertura del porto alla città, con particolare riferimento al contesto urbano di Reggio Calabria.

In tale ambito, è prevista la realizzazione di un sistema integrato di percorsi ciclopeditoni di connessione tra le diverse aree portuali e il lungomare cittadino. Il progetto prevede lo sviluppo di un'infrastruttura continua che si estende dall'ingresso sud fino all'ingresso nord del porto, articolata sia a quota strada sia mediante tratti sopraelevati, e configurata come percorso protetto lungo l'intero tracciato. Particolare attenzione è rivolta al tema dell'intermodalità, mediante il collegamento con la stazione ferroviaria di S. Caterina, al fine di rafforzare l'integrazione tra sistemi di trasporto e migliorare l'accessibilità complessiva dell'area portuale, e alla riqualificazione di Pentimele.

Ulteriore intervento di rilievo riguarda la riqualificazione delle aree della banchina di Levante, attraverso un progetto che coniuga recupero funzionale, riordino dei flussi e valorizzazione estetica degli spazi. Il programma prevede il mantenimento e la rifunzionalizzazione degli edifici esistenti – tra cui le strutture della Guardia Costiera, della Lega Navale, della Sala Dogane, dell'ex stabilimento Cementir e del mercato ittico – accompagnati da interventi di riqualificazione degli spazi aperti, oltre alla rettifica della banchina di Ponente.

Per quanto concerne il sistema crocieristico, si evidenzia che il procedimento di approvazione del progetto di fattibilità tecnico-economica relativo al terminal crociere si è concluso con esito non favorevole. In ragione di ciò, l'Ente procederà, nell'ambito della pianificazione strategica, alla definizione di una nuova soluzione progettuale che consenta di contemperare le diverse esigenze funzionali, operative e urbanistiche connesse allo sviluppo del traffico crocieristico.

In tale prospettiva si inserisce l'intervento di rettifica della banchina di Ponente, finalizzato a consentire l'ormeggio di unità crocieristiche di maggiori dimensioni. L'intervento potrà costituire la base per una

eventuale rilocalizzazione del terminal crociere, originariamente previsto nell'area di Levante, verso una soluzione maggiormente funzionale sotto il profilo operativo e logistico.

All'interno del quadro complessivo di valorizzazione del rapporto tra porto e città, si colloca inoltre la promozione e il supporto alla realizzazione del Museo del Mare di Reggio Calabria, intervento di competenza comunale insistente su aree del demanio marittimo in disponibilità dell'Autorità di Sistema Portuale. Tale iniziativa si configura quale infrastruttura culturale di elevato valore architettonico e simbolico, finalizzata a rafforzare il posizionamento del porto quale polo di attrazione turistica e culturale e a promuovere nuove dinamiche di sviluppo economico. Il progetto contribuisce, altresì, a consolidare il rapporto identitario tra città, porto e mare, valorizzando il patrimonio storico e paesaggistico e favorendo processi di rigenerazione urbana a forte contenuto culturale.

2.6 Rigenerazione del Patrimonio Demaniale Marittimo

Il recupero del patrimonio demaniale mira a valorizzare aree sottoutilizzate o degradate, integrandole nel sistema urbano-portuale e promuovendo attività produttive e culturali.

Interventi principali:

- Dismissione di immobili incoerenti e riqualificazione delle strutture esistenti.
- Recupero di aree verdi e spazi pubblici, con opere di urbanizzazione e percorsi pedonali e ciclabili.
- Contrasto all'illegalità e promozione della sicurezza, mediante controlli e manutenzione costante delle aree.

L'attività programmatica dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si configura come un insieme organico e coordinato di azioni finalizzate alla riqualificazione, valorizzazione e rifunzionalizzazione del demanio marittimo, inteso quale asset strategico per lo sviluppo della portualità e, più in generale, del territorio di riferimento. In tale prospettiva, il demanio portuale non è considerato esclusivamente quale ambito fisico di esercizio delle funzioni operative, ma quale leva abilitante per processi di rigenerazione urbana, crescita economica e integrazione territoriale, trovando concreta attuazione in un articolato portafoglio di interventi distribuiti su entrambe le sponde dello Stretto.

Sul versante calabrese, assume rilievo prioritario il programma di riqualificazione dell'area di Pentimele, nel territorio comunale di Reggio Calabria. Tale programma si caratterizza per un approccio integrato che combina interventi di natura infrastrutturale, urbanistica e sociale, con l'obiettivo di recuperare la piena funzionalità delle aree, superare condizioni di degrado e ricostruire un rapporto equilibrato e sostenibile tra ambito portuale e contesto urbano.

In tale ambito si inserisce il progetto di recupero ad uso pubblico dell'ex edificio Cementir, situato sulla banchina storica di Levante. L'immobile presenta allo stato attuale un livello conoscitivo limitato sotto il profilo strutturale e impiantistico. Tuttavia, sulla base degli elementi desumibili dai sopralluoghi effettuati, l'Ente ha avviato una prima definizione di possibili scenari di intervento, orientati al recupero, alla ristrutturazione e all'adeguamento funzionale dell'edificio, con l'obiettivo di restituirlo alla fruizione collettiva e integrarlo nel sistema degli spazi pubblici portuali.

Parimenti rilevante è l'intervento di riqualificazione dell'immobile denominato "Casa del portuale", destinato a ospitare uffici dell'Autorità di Sistema Portuale. L'intervento è finalizzato alla rifunzionalizzazione degli spazi esistenti secondo standard contemporanei di efficienza, sicurezza e qualità ambientale, contribuendo al contempo al rafforzamento della presenza istituzionale dell'Ente all'interno del contesto portuale.

Ulteriore elemento di complessità e rilevanza è rappresentato dall'intervento relativo all'edificio denominato "Ex Onda Marina", per il quale è stato avviato un percorso tecnico-amministrativo volto alla risoluzione delle criticità pregresse che ne hanno finora impedito la piena valorizzazione. Al fine di definire un quadro conoscitivo completo e orientare le successive scelte progettuali, l'Ente ha conferito un incarico specialistico per l'esecuzione delle verifiche di sicurezza sismica e la valutazione del rischio strutturale del fabbricato. Sulla base degli esiti di tali analisi, sarà redatto uno studio di fattibilità volto a valutare, in termini tecnici ed economici, le possibili opzioni di intervento, che potranno includere sia l'adeguamento sismico dell'edificio esistente, sia, in alternativa, la demolizione e ricostruzione con mantenimento della volumetria, da attuarsi mediante le procedure previste dalla normativa vigente. Tale approccio consente di garantire un processo decisionale fondato su criteri di sostenibilità, sicurezza e razionalità economica.

Per quanto concerne il versante siciliano, nel territorio comunale di Messina, assume particolare rilevanza strategica il programma di riqualificazione del quartiere fieristico, che si configura come intervento di recupero e valorizzazione di un patrimonio architettonico di significativo pregio, con specifico riferimento alle testimonianze di architettura razionalista. L'iniziativa è finalizzata alla creazione di un polo integrato a vocazione culturale, turistica e ricreativa, fondato su un approccio di recupero filologico degli edifici esistenti e sulla loro rifunzionalizzazione in chiave contemporanea, in grado di attivare nuove dinamiche di fruizione e attrattività urbana.

Sempre nel contesto messinese, si inserisce l'intervento di riqualificazione del manufatto demaniale sito in viale della Libertà, concepito per la realizzazione di un'area di verde pubblico attrezzato.

L'operazione è orientata a rafforzare la connessione funzionale e paesaggistica tra il sistema portuale, il polo museale retrostante e il lungomare del Ringo–Belfiore, contribuendo al miglioramento della qualità urbana e alla valorizzazione del waterfront cittadino. In tale prospettiva, l'intervento assume un ruolo significativo nel processo di riappropriazione degli spazi costieri da parte della collettività, promuovendo forme di fruizione sostenibile e inclusiva.

2.7 Sviluppo Economico e Territoriale

Le infrastrutture portuali sono leve strategiche per lo sviluppo economico e la creazione di nuovi poli produttivi.

Azioni chiave:

- Apertura e valorizzazione del porto di Saline Joniche, con potenziamento della logistica e attrazione di investimenti privati.
- Sviluppo di poli specializzati per merci, energia rinnovabile e servizi avanzati.
- Creazione di sinergie con il territorio e con i cluster produttivi locali, per favorire integrazione con la rete economica regionale.

2.8 Rafforzamento della Governance e Sostenibilità Economico-Finanziaria

La governance è fondamentale per garantire trasparenza, responsabilità e efficacia dell'attuazione del Piano.

Interventi principali:

- Implementazione di sistemi avanzati di monitoraggio e controllo, con dashboard operative e KPI specifici per performance operative, economiche e ambientali.
- Ottimizzazione della gestione del demanio marittimo, con pianificazione strategica e controllo costante delle concessioni.
- Efficientamento dei processi amministrativi, con semplificazione digitale e razionalizzazione delle procedure interne.
- Strumenti di valutazione e misurazione delle performance, per garantire accountability, sostenibilità e continuità nel tempo.
- rafforzamento strutturale della dotazione organica, attraverso la copertura dei fabbisogni professionali residui e la valorizzazione del capitale umano interno, da attuarsi mediante politiche di sviluppo delle competenze, formazione continua e qualificazione specialistica, in

coerenza con gli obiettivi di innovazione organizzativa e di miglioramento delle performance dell'Ente.

La vision del POT consolida il sistema portuale dello Stretto come hub moderno, resiliente e competitivo, capace di generare valore economico, sociale e ambientale, rafforzando la coesione territoriale e la competitività mediterranea.

L'approccio integrato e coerente con strumenti di programmazione nazionali e comunitari permette all'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di posizionarsi come attore istituzionale centrale, promotore di infrastrutture, servizi e politiche capaci di affrontare efficacemente le sfide globali e locali, valorizzando il territorio e rafforzando la connettività nazionale e mediterranea.

Attraverso questa strategia, il sistema portuale dello Stretto si configura come piattaforma logistica integrata, sostenibile, tecnologicamente avanzata e capace di interagire armonicamente con il territorio circostante, favorendo uno sviluppo inclusivo, innovativo e durevole nel tempo.

3. *Il crocierismo*

Nel triennio 2026-2028 la crocieristica offrirà ai Porti dello Stretto una finestra di ulteriore crescita su basi già rafforzate dai numeri più recenti.

A livello mondiale, dopo il recupero post-pandemico, la domanda ha superato i livelli storici e i dati confermano una prosecuzione del ciclo espansivo nel 2025 e nel 2026; il 2025 ha raggiunto 37,7 milioni di crocieristi, e le proiezioni indicano nuovi avanzamenti nel biennio successivo, sostenuti sia dalla capacità aggiuntiva in consegna sia dall'elevata propensione dei viaggiatori a tornare a scegliere la crociera e da format di viaggio più esperienziali. Nel Mediterraneo, seconda area mondiale per attrattività, la riallocazione dei flussi favorita anche da politiche di gestione in alcuni grandi scali continua a creare spazio competitivo per porti ben connessi e con identità territoriale definita.

