



Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

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

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Piano Operativo Triennale 2020-2022

Porto di Messina



Porto di Milazzo



**Porti
dello
Stretto**



Porto di Villa San Giovanni



Porto di Reggio Calabria

Dove il mare incontra la cultura

*“Consensus” all’unanimità dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare
nella riunione in data 05/08/2020*

*Approvazione all’unanimità del Comitato di Gestione
nella riunione in data 07/08/2020*

***Non esiste vento favorevole
per il marinaio che non sa dove andare
(Seneca)***

Piano Operativo Triennale 2020-2022
(art.9, comma 5, lettera b della Legge 28 gennaio 1994, n.84 e ss.mm.ii.)

INDICE

0. Introduzione

1. Analisi del contesto

- 1.1. *Scenario geopolitico internazionale*
- 1.2. *I riflessi sull'economia nazionale dell'emergenza da Covid-19*
- 1.3. *Inquadramento macroeconomico Regione Sicilia*
- 1.4. *Inquadramento macroeconomico Regione Calabria*
- 1.5. *Presentazione del Sistema Portuale*
- 1.6. *I dati di traffico*
- 1.7. *Traghettonamento sullo Stretto di Messina*
- 1.8. *Crocierismo*
- 1.9. *La programmazione strategica nazionale e regionale nel settore dei trasporti ed i riflessi sull'Area dello Stretto*
- 1.10. *I principali interventi infrastrutturali in corso*

2. Le infrastrutture portuali e le attuali criticità

3. L'organizzazione dell'Ente e la gestione dei servizi

- 3.1. *Organizzazione degli uffici e gestione del personale.*
- 3.2. *Le attuali criticità*

4. La vision del piano

- 4.1. *Proposta per una strategia di sviluppo*
- 4.2. *Obiettivi strategici*
- 4.3. *Strumenti*
- 4.4. *La programmazione strategica ed il potenziamento delle infrastrutture*
- 4.5. *Le Zone Economiche Speciali (ZES)*
- 4.6. *L'utilizzo di fondi dell'Unione Europea*
- 4.7. *La riorganizzazione dell'ente e la transizione al digitale*
 - 4.7.1. *Il nuovo modello organizzativo*
 - 4.7.2. *Lo Sportello Unico Amministrativo*
 - 4.7.3. *Il sistema informativo portuale (PCS)*
- 4.8. *Il rilancio del lavoro portuale*
- 4.9. *Le politiche ambientali ed energetiche*
- 4.10. *L'integrazione con i territori*
- 4.11. *Interventi infrastrutturali prioritari*
- 4.12. *Politiche di sostegno allo sviluppo dell'economia portuale*
- 4.13. *Iniziative per l'integrazione con le altre modalità di trasporto*

5. Obiettivi operativi di breve, medio e lungo periodo

- 5.1. *Obiettivi di natura organizzativa per il completamento della fase di start-up dell'Ente*
- 5.2. *Azioni prioritarie nel breve termine*
 - 5.2.1. *Interventi infrastrutturali*
 - 5.2.2. *Interventi sui servizi e le attività immateriali*
- 5.3. *Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine*

0. Introduzione

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

Si tratta di uno dei principali documenti di programmazione strategica dell'Ente e, vista la sua durata temporale limitata al breve termine ed il termine assegnato per la sua adozione (novanta giorni dalla data di insediamento del Comitato di Gestione), di fatto può essere considerato il **programma di mandato** del Presidente e del Comitato di Gestione.

Per evitare di costruire un documento poco realistico e sganciato dal contesto del territorio e dalla programmazione degli Enti Locali e delle Regioni che hanno interessi sui porti del Sistema preliminarmente alla fase di redazione è stato seguito un processo di ascolto e di confronto con le Istituzioni portuali e con le Camere di Commercio sulla scorta di un apposito Documento Programmatico contenente informazioni sul contesto e le principali indicazioni delle strategie che si intendono perseguire.

Detto Documento Programmatico è stato reso pubblico sul sito istituzionale e se ne è data notizia sui profili social dell'Ente lanciando una fase di consultazione pubblica di cittadini, forze politiche, rappresentanze sindacali ed imprenditoriali e della cittadinanza attiva che ha consentito di acquisire punti di vista diversi e proposte che sono state in parte trasfuse, allorquando coerenti con la strategia complessiva del POT e con le competenze dell'AdSP, nel presente documento finale.

Questo percorso si ritiene sia pienamente coerente con i più recenti indirizzi del legislatore comunitario che indicano come, affinché il decisore pubblico possa effettuare scelte oculate e orientate a rendere competitivo il mercato e i servizi portuali, occorre garantire, pur nel rispetto dei ruoli, una fattiva e motivata partecipazione degli stakeholders, onde addivenire ad una *evidence-based decision* maturata all'esito di un'istruttoria amministrativa ampia e strutturata.

Il percorso individuato va, quindi, oltre la previsione del legislatore nazionale che per il Piano Operativo Triennale ha previsto che la fase del confronto con la rappresentanza degli interessi sociali ed economici portuali avvenga all'interno dell'Organismo di partenariato della risorsa mare e ciò con l'obiettivo di coinvolgere nel processo anche la cittadinanza che, dei servizi e degli interventi dell'AdSP, costituisce spesso il beneficiario finale soprattutto nel Sistema portuale dello Stretto che ha il suo asset principale nelle attività di traghettamento di passeggeri e merci su rotabili.

Il quadro normativo di riferimento

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

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

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

In detta fase era previsto che l'Autorità Portuale di Messina, che aveva competenza sui Porti di Messina e di Milazzo, costituisse insieme all'Autorità Portuale di Gioia Tauro l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale, Jonio e dello Stretto.

Detta previsione è stata poi modificata per effetto dell'art.22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, che ha previsto l'istituzione dell'Autorità di Sistema dello Stretto con competenza sui Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

L'avvio della costituzione dell'AdSP dello Stretto si è poi conclusa con la nomina del Presidente avvenuta con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n.462.

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

Funzione di promozione

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

Più in generale, quindi, un compito di promozione degli scali e delle sue attività non disgiunta da quella relativa all'incremento dei traffici e quindi alla valorizzazione del ruolo che i porti in questo quadro, con gli asset sia pubblici che privati esistenti, possono rivestire.

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

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

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

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

Funzione di realizzazione e manutenzione delle infrastrutture

L'AdSP ha fra i suoi compiti la realizzazione delle opere previste nei piani regolatori portuali e nei piani operativi triennali e per il potenziamento della rete infrastrutturale e dei servizi nei porti e nei collegamenti stradali e ferroviari nei porti. Sono di sua competenza gli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali nonché

quelli per le opere di grande infrastrutturazione i cui costi sono sempre a carico dello Stato ma per le quali possono essere utilizzati anche finanziamenti regionali o dei Comuni in cui insistono i porti.

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

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

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

Funzione di regolazione del mercato

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

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

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

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

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

Infatti con il progressivo affermarsi dei principi comunitari volti ad assicurare condizioni di libera concorrenza, i compiti delle amministrazioni pubbliche chiamate a gestire gli scali marittimi devono assumere sempre di più una prospettiva di totale regolamentazione delle attività imprenditoriali svolte dai privati, per conto e nell'interesse dello Stato.

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

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

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

1. Analisi del contesto

1.1. Scenario geopolitico internazionale

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

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

Non secondario poi appare tenere conto, al giorno d'oggi, anche i cambiamenti dello scenario macro politico internazionale come insegnano le ripercussioni che sul commercio mondiale sta comportando la strategia Belt & Road intrapresa dal governo cinese.

D'altro canto, le guerre commerciali, il riaffiorare dei nazionalismi e di un certo protezionismo, la Brexit, oltre che le continue tensioni in Medio Oriente e in America Latina, stanno generando un'incertezza significativa che si riflette in maniera evidente sui traffici marittimi e, quindi, anche sulla gestione della portualità internazionale e nazionale.

L'economia mondiale ha registrato negli ultimi due anni, 2018 e 2019, una modesta crescita, sia pur differenziata nelle diverse aree geografiche, con una tendenza prevista al rallentamento negli anni successivi. L'emergenza sanitaria conseguente alla pandemia da COVID-19 registratasi a partire dalla fine del 2019 in Cina e poi esplosa praticamente in tutto il pianeta, ha fatto saltare tutti i modelli previsionali ed oggi è in atto una crisi globale con riduzioni significative dei traffici di cui è ancora difficile valutare la portata sia quantitativa che temporale.

Le stime del settore, così come dell'andamento economico in generale, vanno quindi reinterpretate dovendo tener conto fra l'altro anche degli effetti dell'emergenza sanitaria sia sui processi di produzione dei beni, molto spesso interrotti per effetto dei lockdown imposti dai governi, che sulla stessa possibilità di trasferire questi beni da un Paese all'altro.

Al momento non sono ancora disponibili studi approfonditi per valutare gli effetti a regime dell'emergenza da COVID 19 e soprattutto per capire se, una volta superata la crisi, si riuscirà a tornare rapidamente sui livelli di crescita preesistenti. In tal senso occorrerà soprattutto comprendere gli effetti sulle politiche di sviluppo dei Paesi ad economia più avanzata che potrebbero risentire più

degli altri di una nuova sensibilità alla sicurezza sanitaria da parte delle proprie popolazioni con tutto quello che questo potrebbe comportare in termini di modifica delle abitudini di vita e di consumo.

Quello che può essere interessante tenere in considerazione è comunque il punto di partenza pre-COVID 19 che faceva immaginare un incremento nel medio termine per tutti i settori del traffico marittimo ma soprattutto per i container e le rinfuse secche, che sembravano indirizzati verso incrementi rapidi e significativi, a scapito del traffico delle navi cisterna per i quali si prevedeva una fase di sostanziale stagnazione.