Per l'Italia, il 2025 segna un nuovo primato con 14,74 milioni di passeggeri (+3,6% sul 2024) e 5.696 toccate nave (+8,5%), cioè il terzo anno consecutivo da record; per il 2026 sono attesi 15,315 milioni di passeggeri (+3,9%) e 5.970 toccate (+4,8%), a conferma di un ciclo di crescita accompagnato da un significativo impegno in investimenti e da un calendario di nuove navi in entrata. In questo quadro la Sicilia si conferma tra i contesti più dinamici: nel 2025 ha accolto 2.078.535 crocieristi (terza regione per passeggeri) ed è prima per numero di scali con 1.081 toccate, crescita rispettivamente +9,0% e +20,0% sul 2024.

All'interno del sistema regionale, Messina ha movimentato 742.526 passeggeri nel 2025 con 254 toccate e presenta per il 2026 un ulteriore salto in avanti che la proietta verso nuovi record.

In tale contesto i porti dello Stretto possono svolgere ruoli complementari all'interno di un'unica proposta gestionale: Messina come piattaforma di grande transito e con prospettive di ulteriore crescita, gli altri scali come leve per la diversificazione dell'offerta e la distribuzione dei flussi nelle stagioni di spalla, in coerenza con l'andamento nazionale che continua a espandersi sia in volumi sia in numero di scali.

Messina è oggi uno dei principali scali crocieristici italiani e ha consolidato un posizionamento di vertice già nel 2024. Nel 2025 si sono toccati nuovi massimi storici e una progressione che ha proiettato il porto ai vertici regionali e nel gruppo di testa nazionale al settimo posto con i suoi 742.526 crocieristi (+ 20,3%) e 254 scali (+12%) di circa trenta compagnie crocieristiche. L'evoluzione in termini numerici non si arresta neanche nel 2026, dove si prevede di raggiungere il valore record di 800.000 passeggeri

(+7,7%) e 300 approdi (+18%), con previsioni di ulteriore crescita del 10% già anche per il 2027 con 880.000 crocieristi su 331 navi.

La struttura della domanda è fortemente orientata al transito (con ampie finestre di sosta), una caratteristica coerente con la posizione dello scalo su rotte Ovest–Est e Nord–Sud del Mediterraneo e con la prossimità di driver escursionistici iconici (Taormina, Etna).

L’assetto competitivo di Messina poggia sui seguenti pilastri: posizione strategica lungo le rotte Est Ovest e Nord Sud del Mediterraneo, banchine adeguate alle navi di grande capacità e accessibilità urbana immediata, con il fronte porto a ridosso del centro e delle principali attrazioni culturali e commerciali. A ciò si aggiunge l’ampia stagionalità consentita dalla mitezza del clima e dalla particolare conformazione del bacino portuale che lo rende un approdo sicuro anche con condizione meteo-marine avverse. Ulteriore elemento a vantaggio è la vicinanza a poli escursionistici di richiamo internazionale. Il porto ha saputo sfruttare bene i propri punti di forza ed ha inoltre sviluppato negli anni, oltre ad un’infrastrutturazione lungimirante, servizi portuali efficienti, dotazioni e procedure di security soddisfacenti, accoglienza adeguata, tariffe competitive. L’azione intensa e diversificata di marketing, insieme ad un confronto e una disponibilità costanti assicurate alle richieste degli armatori, ha contribuito a rendere la destinazione particolarmente gradita alle compagnie.

Un altro strumento di grande valenza su cui l’AdSP ha puntato negli ultimi anni è la digitalizzazione di alcune procedure gestionali ed autorizzative tramite il nuovo port Community System (PCS), procedure che, una volta applicate, consentiranno di velocizzare ed efficientare i flussi amministrativi e gestionali fra i diversi enti coinvolti (AdSP, Capitaneria di porto, Dogane, Forze dell’Ordine) e i numerosi operatori della filiera portuale del crocierismo (terminalista, vigilanza, agenti marittimi ed escursioni, compagnie di bus private, guide, impresa di raccolta rifiuti, ecc.).

In prospettiva 2026-2028, Messina, come dimostrato già dalle richieste di approdo pervenute, può continuare a intercettare un elevato numero di scali e a lavorare, in piena collaborazione con gli enti territoriali preposti e con le imprese locali del settore turistico-ricettivo, sulla qualità dell’esperienza in banchina e in città, sfruttando anche la lunga sosta in porto delle navi, così da alzare la spesa media e la soddisfazione complessiva in linea con gli indirizzi del settore.

Imprescindibile è la realizzazione del nuovo terminal crociere il cui cantiere è pronto ad aprire, da gestire con la massima collaborazione di tutti gli operatori e gli stakeholder locali al fine di minimizzare gli impatti e le criticità logistiche dovute alla riduzione degli spazi operativi a causa della presenza del cantiere.

L'AdSP dello Stretto dovrà inoltre proseguire e rafforzare le capacità già dimostrate negli ultimi anni nel garantire servizi portuali efficienti, un'attività promozionale strutturata e continuativa, una costante cooperazione tra porto, città e operatori con l'adozione di modelli di governance condivisi, una modernizzazione dei processi attraverso strumenti digitali evoluti, a partire dal nuovo Port Community System (PCS). A livello internazionale, infatti, la letteratura di settore e le organizzazioni che si occupano di governance delle destinazioni turistiche e dei porti evidenziano come elementi cruciali per la competitività e la soddisfazione degli utenti finali, in questo caso le compagnie crocieristiche, siano rappresentati da processi ben coordinati, interfacce semplificate e governance capace di integrare attori pubblici e privati, così da ridurre costi e tempi e migliorare la qualità percepita dei servizi erogati.

Reggio Calabria si sta ritagliando un ruolo distintivo come porta culturale dell'Area dello Stretto e tappa per compagnie luxury, yacht style ed expedition grazie anche ad itinerari attenti all'autenticità e alla qualità. Negli ultimi anni lo scalo è entrato nei programmi di più compagnie di fascia alta (Windstar, Silversea, Ponant, Club Med, Aurora Expedition, CFC, Seadream Yacht Club) con un'offerta escursionistica centrata sul Museo Archeologico Nazionale e i Bronzi di Riace, sui borghi della Costa Viola e dell'area grecanica, sull'offerta della città e su percorsi nell'Aspromonte, mentre avanzano interventi infrastrutturali e iniziative culturali di grande richiamo come il futuro Museo del Mediterraneo firmato Zaha Hadid.

Il porto ha beneficiato, sin dal suo ingresso nel sistema portuale dello Stretto, di azioni mirate di marketing territoriale e portuale. Diversi sono stati i fam trip, organizzati anche con la collaborazione degli enti locali, in cui sono stati mostrati ai rappresentanti delle compagnie crocieristiche ospiti tutti i punti di attrattività del territorio. E' stato inoltre realizzato un piano di comunicazione ad hoc con una blogger americana del settore e l'ultima azione innovativa è l'ideazione del progetto "Magna Graecia Coast to Coast" che vede partner anche l'Autorità Portuale del Mar Ionio con il porto di Taranto e la società Salerno Cruises con il porto di Agropoli. L'obiettivo è di suggerire un itinerario crocieristico Agropoli–Reggio Calabria–Taranto a compagnie di fascia alta e a navi di dimensioni contenute e ciò proponendo una narrazione unitaria dei tre territori della Magna Grecia, accreditando le tre destinazioni come tappe autentiche, non congestionate, ad alta identità e con tempi di navigazione competitivi tra Mediterraneo Occidentale e Orientale. Il piano d'azione si articola in una gamma di azioni di marketing diversificate (sito internet, eventi, fam trip, presentazione nelle principali fiere, materiali promozionali) e prevede un impegno economico dedicato delle parti a sostegno della progettazione e della promozione

nel biennio 2025-2027, allo scopo di far crescere volumi selezionati e di valore anche sullo scalo reggino.

Nel triennio del POT, la priorità dell'AdSP sarà trasformare la forte vocazione del territorio reggino in prodotti escursionistici distintivi ed esperienziali - per esempio "Bronzi e lungomare", "Costa Viola al tramonto", "Aspromonte tra natura e borghi" - con standard di servizio dedicati ai piccoli gruppi, tempi garantiti, accompagnamento multilingue e attenzione all'accessibilità, sostenendo nel contempo l'efficienza in banchina (sicurezza, collegamenti, informazioni) per offrire un'esperienza all'altezza delle aspettative dei pubblici ad alta capacità di spesa.

Milazzo completa l'offerta dello Stretto con la sua vocazione di scalo di nicchia: la banchina a due passi dal centro, la prossimità alle Isole Eolie e ai siti culturali dell'entroterra, unita a una logistica semplice, lo rendono particolarmente adatto a navi di piccole e medie dimensioni e a itinerari che cercano autenticità, tempi lenti e un contatto più diretto con i luoghi.

In chiave di sistema, Milazzo è il tassello che l'AdSP propone agli armatori per consentire di decongestionare i flussi nei picchi, allungare le stagioni e proporre esperienze su misura (passeggiate guidate, enogastronomia identitaria, piccoli borghi) a passeggeri che privilegiano la qualità dell'esperienza.

Questo posizionamento a tre ruoli complementari - Messina come piattaforma di grande transito a elevata accessibilità, Reggio Calabria come ancoraggio culturale di fascia alta integrato nel progetto Magna Graecia, Milazzo come porta "boutique" verso le Eolie e il comprensorio - si muove in sintonia con le tendenze nazionali e con gli indirizzi internazionali di settore: la crescita attesa in Italia nel 2025-2026, l'attenzione a qualità e autenticità delle destinazioni e la necessità di una gestione dei flussi più equilibrata e di investimenti in sostenibilità, dall'efficientamento energetico alla connessione elettrica in banchina e alla riduzione dell'impatto nelle aree urbane.

In termini operativi, ciò deve continuare a tradursi in una regia coordinata che miri alla cura dell'accoglienza a terra (informazioni multilingue, segnaletica, mobilità dolce, comfort, sicurezza e qualità degli spazi, accessibilità universale, esperienza e servizi culturali immediati, digitalizzazione e servizi intelligenti), alla destagionalizzazione dei flussi con prodotti pensati per le stagioni di spalla e per i mercati a maggior propensione culturale, all'integrazione dell'offerta con la filiera locale (guide, trasporti, commercio).

L'obiettivo del triennio è chiaro: crescere in quantità e soprattutto in qualità, trasformando la forza dei flussi in ricadute economiche durature e in reputazione internazionale per l'intero sistema portuale dello Stretto, facendo della prossimità tra i tre scali un vantaggio competitivo e della loro identità condivisa il tratto distintivo con cui presentarsi sui mercati nazionali e mediterranei.

4. Il lavoro portuale e lo sviluppo dei traffici commerciali

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 586 unità (dati aggiornati ad ottobre 2025), di cui 506 unità con contratto a tempo indeterminato, 56 unità con contratto a tempo determinato e 24 unità con contratto di apprendistato.

Da evidenziare l'incremento dell'occupazione nell'ultimo triennio, atteso che a giugno 2022 la forza lavoro complessiva era di n. 511 unità, di cui n. 465 unità con contratto a tempo indeterminato e n. 46 unità con contratto a tempo determinato.