Il trasporto containerizzato si stimava in aumento, trainato principalmente dalla crescita dei volumi degli scambi intra-asiatici e dei flussi delle rotte principali est-ovest, con una sempre maggiore tendenza al gigantismo navale alla ricerca della riduzione dei costi di trasporto unitario sia pur con la difficoltà di riuscire ad assicurare percentuali di riempimento delle stime non eccessivamente condizionate dalle rotte e dai porti di collegamento.

Interessanti risultavano in queste analisi pre-COVID 19 anche i dati per il traffico ro-ro, con una domanda sempre forte e con un alto livello dei noli, sia pur con le preoccupazioni per gli effetti della Brexit e delle rinnovate criticità politiche in alcuni Paesi nord-africani.

Complessivamente si può affermare che negli ultimi anni nel Mediterraneo si sono registrati volumi di merci trasportati in crescita e questo sia sul lato containerizzato, per effetto del raddoppio del Canale di Suez, che di quelle ro-ro.

Quanto tutto questo possa essere sostanzialmente alterato dalla emergenza sanitaria in atto è difficile al momento da valutare anche se alcuni analisti sembrano orientati a considerare questa crisi come transitoria e quindi, almeno a livello globale, tale da non incidere sensibilmente con i modelli di sviluppo preesistenti.

Il Mediterraneo, pertanto, continuerà a restare un'area di grande interesse per i traffici marittimi sia intercontinentali che regionali con una tendenza ad una sia pur moderata crescita per effetto dei processi di stabilizzazione e di sviluppo attivati nel continente africano in generale e nei Paesi della sponda meridionale in particolare.

1.2. I riflessi sull'economia nazionale dell'emergenza da Covid-19

Per valutare l'attuale situazione economica italiana può essere utile fare riferimento alla Relazione annuale elaborata dalla Banca d'Italia per il 2019 ed illustrata nel mese di maggio scorso di cui si riportano di seguito ampi stralci.

La pandemia di Covid-19 ha modificato profondamente le prospettive dell'economia per l'anno 2020 e per gli anni a venire rispetto a quanto ci si poteva attendere sulla base degli andamenti del 2019. Secondo gli scenari formulati dal Fondo monetario internazionale, il prodotto mondiale registrerà una forte diminuzione, anziché una modesta crescita. Per l'economia italiana, rimasta pressoché stazionaria nel 2019, pur mostrando cospicui progressi nella competitività internazionale, nei livelli di indebitamento delle imprese e nelle condizioni del sistema bancario, si prevede la più forte contrazione dalla seconda guerra mondiale. La rapidità del recupero dell'economia dipenderà dai tempi dell'emergenza sanitaria e dalla continuità della risposta delle politiche economiche, che è stata finora in tutti i paesi di portata eccezionale. Tutti gli scenari indicano che le conseguenze della pandemia sull'economia mondiale saranno comunque rilevanti e si estenderanno oltre il breve periodo.

La crescita dell'economia globale nel 2019 è scesa al 2,9 per cento, risentendo delle persistenti tensioni commerciali internazionali e dei timori relativi alle modalità di uscita del Regno Unito dall'Unione europea (Brexit). Il commercio globale è cresciuto meno dell'1 per cento. Secondo le stime formulate dal Fondo monetario internazionale in gennaio, la crescita si sarebbe dovuta rafforzare nell'anno in corso, al 3,3 per cento, riflettendo la riduzione dell'incertezza in seguito alla sigla dell'accordo commerciale tra Stati Uniti e Cina (phase-one deal) e di quello di recesso del Regno Unito dall'Unione europea. Negli scenari previsivi dell'FMI formulati in aprile, il prodotto mondiale registrerebbe invece una contrazione del 3,0 per cento nel 2020, concentrata soprattutto nel primo semestre; l'andamento dell'attività per l'anno in corso e per il 2021 resta molto incerto nelle economie avanzate e ancora di più in quelle emergenti.

Con il diffondersi dell'epidemia di Covid-19 a livello globale, molti paesi hanno adottato misure di contenimento progressivamente più restrittive. Ne sono derivati un forte calo della produzione, un aumento di eccezionale portata del numero di disoccupati, una caduta della domanda. I costi petroliferi sono scesi in modo marcato e repentino per il crollo della domanda e per le crescenti difficoltà di stoccaggio. Le condizioni sui mercati finanziari hanno subito un rapido deterioramento.

Le istituzioni europee hanno accresciuto i margini di manovra per i bilanci nazionali, rendendo più flessibile l'utilizzo dei fondi strutturali e la normativa sugli aiuti di Stato, e consentendo deroghe temporanee alle regole di bilancio comuni. Hanno inoltre predisposto nuove linee di prestito agli Stati membri (per 340 miliardi di euro, attraverso uno strumento di sostegno temporaneo per attenuare i rischi di disoccupazione legati all'emergenza e una nuova linea di credito precauzionale rinforzata del Meccanismo europeo di stabilità) e la creazione di un fondo di garanzia della Banca europea degli investimenti per mobilitare risorse a beneficio delle imprese (per 200 miliardi). Infine le istituzioni europee hanno convenuto di lavorare alla creazione di un fondo per la ripresa, in grado di offrire una risposta adeguata alla crisi.