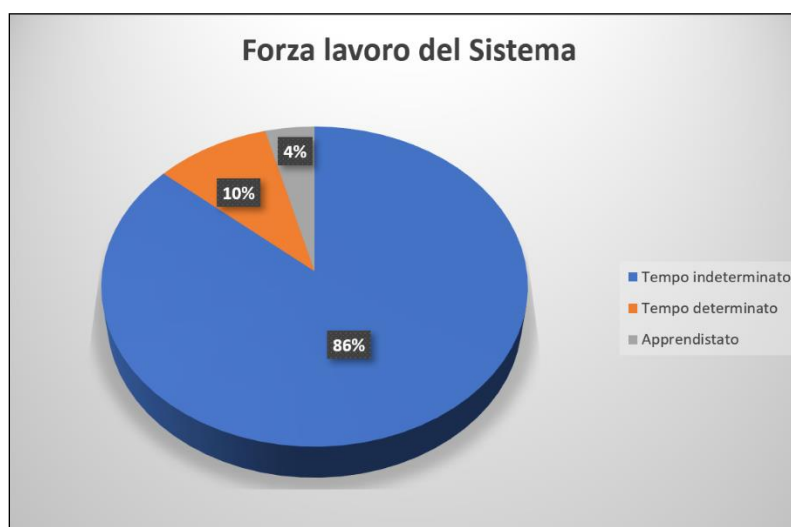
Nella tabella e nei grafici di seguito riportati viene dettagliato la composizione della forza lavoro (tempo indeterminato/tempo determinato) nei Porti del Sistema.

Porto	Lavoratori portuali tempo indeterminato	Lavoratori portuali tempo determinato	Apprendistato	Totale lavoratori portuali
Messina	100	15	7	122
Tremestieri	37	-	-	37
Milazzo	47	5	-	52
Reggio C. e Villa S.G.	322	36	17	375
Totali	506	56	24	586

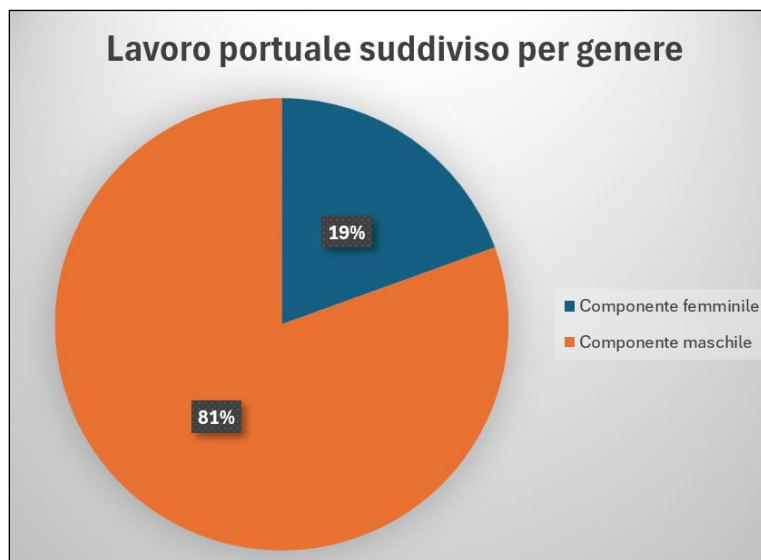
I porti di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni si confermano quelli in cui è concentrata gran parte della forza lavoro portuale in considerazione delle attività di collegamento Sicilia-Continente ivi esercitate.



In termini percentuali, nei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni si concentra il 64% (nel 2022 erano 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 21% (nel 2022 erano il 32%) della forza lavoro complessiva, il porto di Milazzo 9% (caratterizzato prevalentemente per la movimentazione del ferro) – 14% nel 2022- e Tremestieri con l'6% (8% nel 2022) dove opera il terminalista C.M.T. s.r.l..



Negli ambiti portuali di competenza le donne lavoratrici impiegate dalle imprese portuali (ex artt. 16, 17 e 18 della legge n. 84/1994), sono in totale 104 unità, rappresentando il 19% dell'intera forza lavoro.



Sono state monitorate anche le previsioni di nuove assunzioni per il prossimo biennio e le stime conclusive sono buone in quanto si prevedono possibili nuove assunzioni per 77 unità come indicato nel grafico che segue.



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. Per quanto attiene lo sviluppo dei traffici occorre rilevare segnali incoraggianti per il futuro derivanti prevalentemente dal nuovo Pontile di Giammoro (Porto di Milazzo), dal nuovo Porto di Tremestieri e dall'ampliamento a Sud del Porto di Villa San Giovanni.

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), adottato all'unanimità dal Comitato di gestione nella seduta del 05/06/2023.

Il quadro normativo di riferimento per la formazione del piano regolatore del sistema 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 DPSS rappresenta una delle principali innovazioni normative introdotte dall'ultima riforma della Legge n.84/94 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. 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 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 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 elaborato su due distinti livelli:

6. 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.
7. 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 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. 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 Siciliana e Regione Calabria, Province, RFI, ANAS, CAS, etc.) nell'attuazione degli interventi (Protocolli di intesa, Accordi quadro, Accordi di Programma).

Le indicazioni emerse nel corso delle attività di programmazione strategica di sistema, che hanno portato alla definizione delle perimetrazioni di cui al DPSS, potranno essere utilmente considerate quali indirizzi strategici per la stesura dei futuri PRP, ovvero per la definizione di layout infrastrutturali e funzionali delle aree portuali e retro-portuali a seguito di approfondimenti e studi specifici.

Il DPSS adottato è stato sviluppato anche in relazione a:

- vigenti strumenti pianificatori in materia portuale;
- Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025 dell'AdSP dello Stretto;
- Accordi Preliminari sottoscritti per 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;
- 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 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).

Il DPSS è stato definitivamente approvato a cura del MIT con decreto n. 350/2023 a seguito dei pareri espressi dai singoli Comuni e dell'intesa con le Regioni Calabria e Siciliana. Con l'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema si apre una fase di pianificazione altrettanto decisiva per il futuro dei porti e delle aree di competenza dell'AdSP dello Stretto. In più i nuovi PRP dovranno prevedere l'adeguamento delle infrastrutture portuali ai nuovi scenari trasportistici determinati dal riavvio della procedura per l'attraversamento stabile dello Stretto.

L'AdSP dello Stretto ha dato avvio alla procedura d'appalto e formalizzato l'affidamento dei servizi di ingegneria all'R.T.P. formato dalle società ACQUATECNO S.R.L. (Mandatara), RINA Consulting S.p.A. (Mandante), Studio FC & RR Associati S.r.l. (Mandante) e Servizi Tecnici s.r.l. (Mandante), è stato inoltre già firmato il contratto d'appalto e dato avvio all'iter pianificatorio finalizzato alla redazione dei Piani Regolatori Portuali dei porti del Sistema.

6 Le politiche energetiche e per la transizione green

Le politiche energetiche e per la transizione green rappresentano un pilastro fondamentale della pianificazione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, con un impatto diretto sulle scelte infrastrutturali, operative e gestionali del sistema portuale.

Sostenibilità Ambientale e Impatti Strategici

Già si è evidenziato in sede preliminare l'importanza cruciale della sostenibilità ambientale delle infrastrutture portuali, la quale deve armonizzare decisioni strategiche relative all'operatività portuale e, soprattutto, alla progettazione di nuove opere, sia a terra che a mare, in conformità ai principi di economia circolare e resilienza climatica definiti dalle vigenti normative europee e nazionali. Tale approccio integra valutazioni di Life Cycle Assessment (LCA) per l'intero ciclo vitale delle opere, garantendo minimizzazione degli impatti ambientali e massimizzazione dell'efficienza energetica lungo l'intera filiera logistica.

Ulteriormente, il tema dell'energia assume una centralità imprescindibile per lo sviluppo di porti "sostenibili", incidendo in misura determinante sulla catena logistica integrata, dal momento che le attività portuali contribuiscono significativamente alle emissioni di gas serra del settore marittimo e dei trasporti correlati.

Oggi, più che mai, si conferma l'inderogabile necessità di elaborare programmi di sviluppo "sostenibili" sotto i profili economico, ambientale e sociale, salvaguardando l'integrità degli ecosistemi marino-costieri e assicurando la tutela del tessuto occupazionale di lavoratori e imprese operanti nel sistema portuale.

Tale paradigma è reso operativamente più agevole mediante l'applicazione di tecnologie innovative e l'ottimizzazione delle risorse energetiche da fonti pulite e rinnovabili, capaci di ridurre l'intensità carbonica delle attività portuali, inclusi handling, stoccaggio e movimentazione.

Strumenti Normativi e Pianificatori di Riferimento

Lo strumento guida per la programmazione e l'attuazione delle politiche energetiche e ambientali dell'AdSP dello Stretto è il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), approvato in origine con Decreto n. 193 del 12 settembre 2022, i cui contenuti obbligatori e vincolanti sono definiti dalle Linee Guida emanate con Decreto Ministeriale del 17 dicembre 2018, n. 408. L'articolo 5 del D.Lgs. 169/2016 sancisce il principio della sostenibilità energetica come elemento trasversale e permeante della pianificazione portuale, in piena coerenza con le direttive europee vigenti

in materia (cfr. Direttiva (UE) 2018/2001 RED II, Regolamento (UE) 2018/2061 sul PNIEC) e con gli strumenti di pianificazione regionale e nazionale inclusi, ad esempio, il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC).

Gli obiettivi primari del DEASP sono orientati alla riduzione delle emissioni di CO₂ equivalente, mediante l'implementazione di misure specifiche per il miglioramento dell'efficienza energetica e la promozione dello sfruttamento di fonti di energia rinnovabile in ambito portuale, anche con target misurabili tramite Key Performance Indicators (KPI) come kWh/TEU e tCO₂eq/ton km.

Secondo le Linee Guida citate, il DEASP individua tre contenuti essenziali:

- 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.

Analisi di Base e Strategia Generale del DEASP

La strategia generale del DEASP approvato è stata elaborata a partire da un'analisi dello stato di fatto, condotta attraverso una caratterizzazione quantitativa e qualitativa dell'impronta ecologica delle principali attività svolte nelle aree di competenza dell'Ente, inclusi traffici marittimi, operazioni terminalistiche e servizi ausiliari.

Tali valutazioni hanno consentito una proiezione previsionale di breve-medio periodo, finalizzata a indirizzare le scelte energetico-ambientali dell'Autorità in accordo con i più recenti indirizzi nazionali e internazionali.

Lo sviluppo del sistema portuale dello Stretto transita inevitabilmente attraverso un'ottimizzazione integrata delle risorse, con particolare enfasi sulla dimensione energetico-ambientale, perseguendo un obiettivo generale di crescita sostenibile capace di generare servizi innovativi a basso impatto ambientale, riduzione dei costi operativi (OPEX) e abbattimento delle emissioni di gas serra, con prioritaria attenzione alla CO₂.

Ciò determinerà una contrazione dei consumi di energia fossile, una sensibile riduzione delle emissioni di CO₂ e un miglioramento della qualità ambientale dei porti e delle aree retroportuali limitrofe, contribuendo a tutelare la salute e il benessere dei lavoratori, delle comunità locali e della popolazione

residente, al contempo incrementando la competitività sistemica dei porti dello Stretto sui mercati internazionali.