L'anno scorso il PIL italiano ha decelerato, registrando una crescita dello 0,3 per cento. Gli investimenti sono aumentati decisamente meno rispetto al 2018, frenati dall'incertezza diffusasi tra le imprese a seguito del rallentamento dell'economia globale e delle persistenti tensioni protezionistiche. I consumi delle famiglie hanno risentito della debole dinamica del reddito disponibile. In un contesto di significativo indebolimento del commercio mondiale, le imprese italiane hanno sostanzialmente mantenuto le quote di mercato.

A livello territoriale, nel 2019 l'attività economica è cresciuta nel Nord; si è mantenuta sui livelli dell'anno precedente nel Centro e nel Mezzogiorno.

Dalla fine di febbraio la diffusione dell'epidemia di Covid-19 ha determinato un forte impatto negativo sull'attività economica. Nel primo trimestre il PIL ha registrato una flessione del 4,7 per cento; sulla delle valutazioni della Banca d'Italia, il calo sarebbe stato più accentuato nelle regioni del Nord. Alla contrazione del prodotto avrebbe contribuito soprattutto la marcata diminuzione della spesa delle famiglie. Da marzo l'interscambio con l'estero e i flussi turistici hanno risentito della flessione della domanda globale e dell'interruzione delle attività produttive "non essenziali" disposta dal Governo per contrastare la diffusione dell'epidemia. Gli indicatori disponibili segnalano una significativa caduta del prodotto anche nel secondo trimestre, che si rifletterebbe in un deciso calo nel complesso dell'anno in corso.

L'attività economica nel 2019 ha rallentato, risentendo degli andamenti sfavorevoli dell'economia globale e delle tensioni protezionistiche che hanno interessato soprattutto la manifattura. All'inizio dell'anno in corso il sistema produttivo è stato colpito dalla diffusione dell'epidemia di Covid-19; ne è conseguita già nel primo trimestre una forte contrazione del prodotto.

Il calo è stato più marcato per i servizi turistici, della ristorazione, di trasporto, ricreativi e culturali, ma la flessione è stata diffusa.

Nelle indagini condotte dalla Banca d'Italia, le imprese valutano che gli effetti dell'epidemia si siano trasmessi soprattutto attraverso la riduzione della domanda interna, mentre il canale estero è stato particolarmente rilevante solo per il comparto del commercio, alberghi e ristorazione. I piani di investimento sono stati rivisti al ribasso già per il primo semestre dell'anno in corso.

Nel 2019 le esportazioni hanno segnato un rallentamento, ma sono cresciute a un tasso più elevato di quello del commercio mondiale, riflettendo anche il miglioramento della competitività di prezzo delle imprese italiane, soprattutto sui mercati esterni all'area dell'euro. Tra questi ultimi, le vendite di beni sono aumentate soprattutto in Svizzera, Giappone e Regno Unito, la cui uscita dalla UE (Brexit) dovrebbe avere un impatto limitato sull'economia italiana.

Dallo scorso marzo gli scambi del nostro paese con l'estero sono stati condizionati dalla diffusione dell'epidemia di Covid-19, in particolare dalla contrazione della domanda globale e dall'interruzione delle attività produttive "non essenziali" in Italia e nei suoi principali partner commerciali; i flussi turistici internazionali ne hanno risentito già da febbraio. Nel complesso del 2020 si avranno effetti di segno opposto, che in aggregato potrebbero verosimilmente determinare un aumento dell'avanzo di conto corrente: il possibile miglioramento del saldo mercantile valutato al netto dei prodotti energetici, legato soprattutto al forte calo della domanda interna, e la riduzione del disavanzo energetico e del deficit nei trasporti sarebbero solo parzialmente compensati dal deterioramento del surplus della bilancia turistica.

La propagazione degli effetti economici ha seguito l'andamento del contagio, prima in Cina e in Asia, poi in Europa e negli Stati Uniti; in altre aree, come l'America Latina, l'epidemia si è diffusa successivamente e, in molti casi, le misure di contenimento sono state rafforzate solo da inizio maggio. L'intensità degli effetti ha risentito della severità delle restrizioni adottate in ciascun paese e della diversità dei sistemi economici. Le ricadute sul sistema produttivo sono state eterogenee tra i settori: molto forti sulle attività dei servizi di ristorazione, ospitalità e intrattenimento, più limitate nei comparti dell'agricoltura e dei servizi finanziari e assicurativi. Le politiche di bilancio e monetarie hanno rapidamente reagito in senso espansivo; rispetto alle crisi precedenti, sono caratterizzate sia dall'ampiezza eccezionale degli interventi, intrapresi o annunciati, sia dalla natura specifica dello shock, che richiede di imporre limiti alle attività di produzione e di consumo che rendono meno efficaci gli strumenti tradizionali di sostegno alla domanda. Oltre a rafforzare i sistemi sanitari, le

misure hanno ovunque mirato a sostenere i redditi delle famiglie e la liquidità delle imprese e a garantire condizioni ordinate sui mercati monetari e finanziari. Le conseguenze della pandemia sull'economia mondiale permarranno per un periodo non breve, anche per i tempi necessari a sviluppare possibili vaccini o metodi di cura efficaci. Alcune tendenze che si sono manifestate nei mesi passati condizioneranno le politiche economiche future: il possibile rallentamento del processo di globalizzazione; la diffusione di modalità di lavoro agile (smart working); la digitalizzazione nella fornitura di molti servizi privati e pubblici; le riallocazioni settoriali.