Obiettivi Europei, Nazionali e Specifici del DEASP

Gli obiettivi strategici europei da conseguire entro il 2030 prevedono una riduzione almeno del 55% delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990, come stabilito dalla Decisione del Consiglio Europeo dell'11 dicembre 2020 e dal "Fit for 55" package. Il PNIEC, adottato in via definitiva a dicembre 2019 e aggiornato nel 2023, stima una riduzione delle emissioni GHG nei settori non-ETS (Emission Trading System) – trasporti, civile, agricoltura, rifiuti e piccola industria – pari al 33% rispetto al 2005, superando le previsioni UE del 30%. In tale contesto, il DEASP prevede una riduzione del 35% delle emissioni di gas serra nei porti di competenza dell'AdSP dello Stretto nel medio periodo, in rapporto al baseline delle attività complessive, con ambizione di autosufficienza energetica nel medio-lungo termine (2030-2050), supportata da mix FER diversificato.

Interventi Complementari per la Sostenibilità

Per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità energetica ed ambientale, finalizzati alla decarbonizzazione, sono previsti interventi complementari su pluralità di vettori, strutturati in un piano d'azione integrato e monitorabile.

Le strategie proposte agiscono non solo sulla riduzione dei consumi derivante dall'efficientamento energetico di edifici, infrastrutture e impianti portuali (diretti e in concessione), ma anche sull'incentivazione di nuove fonti energetiche rinnovabili e su una gestione olistica del porto sotto i profili energetico e ambientale, conforme ai principi di Energy Management System (EMS). In tale visione strategica, l'AdSP si impegna per la creazione di un network di porti sostenibili, resilienti e a basse emissioni, che armonizzi competitività, crescita economica e miglioramento della qualità della vita nelle aree portuali e urbane connesse, fungendo da catalizzatore per la Blue Economy.

Gli interventi energetico-ambientali prioritari comprendono:

1. il miglioramento delle prestazioni ambientali dei natanti, dalle unità di grandi dimensioni ai piccoli natanti di servizio, attraverso la diffusione dell'alimentazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL), l'adozione di navi e veicoli a idrogeno verde (H₂), e l'implementazione del "cold ironing" (shore power) per lo spegnimento dei motori ausiliari in fase di ormeggio, con potenza erogata da fonti FER; al riguardo i lavori di elettrificazione delle banchine nei porti di Messina, Reggio Calabria e

Milazzo è già in corso mentre i tempi per la realizzazione di un impianto di stoccaggio di GNL per le navi che già operano nei Porti dello Stretto sono di alcuni anni.

2. la promozione della mobilità elettrica interna ai porti, con flotta veicoli e attrezzature portuali (RTG, straddle carrier) a batteria o fuel cell, integrate in sistemi di Vehicle-to-Grid (V2G); l'AdSP dispone già di due vetture di servizio full electric.
3. la riduzione dei consumi energetici di edifici, infrastrutture e impianti portuali, sia in gestione diretta che affidata in concessione;
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.

Modelli Avanzati: Port-Grid e Comunità Energetiche

L'adozione di sistemi FTV unitamente a FER di ultima generazione, genererà impatti positivi sulla riduzione delle emissioni, in particolare CO₂, proiettando i sistemi portuali verso il modello di Comunità Energetica Rinnovabile (CER), basata su gestione condivisa di impianti per produzione, accumulo (BESS - Battery Energy Storage System) e autoconsumo.

Nell'ottica di sostenibilità energetica a lungo termine, ciascuna area portuale può essere configurata come micro-rete elettrica (Port-Grid), intesa come sottosistema autonomo della rete principale, comprendente carichi, sorgenti FER locali e sistemi di storage, operanti in modalità islanded o grid-connected per ottimizzare fornitura di energia elettrica e termica. Le Port-Grid, rientranti nel paradigma delle Smart Grid, assicurano elevati livelli di funzionalità, continuità di servizio, resilienza a guasti, integrazione tra utenze terrestri e alimentazione shore power per navi ormeggiate, accoglimento di generazione distribuita e accumulo per mitigazione picchi di carico. Per elevare la competitività e le prestazioni di sostenibilità, l'Autorità favorirà innovazione tecnologica concreta per la realizzazione di Port-Grid.

Con riferimento alla produzione energetica, si prevedono interventi sperimentali per lo sfruttamento del moto ondoso e delle correnti marine, con prototipi pilota nello Stretto di Messina, sfruttando le peculiarità idrodinamiche locali.

Transizione Energetica e Prospettive Future

La transizione energetica impone una riconfigurazione radicale delle infrastrutture portuali e nuove modalità operative per l'erogazione di servizi legati a mobilità e trasporto marittimo, integrando elettrificazione banchine, FER, combustibili alternativi e tecnologie digitali. Tale mix interventistico rappresenta lo strumento ottimale per il raggiungimento dei target europei e internazionali al 2050 (neutralità carbonica), con particolare enfasi su rinnovabili terrestri e marine (correnti, onde). Lo Stretto di Messina, per le sue caratteristiche idrauliche uniche, emerge come asset strategico per FER marine, palcoscenico ideale per favorire lo scaling-up tecnologico. Data lo stato di sviluppo attuale di tali tecnologie, si ricorrerà a impianti sperimentali floating/sommersi lungo coste e banchine, ottimizzati per massimizzare la produzione energetica e minimizzare l'impatto. 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*

Nel prossimo ciclo di programmazione l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto continuerà a rafforzare la propria strategia di innovazione digitale e di sicurezza informatica, integrandola in modo organico alle attività di pianificazione portuale, alla programmazione delle opere, allo sviluppo logistico e alla sostenibilità ambientale. La trasformazione avviata negli ultimi anni ha già modificato la percezione del porto, che non è più soltanto un insieme di infrastrutture fisiche, ma sta assumendo sempre più la forma di una piattaforma intelligente in cui componenti digitali e componenti operative convergono in un unico ecosistema.

L'AdSP proseguirà il percorso che porterà il porto a diventare un ambiente pienamente orientato all'analisi e all'uso strategico dei dati. L'obiettivo è trasformare l'attuale disponibilità informativa in una vera capacità predittiva e decisionale, grazie all'impiego di tecniche avanzate di Data Science, all'integrazione crescente di modelli di Intelligenza Artificiale e all'estensione dei gemelli digitali come strumenti di simulazione e ottimizzazione dei flussi. L'evoluzione delle piattaforme cloud qualificate, la diffusione della sensoristica e l'interoperabilità con i sistemi nazionali, europei e locali consentiranno di costruire un porto sempre più monitorabile, prevedibile e governabile in tempo reale.

Il percorso evolutivo riguarderà anche il sistema della sicurezza, che continuerà a spostarsi da un approccio fondato principalmente sulla protezione fisica a un modello più complesso, in cui dimensione fisica e dimensione digitale sono inseparabili. Dopo aver consolidato le misure di maritime security e la segregazione delle aree operative, l'attenzione sarà rivolta al rafforzamento delle architetture informatiche, dei sistemi OT, delle reti industriali e delle piattaforme digitali. Saranno introdotte logiche di difesa avanzate, basate sul monitoraggio continuo e su criteri "zero trust", in modo da prevenire, rilevare e contenere eventuali attacchi con rapidità ed efficacia. La gestione della sicurezza evolverà così verso una visione fondata sulla resilienza, intesa come capacità di garantire continuità operativa anche in condizioni avverse e di ripristinare tempestivamente le funzioni essenziali.

Il Sistema portuale dello Stretto continuerà a rivestire un ruolo di primo piano nel quadro europeo, in particolare nel traffico passeggeri e nella gestione di flussi ad alta intensità. La sua posizione strategica, confermata dai volumi di mobilità previsti, richiederà una governance ancora più attenta alla continuità dei servizi e alla capacità di assorbire eventuali criticità. La digitalizzazione costituirà uno dei principali strumenti per sostenere tale obiettivo, contribuendo a migliorare la qualità dei servizi, la sicurezza complessiva e l'integrazione con la rete logistica nazionale ed europea.

In un contesto internazionale caratterizzato dalla crescita delle minacce ibride, l'AdSP rafforzerà il proprio ruolo come Soggetto NIS Essenziale, sviluppando un sistema di gestione del rischio più robusto e pienamente coerente con le direttive europee in materia di cybersicurezza. Sarà aumentata la collaborazione con gli organismi istituzionali competenti, e verranno programmati interventi specifici per anticipare comportamenti ostili, ridurre la superficie di attacco e garantire la protezione dei servizi essenziali. La cultura organizzativa evolverà verso una maggiore consapevolezza del rischio e una più solida capacità di risposta.

La strategia digitale dell'Ente continuerà a seguire i principi definiti da AgID, che orientano la pubblica amministrazione verso una modernizzazione centrata sull'interoperabilità, sulla fruizione digitale dei servizi, sull'adozione di infrastrutture cloud, sull'accesso tramite identità digitali e su un approccio progettuale che integra fin dall'inizio sicurezza, privacy e sostenibilità. L'obiettivo sarà rendere la dimensione digitale la modalità ordinaria e preferenziale di erogazione dei servizi, riducendo tempi, costi e complessità amministrative.

Il consolidamento della resilienza sarà un altro elemento centrale del percorso dell'Ente. I documenti adottati nel dicembre 2025, come il Piano della Transizione Digitale e il Regolamento sulla Cybersecurity, serviranno a ispirare tutti i prossimi futuri progetti di innovazione tecnologica. Ciò comporterà un rafforzamento delle competenze interne, un incremento della manutenzione applicativa e un costante aggiornamento delle infrastrutture digitali. La resilienza verrà interpretata come capacità di assorbire l'impatto di eventi imprevisti, continuare a funzionare e ripristinare rapidamente il livello di servizio atteso.

Gli strumenti già realizzati grazie al PNRR rappresenteranno la base per ulteriori sviluppi. Il Port Community System evolverà come piattaforma centrale per la gestione digitale della logistica portuale, ampliando le interconnessioni con la Piattaforma Logistica Nazionale del MIT e con altri attori della supply chain. Lo Sportello Unico Amministrativo sarà progressivamente esteso, includendo nuovi procedimenti e funzionalità, così da aumentare l'efficienza dei processi amministrativi e ridurre gli oneri per operatori e cittadini. Il Progetto ASTRA, avviato nel 2024, entrerà nella fase di consolidamento, completando la digitalizzazione dei processi interni e favorendo un modello di amministrazione pienamente orientato alla semplificazione.

La transizione digitale e la cybersecurity diventeranno, dunque, elementi strutturali della modernizzazione del sistema portuale dello Stretto. Il percorso intrapreso proseguirà con interventi che valorizzeranno l'innovazione come strumento di protezione, efficienza e competitività, rafforzando il

ruolo dell'Ente nella rete dei porti italiani ed europei e garantendo al territorio servizi più sicuri, affidabili e sostenibili.

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 Commissario Straordinario n. 47 del 29/02/2024 si è disposto, a decorrere dalla data del provvedimento, di adeguare l'organizzazione aziendale alle esigenze di ufficio assegnando - in continuità con il passato - l'Ufficio 3° Personale e Formazione Continua e l'Ufficio 6° Advocatura Difesa Ente in giudizio ed Ufficio Giuridico, come di seguito riportate:

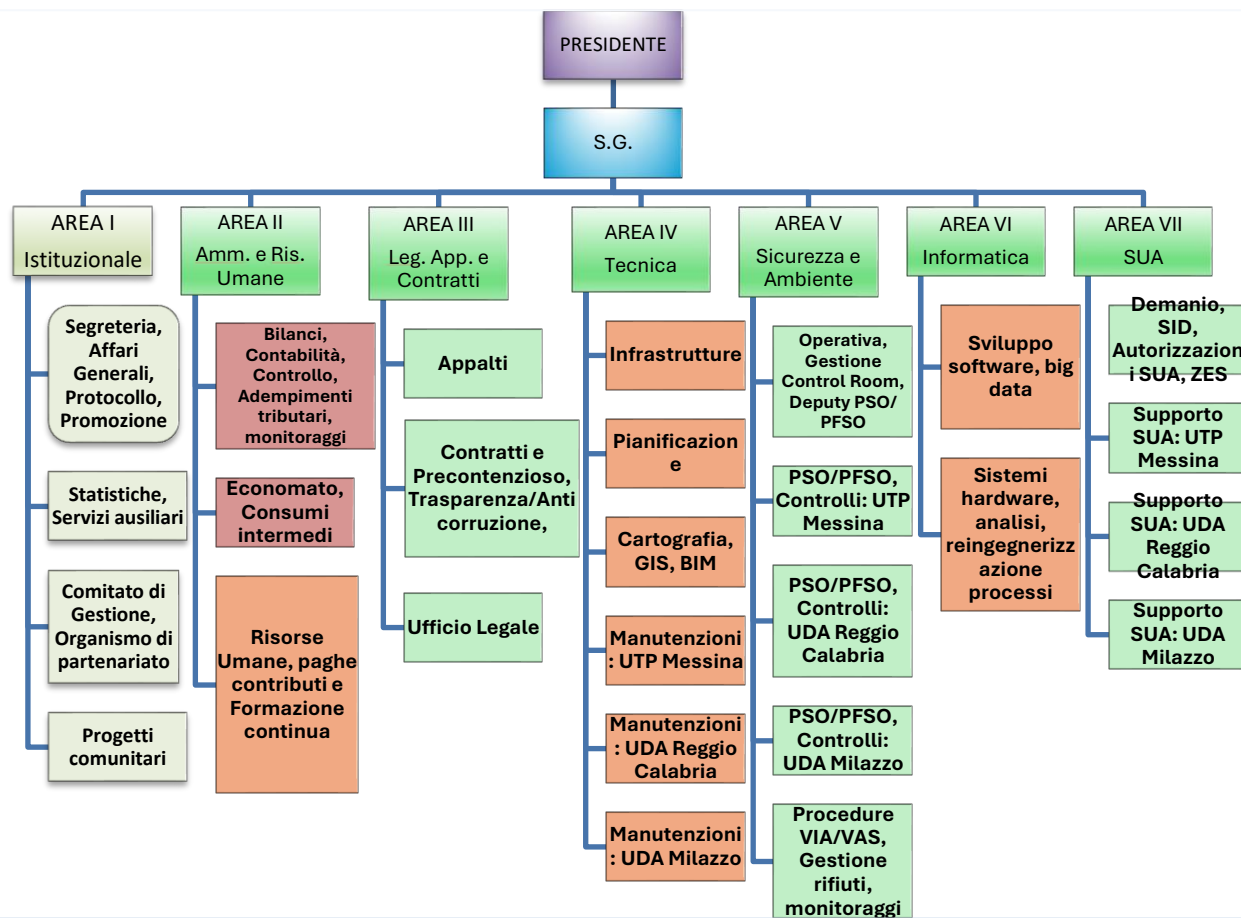
- Area II - Amministrazione – Bilancio acquisisce l'Ufficio 3° Personale e Formazione Continua, con le risorse previste nella nuova pianta organica ed assume la denominazione di Area II Amministrazione – Bilancio e Risorse Umane;
- Area III - Appalti e Contratti acquisisce l'Ufficio 6° Advocatura Difesa Ente in giudizio ed Ufficio Giuridico, che assume la denominazione di Ufficio legale e Giuridico, con le risorse previste nella nuova pianta organica ed assume la denominazione di Area III Legale – Appalti e Contratti.

Pertanto il funzionigramma degli uffici di cui al Decreto Presidente n.29 del 11/02/2022 integrato con l'anzidetto provvedimento commissariale n. 47/2024 è il seguente:



Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline



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. 28 oltre a una posizione non ricopribile perché riferita a personale dipendente in aspettativa per disposizione di legge).

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.

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".

Per la piena consapevolezza del valore del proprio personale l'AdSP si è dotata di sistemi di premialità che si basano su validi strumenti di valutazione delle performance complessive delle varie Aree Organizzative e dei singoli dipendenti.

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 da utilizzare per l'intervento denominato Stretto Green che include l'elettificazione delle banchine.

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'elettificazione 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 poi 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 verificato come da previsioni di legge.

La procedura di gara, svolta da Invitalia, si è conclusa e i lavori sono stati consegnati al raggruppamento di imprese Di Bella Costruzioni/Colombrita e AC2, GisDesign e Sicef (per la progettazione). L'appalto prevede sia la progettazione di livello definitivo ed esecutivo che la realizzazione dei lavori (appalto integrato complesso).

Per il Porto di Messina è prevista l'elettificazione di tutte le banchine del porto storico e saranno alimentabili anche le navi da crociera, per il Porto di Reggio Calabria è prevista l'elettificazione delle Banchine di Levante e del Pontile Eolie e 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. 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 elettrificazione delle banchine nei Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo ammontano ad un totale complessivo di euro 23.225.370.

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, 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’Ente 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’Ente 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 ha quindi puntato sullo strumento del concorso di progettazione nella convinzione che dal confronto di proposte qualificate, eterogenee e innovative potessero 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.

L’appalto di servizi sopra citato è stato affidato al Raggruppamento Temporaneo formato da Guendalina Salimei Tstudio (capogruppo mandataria), Ai Engineering s.r.l. (mandante), Ai Studio - Architettura, Ingegneria, Urbanistica (mandante), Akkad Società di Ingegneria s.r.l. (mandante), Urban Future Organization s.r.l. (mandante), Dott. Geol. Fabio Nicita (mandante), AG&P Greenscape s.r.l. (mandante), Studio Associato “Miceli Ingegneri Associati” (mandante) con decreto n. 205 del 07 novembre 2024. Il 18 luglio 2025 è stato, altresì, firmato il contratto con il Raggruppamento aggiudicatario. Il PIO (Piano di Inquadramento Operativo), riferito all’intero tratto di aree demaniali

che va dal Torrente Bocchetta al Torrente Annunziata, costituirà, secondo le previsioni del PRP vigente, lo strumento per definire l'intervento complessivo di riqualificazione urbanistica dell'area.

Il suddetto vincitore del concorso di progettazione, inoltre, è incaricato del completamento della proposta progettuale così da fornire all'AdSP i PFTE dei lavori necessari per avviare il recupero architettonico ed edilizio del waterfront, in coerenza con il PIO, con il PRP e con gli atti del concorso.

Per detto intervento si valuterà in futuro sulla base delle risultanze delle attività progettuali la possibilità di attuazione degli interventi con accesso a PPP che coinvolgano i privati nel cofinanziamento della spesa.

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 versava l'area oggetto di intervento, oltre che, ovviamente, per restituire sin da subito la fruizione di parte del waterfront 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 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 straordinaria e riqualificazione delle aree.

Il progetto si è poggiato anche 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, recentemente concluso, ha riguardato un'area che ricopre, complessivamente, una superficie di circa 26.000 mq, 16.000 circa dei quali destinati a verde ed ha previsto la piantumazione di piante, fiori, alberi di basso, medio ed alto fusto e la realizzazione di importanti opere di arredo urbano ed attrezzature, compresi impianti per la pubblica fruizione dell'area in questione.

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 Commissario preposto, un nuovo porto, che una volta ultimato metterà a disposizione un maggior numero di accosti.

Attualmente l'eccessiva fragilità del sistema degli approdi a Tremestieri comporta, nelle situazioni di loro inutilizzabilità per lo spostamento di sedimenti che vengono trasportati periodicamente dalle mareggiate, 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 impatti negativi sulla viabilità del centro città di Messina. In tale ottica risulta di rilievo il cofinanziamento da parte dell'AdSP dello Stretto ai fini dell'ampliamento del porto di Tremestieri, che sarà così in grado di assorbire il 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 a Tremestieri. La previsione del potenziamento dell'attuale approdo mediante la realizzazione di un terzo scivolo risulta efficace in caso di gestione delle situazioni di fuori servizio di uno degli esistenti scivoli in corrispondenza di particolari condizioni meteomarine che producono l'interrimento di parte del canale di accesso o in caso di movimentazione ad uno degli scivoli esistenti. Attualmente è infatti ancora in corso, come detto, la realizzazione del nuovo porto di Tremestieri in un'area a sud adiacente all'attuale approdo con piazzali ed aree di imbarco/sbarco che dovrebbero assorbire in futuro tutto il traffico ro-ro per i collegamenti con la Calabria.

Oggi 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, tra l'altro,

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 gestirlo quale 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 inoltre una regolare gestione degli accessi evitando le condizioni di confusione che si realizzano in alcuni momenti dell'anno e soprattutto escludendo in maniera definitiva la possibilità che i mezzi pensanti 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 ed un ulteriore intervento per garantire le quote dei fondali del bacino portuale.

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

La Zona Falcata di Messina, costituita da una penisola a forma di falce a chiusura del porto che, di fatto, separa in due porzioni la costa messinese, rappresenta un'area di inestimabile valore storico e paesaggistico per la città di Messina, ma da anni è stata purtroppo sottratta alla pubblica fruizione.

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

Attualmente interdetta, se non per attività e sopralluoghi con finalità scientifiche e/o tecniche, tale area è oggi al centro di un importante progetto di riqualificazione da parte dell'AdSP. Gli interventi in programma puntano a riconnettere la zona con il resto della città, trasformandola in un nuovo spazio urbano da restituire alla cittadinanza, e sono riconducibili a tre macro-obiettivi: rimozione delle fonti di contaminazione primaria, bonifica delle aree e riqualificazione urbana con la realizzazione di un parco e di edifici e fabbricati a servizio dell'utenza, secondo quanto previsto dal PRP vigente.

Gli interventi previsti puntano a riconnettere la zona con il resto della città, trasformandola in un nuovo spazio urbano da restituire alla cittadinanza, e sono riconducibili a tre macro-obiettivi: rimozione delle fonti di contaminazione primaria; bonifica delle aree; 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.