I tempi e i modi con cui verranno superati gli effetti economici della pandemia di Covid-19 sono molto difficili da prevedere. Alcune tendenze che si sono manifestate nei primi mesi del 2020, ossia il possibile rallentamento dell'integrazione economica internazionale, la più rapida digitalizzazione dell'economia, le diverse dinamiche settoriali, potrebbero avere ripercussioni di più lungo periodo, condizionando le politiche economiche future.

L'esperienza recente potrebbe frenare il processo di integrazione economica e finanziaria mondiale, accelerando una tendenza in parte già in atto negli ultimi anni. La pandemia ha evidenziato la fragilità dell'attuale assetto delle filiere produttive globali governate da modelli organizzativi di pianificazione just-in-time. Una valutazione più prudente dei rischi derivanti da una così stretta interdipendenza tra economie potrebbe innescare processi di maggiore integrazione verticale e di accorciamento delle catene globali del valore, a costo di perdere alcuni benefici della specializzazione produttiva e della diversificazione delle reti dei fornitori.

L'intervento dello Stato potrebbe ampliarsi anche in settori fino a tempi recenti ritenuti non strategici, attraverso partecipazioni dirette, uso di poteri speciali e controlli stringenti sugli investimenti esteri, limitando in parte la libertà di impresa e di movimento di merci e capitali. Considerazioni di sicurezza nazionale, quali la dipendenza dalle importazioni per l'approvvigionamento di beni di prima necessità o ritenuti strategici (es. alimentari, energia, medicinali, tecnologia), potrebbero accentuare la tendenza alla reintroduzione di barriere commerciali. Le restrizioni agli spostamenti delle persone, oggi giustificate dalla necessità di contenere i rischi di contagio, potrebbero generare un cambiamento nei comportamenti individuali o un irrigidimento delle politiche di controllo dell'immigrazione. Queste dinamiche verrebbero mitigate da un rinnovato impegno alla cooperazione internazionale.

In uno scenario di debolezza degli scambi commerciali tra diverse aree, l'appartenenza all'Unione Europea e all'area dell'euro rimarrà centrale per sostenere la crescita, facendo leva in

misura maggiore rispetto al passato sulla domanda interna e sul rafforzamento del potenziale di crescita dei paesi membri. Data la forte integrazione tra le varie economie, il coordinamento delle politiche potrebbe aiutare il ritorno alla crescita economica nei paesi dell'Unione.

In tutti i paesi il ricorso alle tecnologie digitali è stato fondamentale per attenuare gli effetti depressivi causati dalla necessità di prevenire il contagio. Sono state massimamente sfruttate le modalità di lavoro in remoto, con effetti potenzialmente duraturi sull'organizzazione del lavoro, soprattutto per le mansioni impiegatizie e quelle intellettuali.

Il cambiamento nelle modalità di consumo associato alla necessità del distanziamento sociale, che si protrarrà ben oltre i vincoli imposti dalle misure di sospensione delle attività, potrebbe favorire i canali di acquisto online rispetto alla distribuzione tradizionale. La prevedibile rapida espansione del commercio elettronico potrebbe anche facilitare lo sviluppo di nuovi operatori con modelli di business innovativi.

L'uso crescente delle interazioni a distanza potrebbe inoltre accelerare i processi di ristrutturazione in corso degli intermediari finanziari e sostenere la crescita delle piattaforme online per la distribuzione di servizi finanziari; potrebbe ridisegnare il rapporto con i cittadini per i servizi offerti dalle Amministrazioni pubbliche, nonché portare a un ribilanciamento tra attività in presenza e a distanza nelle scuole e nelle università.

Questi sviluppi, se opportunamente regolati, possono avere effetti positivi in termini di conciliazione tra i tempi di lavoro e le esigenze familiari, di ampliamento delle possibilità di consumo, di facilità di accesso ai servizi, ma possono anche accentuare fenomeni, già in corso prima della pandemia, di concentrazione del potere di mercato nelle mani di pochi grandi operatori, con notevoli implicazioni allocative, distributive e connessi effetti sull'occupazione.

Le conseguenze di queste tendenze si estenderebbero anche, ad esempio, all'organizzazione della rete dei trasporti, al mercato immobiliare e a fenomeni di lungo periodo, come i cambiamenti legati al riscaldamento globale e alla gestione del territorio e dell'ambiente, creando opportunità per orientare la struttura dei sistemi economici verso traiettorie più sostenibili.