L'intervento di più imminente realizzazione, propedeutico tra l'altro al compimento degli altri due, è quello di rimozione delle sorgenti primarie di contaminazione, che scaturisce dall'esito dell'elaborazione del "Modello Concettuale Definitivo e Analisi del Rischio sito specifica" (approvato ai sensi del comma 4, art. 242 D.lgs. 152/06 e ss.mm.ii. dal Dipartimento Regionale dell'Acqua e dei Rifiuti giusto D.D.S. n. 925 del 19/09/2022 e frutto dell'intesa avviata nel 2016 con l'Università degli Studi di Messina), da cui è emersa la contaminazione dell'area e la necessità di provvedere, propedeuticamente alla bonifica e al ripristino ambientale, alla rimozione di tutte le possibili sorgenti di contaminazione identificate all'interno del sito.

A valle di tale intervento, per cui è ormai imminente l'avvio della procedura di appalto integrato per l'affidamento congiunto di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori sulla scorta del PFTE approvato, si dovrà procedere con una nuova campagna di indagini ambientali in specifici punti di controllo che verranno concordati con Arpa, al fine di aggiornare l'Analisi di Rischio e consentire la presentazione del progetto degli interventi di bonifica o di messa in sicurezza (operativa o permanente) e, ove necessario, delle ulteriori misure di riparazione e di ripristino ambientale, al fine di minimizzare e ricondurre ad accettabilità il rischio derivante dallo stato di contaminazione presente nel sito.

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. realizzazione di un parco urbano;
2. realizzazione di parchi ed edifici a servizio dell'area;
3. adeguamento della viabilità esistente.

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 ciclopeditoni, 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, in conformità al vigente PRP.

L'adeguamento della viabilità esistente, che dovrà prevedere quanto necessario per superare i disagi che all'attualità caratterizzano l'asse viario principale di servizio alla zona, avrà come obiettivo quello di rendere più agevole il transito sia all'interno della zona Falcata che nel collegamento con la città di Messina, anche mantenendo l'attuale tracciato stradale, situato all'esterno dell'area vincolata e prevedendo un filare di alberi a segnare l'asse mediano della Falcata.

Per questi ultimi due interventi è già stato affidato il servizio di architettura e ingegneria per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica. Il progetto, denominato “Restituzione agli usi urbani di un'area industriale inquinata. Bonifica e riqualificazione delle aree della zona Falcata di Messina” e finanziato tramite il Fondo Progettazione Opere Prioritarie del MIT (risorse 2021-2023 e residui 2019-2020) e prevede che gli interventi previsti nell'area funzionale FAL 3 possano essere realizzati con la collaborazione di privati che potranno finanziare parte dell'importo necessario mediante l'attivazione di una procedura pubblica per la realizzazione di un partenariato pubblico – privato che consenta di provvedere in parte alla realizzazione delle opere con fondi propri dell'AdSP dello Stretto e/o con fondi statali (ad esempio relativamente alle infrastrutture primarie), lasciando ai privati l'investimento della restante aliquota, dovendo gli stessi poi occuparsi della gestione delle strutture.

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

9.1.5 Il miglioramento delle infrastrutture nel Porto di Messina

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/o 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 concentrare gli ormeggi dei mezzi veloci alle suddette banchine con l'utilità di poter attivare un'unica stazione marittima passeggeri. Così facendo sarà anche possibile realizzare miglioramenti ai percorsi pedonali protetti dalla stazione passeggeri alle banchine evitando disagi ai passeggeri.

Tra gli interventi di potenziamento del porto di Messina si annoverano poi gli ampliamenti delle banchine I Settembre, Marconi e Peloro, opere che potrebbero consentire in futuro di ottenere un unico fronte di accorso allineato e nuovi spazi di banchina e 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 verranno avviati i lavori, 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 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.

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

- La realizzazione della protezione delle aree d.m. alla foce del torrente Annunziata,
- La ristrutturazione di un pontile di servizio per il Comando VV.F. di Messina,
- La ristrutturazione dello scalo a nord della banchina Vespri-Colapesce,
- La rifunionalizzazione delle aree utilizzate dalla GdF alla radice del Molo Norimberga, ed ulteriori opere di potenziamento del porto

- Ulteriori interventi di potenziamento del porto elencati nel paragrafo relativo alla programmazione infrastrutturale di breve e medio termine.

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.

Ai fini del recupero delle aree di competenza l'AdSP ha previsto un apposito intervento di riqualificazione delle aree d.m. in zona "Pentimele", nell'ambito di tale attività sono già stati avviati alcuni interventi di recupero di importo pari a circa 25.000,00 euro.

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 si ripropongono la riqualificazione delle aree portuali di levante e di ponente. Alcuni manufatti infatti 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.

Le 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 in quota parte sud delle aree portuali. Dovranno, dunque, essere previsti spazi direttamente funzionali alla destinazione di utilizzo 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 tutte quelle attività funzionali all'operatività portuale integrando il tutto con la progettazione del waterfront dal punto di vista urbanistico ed architettonico.

Si prevede altresì la rettifica della banchina di ponente del porto di Reggio Calabria, per la quale si prevede una spesa di 40.000.000,00 di euro, al fine di disporre di nuovi spazi, di piazzali e nuovi ormeggi dedicati all'incremento dei traffici futuri anche per lo sviluppo crocieristico del porto.

Per offrire servizi di qualità al traffico passeggeri e per favorire lo sviluppo delle attuali linee di collegamento risulta necessario inoltre 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.

Si evidenzia, inoltre, che è stato già completato il rilievo dello stato di fatto del fabbricato denominato Ex "Onda Marina", nonché della linea di demarcazione del demanio marittimo nel tratto interferente con l'immobile. Tale attività risultava infatti propedeutica alla corretta individuazione della porzione del fabbricato ricadente al di fuori dell'area d.m., interessata altresì dalla fascia di rispetto ferroviaria. Inoltre, con il professionista incaricato, sono già state avviate interlocuzioni con i funzionari di RFI al fine di accelerare l'istruttoria della pratica ed in tale ambito è stato rappresentato che la valutazione sarà condotta con il coinvolgimento della Direzione Centrale della Società. Acquisito il parere di RFI, sarà necessario sottoporre la pratica alla Soprintendenza competente per l'ottenimento dell'autorizzazione paesaggistica, necessaria alla conclusione del procedimento in corso. Per l'intervento sopra citato l'AdSP prevede una spesa complessiva pari a 2.500.000,00 euro.

Infine, si richiama che nell'ambito delle attività propedeutiche alla stesura dei PRP verranno posti in essere tutti gli approfondimenti necessari alla verifica della fattibilità delle infrastrutture riportate nella planimetria allegata all'accordo interistituzionale tra AdSP e Comune di Reggio Calabria, allegato al DPSS, tra le quali è prevista la realizzazione di un porto turistico a nord del porto. Per tale opera si prevede, qualora confermata a valle dell'approvazione del PRP la fattibilità dell'intervento secondo il lay out ipotizzato, un importo necessario pari ad euro 40.000.000,00.

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 negli anni scorsi al completamento delle attività inerenti la realizzazione del pontile industriale ed è stato altresì ultimato e collaudato l'intervento riguardante il dragaggio dei fondali del porto di Milazzo.

All'attualità sono in corso i lavori di completamento delle banchine e dei pontili interni al bacino portuale di Milazzo per un importo di € 26.200.000. Tale intervento comprende il completamento della banchina, perimetrata da palancole, avente superficie di circa 18.600 mq. Tale intervento prevede il completamento delle opere realizzate col precedente appalto.

E' stata inoltre avviata la realizzazione della nuova viabilità e della recinzione portuale nelle aree comprese fra il molo sottoflutto, la via Bixio e la via Tonnara, i cui lavori sono in fase conclusiva. 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 "Acqueviole" 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 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 , la cui progettazione è in fase di definizione;
- un nuovo cunettone servizi presso la banchina XX Luglio;
- un nuovo fabbricato sul Molo Marullo da adibire a sede dell'AdSP.

Infine si evidenzia l'importanza del progetto Hub Eolie anch'esso inserito nella programmazione dell'Ente e la Città di Milazzo è, infatti, attualmente 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, potrebbe essere realizzata una nuova viabilità di collegamento dedicata che consenta di collegare, senza interferenze con il traffico urbano, il porto di Milazzo con l'agglomerato industriale di Giammoro. Il collegamento delle aree portuali servirà a by-passare la viabilità esistente minimizzando le interferenze ed i punti di conflitto con i flussi attuali legati al traffico di attraversamento da e per il centro abitato, caratterizzati da basse velocità di percorrenza.

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, 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).

Piano Regolatore Portuale e nuovo porto

Stante il sottodimensionamento della dotazione infrastrutturale sopra citata l'AdSP dello Stretto ha già provveduto nei mesi scorsi all'affidamento e contrattualizzazione del servizio di ingegneria inerente alla

redazione del Piano Regolatore Portuale, riguardante anche le aree circoscrizionali del porto di Villa S.G. di RC e Saline Joniche, per un importo complessivo dei servizi aggiudicati di € 613.078,49, oltre IVA ed oneri di legge.

Sono già state avviate le attività finalizzate agli studi propedeutici agli approfondimenti necessari alla stesura dei documenti pianificatori ed alle indagini in loco per la conoscenza dei siti di interesse.

I suddetti approfondimenti risultano indispensabili anche per la realizzazione degli studi finalizzati alla pianificazione dei nuovi approdi di Villa S.G., ai fini del miglioramento e del potenziamento dei servizi offerti all'utenza.

Nello specifico si prevede l'ampliamento della dotazione infrastrutturale attuale mediante la futura realizzazione di nuove strutture portuali e di ulteriori spazi dedicati alla viabilità ed allo stoccaggio dei mezzi, oltre che nuovi collegamenti di ultimo miglio.

Per i suddetti interventi di potenziamento della dotazione infrastrutturale del porto risulta stimabile un fabbisogno economico pari ad almeno 250 milioni di euro (detti importi derivano da una sommaria previsione fornita per le vie brevi dall'RTP Acquatecno al RUP del PRP - Dirigente dell'Area Tecnica). risulta lapalissiano che tali somme non sono attualmente a disposizione dell'AdSP dello Stretto e che il reperimento di tali cifre come anche la realizzazione dell'ampliamento del porto di Villa S.G. potrebbe richiedere l'attivazione di Organi Straordinari Governativi.

Si prevede di traguardare l'elaborazione della versione finale del PRP e dei Rapporto Ambientale entro il febbraio 2028, come da schema fornito dalla RTP Acquatecno e versato agli atti del procedimento.

Ampliamento della circoscrizione dell'AdSP dello Stretto nel porto di Villa S.G.

Oltre all'avvio delle attività relative agli studi tesi alla pianificazione del lay out del nuovo porto di Villa S.G. è stato già avviato, ex art.6, c.15, l. 84/94, il procedimento atto all'ampliamento della circoscrizione dell'AdSP dello Stretto alle nuove aree a sud dell'attuale porto.

L'ampliamento della circoscrizione risulta infatti propedeutico alla pianificazione di opere in aree attualmente extra circoscrizione.

Con nota protocollo n. 8351 in data 13/07/2026 sono state, in ultimo, fornite le ulteriori integrazioni richieste dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la definizione della procedura di ampliamento già avviata.

Potenziamento delle infrastrutture (Ex “Lido Cenide”, Scivolo Zero, Dragaggio, etc.)

Risulta attualmente in fieri la relizzazione di una stazione marittima in corrispondenza delle aree d.m. dell'Ex «Lido Cenide».

Tale intervento estremamente strategico è richiesto dal territorio, per un verso per la migliore funzionalità del porto ed il collegamento allo Stretto ed alle Isole Eolie- in tal senso Associazione Eoliana Federalberghi ha formulato istanze di intervento- e per altro verso particolarmente auspicato dalla popolazione romanticamente ancorata ai retaggi onirici della *Dolce vita Villese*, poiché restituirebbe alla memoria storica della comunità locale un luogo denso di potente simbologia collettiva.

Le opere de quo risultano necessarie anche all'apprestamento degli attracchi presso il Molo Pennello del porto di Villa S.G. e consentiranno di aumentare la dotazione infrastrutturale del porto e migliorare la gestione dei flussi dei passeggeri.

Il Documento di Indirizzo alla Progettazione è stato già condiviso con i Componenti del CdG del versante Calabro, sicchè è in corso la formalizzazione dell'approvazione propedeutica all'avvio della fase di affidamento del servizio di ingegneria per un importo pari a 390.039,98 euro.

L'importo di quadro economico complessivamente stimato per la realizzazione dell'intervento sopra citato risulta pari ad euro 4.000.000,00, interamente finanziato all'interno delle somme concesse all'AdSP dello Stretto con Decreto Legge n. 121/2021, fondi per la cosiddetta continuità territoriale.

In linea con quanto sopra è già in fase di completamento l'installazione di camminamenti e la realizzazione di una copertura presso la banchina di levante del porto di Villa S.G. atta a riparare l'utenza dalle intemperie ed a garantire un elevato standard di sicurezza, oltre a riqualificare, da un punto di vista anche estetico, il tratto di waterfront in questione. Il percorso coperto, realizzato mediante l'accostamento di moduli prefabbricati, potrà essere eventualmente riallocato e riutilizzato ovunque in caso di futura variazione del lay out portuale. Tale intervento ha comportato un investimento da parte dell'AdSP pari ad euro 969.977,70.

A ciò si aggiunga la realizzazione del tratto terminale del torrente Immacolata per il quale si stima il costo di euro 900.000,00 e per il quale a breve verrà dato corso alla gara d'appalto dell'opera.

Inoltre, si evidenzia che l'Ente ha appena completato un importante intervento riguardante i lavori di ristrutturazione del cosiddetto “**Scivolo Zero**”, di importo pari a circa 4.500.000,00 di euro. Tale opera ha condotto al raggiungimento dei seguenti obiettivi: - riammodernamento e miglioramento sismico della componente strutturale dello scalo portuale; - potenziamento ed ammodernamento degli impianti

a rete della banchina; - sistemazione logistica e miglioramento della sicurezza delle aree portuali dello scivolo e della limitrofa banchina di levante. **L'intervento è stato quasi integralmente eseguito con fondi PNRR ed il risultato è stato raggiunto entro la data del 30 giugno 2026, ed è in corso la rendicontazione dei suddetti fondi.**

Il suddetto intervento di ristrutturazione, attualmente in fase di collaudo finale, ed ha già ottenuto il collaudo parziale, determinando la chiusura dell'infrastruttura per circa due mesi, al di là di ogni più rosea previsione.

Saranno avviati ulteriori approfondimenti tecnici sulla restante banchina di levante del porto di Villa S.G. per eventuali ulteriori interventi di adeguamento necessari delle strutture esistenti.

Infine, si evidenzia l'importante intervento di dragaggio, per l'ammontare di euro 448.000,00 atto al ripristino delle quote navigabili del bacino di Villa San Giovanni che ha consentito l'accrescimento della sicurezza del bacino portuale, ad oggi già concluso.

Si è avviato un confronto con RFI spa per il rinnovo delle concessioni demaniali marittime di Messina e Villa San Giovanni relativamente ai rispettivi piani industriali, è stato chiesto al concessionario di implementare ogni possibile intervento funzionale a migliorare ogni condizione di sbarco dei passeggeri dei mezzi veloci movimentati dalla controllata Blue Jet e con particolare riferimento all'infrastruttura di Villa San Giovanni.

9.1.8 bis *Potenziamento infrastrutturale di Villa San Giovanni*

Nella tabella che segue vengono riportate le proposte dei Componenti del CdG atte all'ulteriore aumento della dotazione delle infrastrutture di Villa San Giovanni formalizzate a seguito delle richieste sollecitate dal Presidente e pervenute in data 17 giugno 2026.

Autorità di Sistema Portuale POT 2026 - 2028	AdSP dello Stretto	PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
Denominazione intervento	Importo quadro economico	Fonti di finanziamento	Fase di attuazione
Porto di Villa San Giovanni - Ristrutturazione con lavori di manutenzione straordinaria e riqualificazione del magazzino capitaneria nella Via Marinai d'Italia	2.500.000,00		
Porto di Villa San Giovanni - Realizzazione sottopasso pedonale tra via Marinai d'Italia e Via Mazzini	9.000.000,00	Cofinanziamento	
Porto di Villa San Giovanni - progettazione e realizzazione nuovo terminal passeggeri "Lido Cenide" a servizio mezzi veloci	4.000.000,00	D.L. 121/2021	Approvato DIP (in fase di avvio procedura affidamento per progettazione)
Porto di Villa San Giovanni - Progettazione nuovo porto a sud - progettazione con riqualificazione del Waterfront aree " Bolano" di Villa San Giovanni e Catona (RC) - Nuovo lungomare di Acciarello esteso a sud	9.500.000,00	Fondi AdSP / Cofinanziamento	Attesa decreto di estensione territoriale

Riguardo alle opere di cui alla tabella si evidenzia che per gli interventi non ricadenti in atto su aree della circoscrizione dell'AdSP la realizzazione di interventi extra circoscrizione è subordinato al previo ampliamento della circoscrizione portuale e la relativa pianificazione.

Le opere sopra programmate per le quali è previsto il cofinanziamento richiedono condivisioni di pianificazione e di interventi con i Soggetti che, titolari/gestori di porzioni di aree ovvero titolari di interessi istituzionali funzionali rispetto alle tipologie di intervento, sono interessati al cofinanziamento, attraverso la sottoscrizione di appositi accordi.

Si ritiene opportuno infine richiamare che il disegno di legge sulla riforma dei porti in corso di approvazione prevede l'istituzione della Società Porti S.P.A. alla quale verranno attribuite le funzioni di realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche dei porti.

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, ricomprensive 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 ben oltre un decennio.

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; 2. la ricostruzione della testata del molo di sopraflutto e collocazione di un apposito fanale di segnalazione; 3. la realizzazione di pennello "trappola" o altra struttura eventuale per la gestione del 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.

9.1.9 bis *Potenziamento infrastrutturale di Saline*

Nella tabella che segue vengono riportate le proposte al miglioramento per il porto di Saline esplicitate dal Comune di Montebello Jonico.

Autorità di Sistema Portuale POT 2026 - 2028	AdSP dello Stretto	PORTO DI SALINE IONICHE	
Denominazione intervento	Importo quadro economico	Fonti di finanziamento	Fase di attuazione
Porto di Saline Ioniche - Studi su erosione costiera, studi meteomarini, salvaguardia della costa - studi e progettazione sistemi di difesa	700.000,00	Fondi AdSP Cofinanziamento	
Porto di Saline Ioniche - lavori di livellamento e rimodellazione dei fondali	300.000,00	Fondi AdSP Cofinanziamento	
Rinnovamento piazzali portuali rete stradale di accesso e relativo sistema di illuminazione area portuale e funzionalizzazione del collegamento del centro abitato.	50.000,00	Fondi AdSP	

Nell'ambito delle progettazioni già avviate per gli interventi programmati nel porto di Saline sono ricomprese tutte le attività e gli studi meteomarini e di erosione costiera necessari alla salvaguardia dei litorali limitrofi, oltre che ogni approfondimento tecnico atto al livellamento ed alla rimodellazione dei fondali. Tali indagini risultano in larga parte già avviate nell'ambito del progetto in corso di esecuzione, oltre che nell'ambito degli studi per la stesura del PRP del porto di Saline.

Come noto, il porto di Saline Joniche rappresenta un'infrastruttura di primario interesse strategico per il territorio, la cui riapertura e rifunzionalizzazione costituisce obiettivo prioritario dell'AdSP dello Stretto. In tale prospettiva, e nella consapevolezza che lo scalo potrebbe assumere un ruolo di rilievo nell'ambito del sistema logistico connesso alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, questa Autorità ha già avviato un articolato programma di azioni coordinate, volte a restituire al porto la piena operatività. Con riferimento agli interventi denominati "Interventi urgenti di parziale ripristino dell'accessibilità e rifunzionalizzazione del porto di Saline Joniche", si rappresenta che già entro il prossimo mese sarà bandita la procedura di gara relativa alle indagini propedeutiche alla progettazione in questione. Tali indagini sono finalizzate all'acquisizione del quadro conoscitivo tecnico e ambientale necessario a supportare l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), adempimento imprescindibile ai fini della successiva fase progettuale e dell'ottenimento delle necessarie autorizzazioni. In tale contesto, si comunica altresì che questa Autorità ha provveduto alla stipula di una

convenzione con l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria al fine di assicurare un qualificato supporto tecnico-scientifico alle attività di progettazione.

Come detto, le attività di studio, indagine e progettazione già in corso ricomprendono quanto riportato nei primi due interventi elencati nella tabella che precede ed, in particolare, sono in corso: la progettazione del primo lotto di intervento nel porto di Saline per un importo di servizi di ingegneria complessivo di euro 449.410,09, la realizzazione delle indagini e verifiche tecniche necessarie per la progettazione sopra citata per un importo di euro € 752.333,14 e la convenzione per supporto tecnico-scientifico con UniRC per un importo di euro 73.200,00, per un totale complessivo pari ad euro **1.274.943,23**, IVA inclusa.

È stato, altresì, attivato come detto il servizio di redazione del Piano Regolatore Portuale (PRP), il cui sviluppo costituirà ulteriore strumento di pianificazione a supporto del programma di rilancio dell'infrastruttura portuale.

Per quanto riguarda infine la rete stradale di accesso al porto di Saline Joniche, citata nella soprastante tabella, l'AdSP dello Stretto valuterà la formazione di un tavolo tecnico per gli approfondimenti necessari riguardo alla gestione della viabilità di accesso alla struttura portuale, anche mediante eventuale elaborazione di uno studio comprendente il miglioramento dei piazzali portuali, della rete stradale di accesso e relativo sistema di illuminazione area portuale di Saline.

9.1.10 Interventi del Comune di Messina cofinanziati dalla AdSP dello Stretto

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

L'intervento ha avuto avvio con l'Ordinanza n. 3633 in data 05.12.2007. 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 nella prima fase le 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. Il blocco è stato poi

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 primo contratto d'appalto dei lavori, stipulato con l'Impresa Nuova Coedmar è stato risolto a conclusione della verifica del grave inadempimento per ritardi nell'esecuzione dei lavori.