Le conseguenze economiche della pandemia sono diverse tra i settori, nell'immediato e rispetto a possibili evoluzioni future. Il settore più colpito nella fase attuale è quello del turismo, in particolare internazionale. La sua ripartenza sarà molto graduale, considerando la difficoltà di rimuovere i vincoli alla mobilità e il tempo necessario per recuperare la fiducia dei consumatori. Nei prossimi mesi l'Italia potrebbe sperimentare un sottoutilizzo della propria capacità produttiva; nel più lungo periodo potrà

contare sulla ricchezza del proprio patrimonio artistico e ambientale, ma dovrà saper offrire garanzie di sicurezza sanitaria se parte dei flussi si dovessero reindirizzare dai paesi percepiti come più rischiosi a quelli percepiti come più sicuri. Anche il settore del commercio, già interessato da processi di ristrutturazione, potrebbe risentire del cambiamento nei modelli distributivi, come già indicato.

Alcuni settori manifatturieri potrebbero subire una riduzione significativa della domanda, potenzialmente persistente: ad esempio la cantieristica navale, per l'andamento del settore crocieristico, e il settore aeronautico, per la contrazione del traffico aereo. Il comparto automobilistico, impegnato nella transizione verso la propulsione elettrica, potrebbe vedere ridotta la capacità di finanziare i progetti di investimento già programmati. Dall'andamento del ciclo degli investimenti dipenderanno le ripercussioni sul settore della meccanica, centrale nell'economia italiana.

1.3. Inquadramento macroeconomico Regione Sicilia

Il tessuto imprenditoriale della regione è caratterizzato da micro e piccola dimensione e dalla scarsa capacità di fare rete, elementi che la crisi degli ultimi anni aveva già ulteriormente radicalizzato. Oltre metà di queste imprese operano nell'agricoltura e nel commercio.

Sul piano degli scambi con l'estero e della competitività internazionale, la Sicilia è una regione con un ruolo prevalente di importatore netto. Rispetto agli aggregati nazionali, la Sicilia contribuisce alle importazioni italiane per circa il 6% del totale e alle esportazioni per il 3%. Le transazioni commerciali sono state dominate dal settore "oil" la cui esclusione riduce i valori delle importazioni del 17,5% e delle esportazioni del 68,5%. I dati riportati si riferiscono ad uno studio del 2013 utilizzato dalla Regione Siciliana come base per la redazione del quadro conoscitivo del PO FESR 2014-2020.

Nonostante la crisi, alcuni settori hanno tuttavia consolidato negli ultimi anni la loro importanza per le esportazioni regionali. Si tratta in particolare di "componenti elettronici" e di "medicinali e preparati farmaceutici" che congiuntamente ai "prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio" si segnalano come i settori trainanti dell'export regionale.

Il sistema agroalimentare riveste un ruolo importante nell'economia siciliana. Il contributo del settore alla formazione del PIL regionale è superiore all'incidenza percentuale del settore agroalimentare in Italia. Inoltre, è diversa la composizione che in Sicilia è più spostata verso la fase agricola rispetto a quella dell'industria alimentare e delle bevande. Sempre maggiore è l'impatto di

questo settore sull'economia regionale con un aumento considerevole delle esportazioni regionali che pongono la Sicilia, insieme alla Puglia, tra le prime regioni italiane per la produzione di prodotti agricoli destinati al consumo interno nazionale.

Il sistema energetico regionale può essere considerato complessivamente “ben sviluppato”, in considerazione della consistente presenza di impianti di trasformazione energetica e raffinazione. La produzione regionale è attribuibile per l'85% ad impianti termoelettrici e per circa il 15% ad impianti da fonte rinnovabile.

Il turismo non riesce ancora a centrare l'obiettivo della destagionalizzazione dei flussi e presenta ancora un ampissimo potenziale di sviluppo e crescita, grazie soprattutto alla qualità e quantità di attrattori culturali (siti Unesco) e ambientali, che necessitano di salvaguardia e tutela. Le coste siciliane, altro elemento di forte attrazione della regione, presentano una situazione complessivamente soddisfacente, considerando che la maggior parte di esse è balneabile (quindi immune da fenomeni di inquinamento).

Nonostante la grave crisi in cui versa l'economia isolana, la Sicilia può dunque vantare un considerevole posizionamento turistico nel panorama internazionale. Il brand Sicilia infatti gode di una notevole percezione e riconoscibilità grazie all'ineguagliabile patrimonio paesaggistico, artistico e culturale. La regione include siti Natura 2000, siti di Interesse Comunitario, Zone di Protezione Speciale ed aree SIC e ZPS, che coprono circa il 20% del territorio siciliano, di forte rilievo naturalistico ma purtroppo minacciato da diversi fattori di pressione quali incendi, dissesto idrogeologico ed attività edilizie.

La caratteristica di insularità della Regione Sicilia ed il suo posizionamento strategico al centro del bacino del Mediterraneo hanno contribuito allo sviluppo di infrastrutture portuali ben al di sopra della media italiana e del Mezzogiorno. Tuttavia, alla nominale ampiezza della offerta di infrastrutture portuali non è corrisposto un adeguato livello delle infrastrutture medesime in termini di caratteristiche fisiche e di servizi.