Il Responsabile del Procedimento con nota del 17.02.2022 ha convocato l'Impresa aggiudicataria dei lavori in oggetto, Nuova COEDMAR s.r.l., per una audizione presso il Comune di Messina in data 04.03.2022, finalizzata alla verifica della ridotta produzione in cantiere, anche a seguito della segnalazione del Direttore dei Lavori con nota prot.n.005/DL/2022 del 08.02.2022 in occasione dell'emissione dello stato di avanzamento n.14 per lavori eseguiti a tutto il 31.01.2022.

Il procedimento di verifica dei ritardi sull'avanzamento dei lavori sin dal gen 2021 è stato avviato considerato il mancato accoglimento da parte della D.L. di tutte le motivazioni, controdeduzioni e delle riserve scritte dall'Impresa rispetto alle contestazioni sui ritardi contenute sugli Ordini di Servizio della D.L., in data 3 maggio 2022, il D.L. con nota 017/DL/2022 indirizzata alla S.A., ha segnalato il permanere della ridotta produttività in cantiere, per grave negligenza dell'appaltatore, evidenziando il mancato rispetto degli impegni assunti in sede di audizione del 4 marzo 2022.

Il procedimento di decadenza, secondo quanto deciso anche dal CCT a seguito di ulteriori verifiche, è stato avviato dalla S.A. che ha adottato il provvedimento conclusivo di decadenza dall'anticipazione contrattuale con Determina del soggetto Responsabile n.6616 del 29.07.2022.

In merito alle circostanze che hanno determinato anche l'avvio del procedimento di decadenza dal beneficio dell'anticipazione contrattuale, in aggiunta alle numerose segnalazioni del D.L., si osserva che le giustificazioni fornite dall'Impresa sono state prive di riscontro documentale e non corredate da alcuna evidenza di situazioni di causalità scatenanti, seguite da una misurabile incidenza sull'andamento dei lavori con conseguente effetto su eventuali concessioni di maggiori termini temporali.

Per quanto rappresentato e in virtù degli atti adottati, delle comunicazioni tra D.L.-impresa-S.A., degli ordini di servizio emessi dalla D.L., della determina n.1 del CCT, di accertamenti svolti in cantiere dal Direttore dei Lavori, dal parere espresso dal D.L. nella nota del 3 maggio 2022 la S.A. ha avviato, non nota n. 230760 del 16.09.2022 ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs 163/2006, la risoluzione del contratto con la ditta Nuova Coedmar srl per grave ritardo nell'esecuzione dei lavori in aggiunta al grave inadempimento per il blocco protratto delle lavorazioni.

A seguito della stipula dell'atto di cessione ramo d'azienda del 30 gennaio 2024 la consegna al nuovo

appaltatore definitiva di tutte le aree di cantiere è avvenuta in data 15 ottobre 2024.

I lavori sono in fase di realizzazione con progressivo aumento della produzione mensile e, dal loro riavvio, sono stati prodotti 11 SAL per un avanzamento dei lavori oggi pari al 40%. Per quanto riguarda le strutture marittime principali la lavorazione in atto è il completamento della banchina di riva con posa della sovrastruttura di collegamento delle fondazioni a pali e l'avvio della posa delle palificate di fondazione del molo foraneo su cui si registra già l'autorizzazione al subappalto e la presenza in cantiere delle macchine operatrici per l'esecuzione dei pali. Le lavorazioni residue da avviare sono quelle di messa in sicurezza dei torrenti Giudari e Canneto, quelle del dragaggio darsena e della sovrastruttura del piazzale.

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 ha previsto 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. Per tale intervento di ultimo miglio stradale il QE dell'intervento prevedeva una spesa complessiva di € 27.000.000,00 dei quali quota parte cofinanziati dall'AdSP dello Stretto, beneficiaria di pari importo a valere sui fondi PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, giusta convenzione procedimentale per la erogazione del contributo statale sottoscritta con il soggetto attuatore dell'opera.

9.1.11 Il progetto per la digitalizzazione dei Porti dello Stretto

Il progetto ASTRA ("Analysis, Security, Tracking, Recognition, Administration") ha consentito l'avvio del programma di digitalizzazione dell'Ente e dei porti del Sistema Portuale. Gli obiettivi principali sono stati da un lato dotare l'AdSP dello Stretto di un proprio sistema informativo che consentisse 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 moderne tecnologie e predisporre i porti pronti ad interfacciarsi con i moderni sistemi degli operatori e

dall'altro creare il nucleo di base di una comunità di sviluppo software dedicato ai porti ed alla logistica che possa allargarsi ai nodi logistici, interoperabile ed integrabile con i sistemi abilitanti nazionali per l'interoperabilità dei sistemi informativi e delle basi di dati della PA rispondendo all'obiettivo di semplificare gli adempimenti amministrativi di cittadini e imprese.

In un'ottica "Smart & Green Ports" in cui il nostro Paese guarda alla crescita sostenibile ed efficiente, la digitalizzazione dell'Ente e dei porti dello Stretto proseguirà attraverso il progetto JOÂÑNE che ricomprenderà lo sviluppo di ulteriori importanti processi, l'interoperabilità e la cybersecurity. Questo progetto non può che rappresentare una ulteriore milestone verso la digitalizzazione, le soluzioni smart e le tecnologie dell'informazione e della comunicazione implementate. Gli importi per l'attuazione della suddetta fase del progetto in attesa di attuazione ammontano ad € 3.200.000.

9.2 La programmazione infrastrutturale di breve e medio termine

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 disagi per la mobilità di passeggeri e merci non solo tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina ma soprattutto per i collegamenti tra la Sicilia ed il resto del Paese.

Gli interventi rientranti nella programmazione di breve e medio termine dell'Ente sono riportati nella tabella seguente con esplicitazione del porto del Sistema in cui ricadono ed evidenza dell'importo stimato per la realizzazione dell'opera.

Comune di Messina - Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata	3.180.000
Porto di Messina - Ristrutturazione pontile VV.F. nella Zona Falcata di Messina	1.535.000
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	2.550.000

Porto di Milazzo - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo	465.000
Comune di Messina - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	15.000.000
Comune di Messina - Lavori di realizzazione della Via Don Blasco	2.500.000
Porti di Messina, Reggio Calabria e Milazzo – Progetto Stretto Green Transizione energetica della mobilità marittima nell'area dello Stretto - <i>Elettrificazione delle banchine portuali (cold ironing)</i>	23.225.370
Porto di Messina - Realizzazione impianto fognario sulla Banchina I Settembre	91.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di ristrutturazione edificio da destinare a sede uffici dell'AdSP dello Stretto	346.711
Porto di Milazzo - Intervento di riforestazione nelle aree demaniali in località Giammoro nel Comune di Pace del Mela	530.000
Porto di Messina - Riqualficazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento con la "Passeggiata a mare"	6.861.880
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di realizzazione di pensiline di protezione dei camminamenti pedonali	1.551.697
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 dei porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto – LOTTO 1	3.500.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina	8.990.000
Porto di Milazzo - Interventi di demolizione e ricostruzione del cunicolo servizi della Banchina XX Luglio	373.500

Porto di Messina - Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e dei relativi impianti	4.750.000
Porto di Reggio Calabria - Realizzazione degli apprestamenti di security delle aree portuali di Reggio Calabria	3.350.000
Porto di Reggio Calabria e di Milazzo - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Reggio Calabria	627.924
Porto di Villa San Giovanni - Lavori di dragaggio dei fondali del porto di VSG	851.638
Porto di Reggio Calabria -Lavori di adeguamento banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria	10.759.694
Porto di Villa San Giovanni - Risanamento strutturale banchina scivolo "0" nel porto di VSG	6.197.791
Porto di Messina - Realizzazione opere di rifunionalizzazione aree della GdF presso la radice del Molo Norimberga	903.657
Porto di Messina – Intervento di rimozione fonti di contaminazione primaria nella Zona Falcata	21.859.794
Porto di Messina - Lavori di ristrutturazione del fabbricato denominato "Ex Farista" posto all'interno del complesso edilizio che ospita la CP sede mare di Messina	800.000
Porto di Messina - Interventi di manutenzione dei fondali dell'approdo emergenziale di Tremestieri	3.951.000
Porti di ME e MIL- Interventi di adeguamento della pavimentazione e degli arredi portuali delle banchine del porto storico di Messina e del porto di Milazzo	1.960.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina - LOTTO 1	21.890.000
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina - LOTTO2 - Scivolo radice ovest	6.510.000

Porto di Messina - Lavori per la rettifica della banchina I Settembre del porto di Messina	25.981.183
Porto di Messina - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina	49.213.059
Porto di Messina - Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri	4.000.000
Porto di Messina – Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno, presso la banchina Rizzo	5.000.000
Porto di Milazzo - Ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede uffici Guardia di Finanza	1.200.000
Porto di Messina - Realizzazione opere di ristrutturazione aree a nord della banchina Vespri-Colapesce, presso la banchina CP	2.547.018
Porto di Reggio Calabria – Riqualificazione aree del molo di Levante	5.100.000
Porto di Reggio – Realizzazione di un terminal passeggeri per scalo crocieristico sulla banchina di Levante	5.800.000
Porto di Milazzo - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	1.500.310
Porto di Reggio Calabria – Implementazione dei pontili di ormeggio dei mezzi veloci e potenziamento della stazione passeggeri	3.100.000
Porto di Reggio Calabria - Riqualificazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali e realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare	6.650.000
Porto di Messina - Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP	14.500.000
Porto di Saline – Interventi urgenti di parziale ripristino dell’accessibilità e rifunzionalizzazione del porto – LOTTO 1	13.879.000
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	68.539.843

Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Progetto “Falcata Revival”	77.668.110
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie MIT – Progetto “Hub Eolie”	44.000.000
Porto di Messina - Fondo Progettazione Opere Prioritarie – Progetto “Stretto Link Messina”	93.000.000
Comune di Giammoro - Intervento di manutenzione straordinaria e riqualificazione del lungomare di Giammoro	1.500.000
Porto di Messina - Lavori di demolizione del manufatto su Viale della Libertà e riqualificazione urbanista ed ambientale dell’area	580.000
Porto di VSG - Lavori di rifacimento dello sbocco del torrente Immacolata	460.000
Porto di Messina - Lavori di manutenzione della scogliera a protezione dell'ex quartiere fieristico di Messina	800.000
Porto di Reggio Calabria – Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto	3.550.000
Porto di Villa San Giovanni – Realizzazione di nuovi ormeggi per mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri - Ex “Lido Cenide”	30.000.000
Porto di Reggio Calabria - Recupero dell’edificio denominato “Ex Onda Marina”	2.500.000
Porto di Reggio Calabria - Lavori di rettifica della banchina di ponente	40.000.000
Compendio di Reggio Calabria - Riqualificazione dell'area di Pentimele	3.000.000
Porto di Reggio Calabria - Interventi di sostituzione e implementazione degli arredi di banchina e di adeguamento di moli e scivoli	3.000.000
Prosecuzione del progetto di digitalizzazione dei porti dello Stretto, processi, interoperabilità e cybersecurity- progetto JOÂÑNE	3.200.000

Porto di Villa San Giovanni - Servizi tecnici per la realizzazione dell'ammodernamento del molo di sopraflutto	5.000.000
Porto di Reggio Calabria – Realizzazione nuovo porto turistico a nord in zona “Pentimele”	40.000.000
Totale complessivo	737.740.179