Fondamentale nel sistema dei porti è il ruolo di quello di Messina da cui transitano la maggior parte di tutti i mezzi pesanti destinati al collegamento con il continente assicurando la continuità territoriale commerciale sia per l'export che per l'import nella regione.

Per quanto riguarda il sistema aeroportuale esso consta di sei scali per uso civile-cargo. Le infrastrutture aeroportuali della Sicilia risultano carenti nella disponibilità di collegamenti con le altre modalità, cioè nella capacità di sviluppare l'integrazione logistica e lo scambio modale.

L'economia siciliana, come risulta da uno studio pubblicato da Unioncamere nel 2018, accusa un serio problema di crescita. Nonostante la ripresa economica generale successiva al 2015, nel periodo 2016-2018 l'economia regionale ha risentito di numerose problematiche, quali la modesta capacità delle imprese siciliane di penetrare i mercati internazionali, rimanendo prevalentemente dipendenti da una domanda interna gravemente compromessa dalla recessione economica.

La piccola e micro impresa sperimenta problemi di sopravvivenza specifici, come mostra la perdurante crisi dell'artigianato, ma anche la difficoltà dell'imprenditorialità giovanile a radicarsi nel tessuto produttivo regionale. Mercati interni provati dalla crisi, scarsa capacità di proiettarsi su quelli esteri, difficoltà di accesso al credito, carico fiscale molto oneroso, problemi in fase di successione d'impresa, ritardi tecnologici rispetto alla concorrenza di aziende di più grandi dimensioni sono le ragioni principali della persistente difficoltà di sviluppo della piccola impresa in Sicilia (come nel resto del Paese, ma il modesto ciclo economico siciliano aggrava la situazione).

Tale situazione economica implica ripercussioni sociali molto pesanti: in un confronto europeo, la Sicilia risulta terzultima, fra le regioni della Ue, per valore del tasso di occupazione, e fra le prime dieci per diffusione della povertà, partendo peraltro da un tenore di vita medio relativamente basso. Povertà e disoccupazione alimentano un circuito sociale caratterizzato da relazioni logorate e da importanti esternalità negative di tipo sociale, che possono anche spiegare, almeno in parte, l'insufficiente presenza (perlomeno sotto il profilo quantitativo, meno su quello qualitativo) d'impresе a capitale estero.

In questo scenario non favorevole, il turismo presenta un dinamismo interessante, soprattutto con riferimento alla clientela italiana, incoraggiando investimenti in potenziamento dell'offerta ricettiva. Tuttavia, l'elevata stagionalità dei flussi si accompagna ad una inadeguata valorizzazione del turismo culturale ed artistico-creativo, nonostante l'immenso patrimonio di cui la regione potenzialmente gode.

Una maggiore valorizzazione di tale patrimonio, soprattutto nelle aree più interne, contribuirebbe ad una parziale destagionalizzazione dei flussi ed a un incremento complessivo del tasso di turisticità, ancora modesto.

Come in molte realtà del Sud, la Sicilia soffre di un marcato dualismo fra un'area ristretta di grandi imprese fortemente export oriented e a medio/alto contenuto innovativo (nell'elettronica, nella chimica e nella farmaceutica) ed un ampio tessuto di PMI tagliate fuori dai mercati globali ed operanti in settori tradizionali, in cui l'investimento in R&S è marginale.

1.4. Inquadramento macroeconomico Regione Calabria

La Calabria presenta un divario significativo con il resto d'Italia dal punto di vista economico e tale situazione è senza dubbio connessa alla debolezza del suo sistema produttivo. La base produttiva regionale, oltre ad essere contenuta ed incompleta, evidenzia significativi limiti strutturali. Prevalgono diffusamente le microimprese con assetti gestionali ed organizzativi elementari, incapaci di sostenere processi di crescita aziendale e di sopperire alle diseconomie dimensionali attraverso l'attivazione di forme di cooperazione interaziendale.

Si registra un peso alquanto contenuto dell'industria manifatturiera, storicamente incentrata su attività tradizionali orientate, in via prevalente, al soddisfacimento della domanda locale ed alla fabbricazione di prodotti derivanti dalle esigenze della filiera delle costruzioni. Per contro, risulta estremamente esigua l'incidenza di imprese operanti in settori a maggiore contenuto tecnologico e di innovazione.

La debolezza del sistema produttivo calabrese ne condiziona il livello di apertura e la capacità di competere sui mercati esteri. Gli scambi commerciali si attestano su volumi alquanto modesti ed il saldo commerciale è abbondantemente negativo, denotando un elevato grado di dipendenza della regione.

La crisi economica e finanziaria che si è manifestata a livello mondiale tra il 2007 ed il 2013 ha prodotto effetti rilevanti sulla già asfittica economia calabrese allargando il divario con le altre regioni italiane anche del Mezzogiorno. Tutti i settori produttivi hanno subito una contrazione del valore aggiunto dovuta alla debolezza della domanda e alla limitata propensione ad investire da parte delle imprese.

Nonostante le numerose criticità evidenziate, la geografia economica regionale contiene alcuni importanti punti di eccellenza, sebbene ancora isolati e non in grado di generare processi di sviluppo diffusi e duraturi. Nell'ultimo quindicennio si è assistito, in particolare, allo sviluppo di proto-sistemi imprenditoriali ad alta intensità tecnologica in alcune aree della regione. In queste aree è presente un patrimonio straordinario, unico per concentrazione, capacità innovative, saper fare sofisticato, relazioni dense, produzioni ed istituzioni qualificate che, se adeguatamente valorizzate e messe a sistema, potrebbero costituire un importante volano per accrescere la competitività territoriale.

Metalmeccanica e agroalimentare sono, ad oggi, i comparti trainanti del settore produttivo manifatturiero calabrese. Il sistema di trasporto regionale è condizionato dal tessuto produttivo esistente, che dipende sia dai processi di ristrutturazione e riconversione delle imprese attive, sia dalla

costruzione di nuove attività imprenditoriali che dalla cessazione delle attività esistenti. Nell'ultimo periodo, l'azione di questi due fattori ha portato, in Calabria, ad un consolidamento del settore terziario ed a un'integrazione tra industria e servizi.

Nel settore dell'industria la produzione è aumentata, le esportazioni sono cresciute, pur rimanendo ancora modeste. Secondo uno studio di Unioncamere del 2012 la quota più rilevante delle imprese attive è nel settore della distribuzione commerciale (34,4%), seguono le imprese nel settore dell'agricoltura (19,7%), delle costruzioni (13%), dell'industria manifatturiera (8,2%) e dei servizi di alloggio e ristorazione (7,1%).

Riguardo al settore manifatturiero la maggior parte delle imprese calabresi risulta attiva in quattro grandi comparti: prodotti alimentari e bevande, metallo e prodotti in metallo, legno e prodotti in legno, prodotti tessili, articoli di abbigliamento, cuoio e pelli.

E' da evidenziare il ruolo significativo svolto in Calabria dalla cosiddetta economia del mare, che fornisce un apporto significativo all'economia complessiva. All'economia del mare sono riconducibili: filiera ittica; industria delle estrazioni marine; filiera della cantieristica; movimentazione di merci e passeggeri via mare; servizi di alloggio e ristorazione; ricerca, regolamentazione e tutela ambientale; attività sportive e ricreative.

Nell'export, in particolare, i settori trainanti della Calabria sono: agroalimentare e metalmeccanica. Il settore agroalimentare calabrese traina le esportazioni regionali, dirette prevalentemente verso i paesi dell'Unione Europea.

Il comparto metalmeccanico calabrese si caratterizza per la presenza sul territorio di unità di produzione locali di gruppi multinazionali leader a livello mondiale e un buon livello di integrazione con le università e i centri di ricerca del territorio, seppur non ancora messo a sistema.

Secondo uno studio pubblicato dalla Banca d'Italia, il PIL calabrese nel 2019 risultava ancora inferiore di 14 punti percentuali rispetto ai livelli del 2007; gli indicatori disponibili ne indicano per il 2020 un'ulteriore caduta causata dall'emergenza sanitaria da Covid-19.

Gli effetti dell'emergenza Covid-19 si sono riflessi su gran parte del settore produttivo attraverso vari canali, tra cui in particolare il calo di fiducia dei consumatori, i vincoli alla mobilità e la difficoltà di rispettare gli standard di sicurezza sul lavoro, solo in parte attenuate dal ricorso allo smart working.

Con riferimento al quadro macroeconomico, secondo la Banca d'Italia, la crisi pandemica ha colpito l'economia calabrese in una fase di sostanziale stagnazione. Il settore più colpito nella fase attuale è quello dei servizi privati. In particolare saranno colpiti i settori dei trasporti, del commercio

al dettaglio non alimentare ed il comparto alberghiero e della ristorazione, che negli ultimi anni aveva sostenuto in misura significativa le dinamiche occupazionali, anche attraverso la creazione di nuove imprese.

1.5. 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 e Villa San Giovanni.

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 e alle Autostrade del Mare. 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 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.

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

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

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

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

Il porto poi svolge una limitata attività commerciale per merci alla rinfusa e presenta una significativa attività di cantieristica a supporto del diportismo.

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

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

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

Per poter assolvere alla non meno importante funzione connessa al traghettamento di passeggeri e mezzi pesanti il porto collegato alla rete autostradale ma ciò avviene senza che sia presente, soprattutto per quel che riguarda l'utilizzo degli scivoli utilizzati dal vettore privato, un raccordo di *ultimo miglio* dedicato con la conseguenza che la fase di bigliettazione e di preimbarco dei mezzi, sia autovetture che mezzi pesanti, si svolgono in aree interessate anche dal traffico urbano con grande disagio, soprattutto nei momenti di intenso traffico, per la cittadinanza villese.

Negli ultimi decenni non vi è modo di osservare una particolare dinamicità del sistema portuale nel suo complesso che ha continuato a svolgere la funzione primaria di traghettamento tra Calabria e Sicilia oltre che tra questa ultima e le Isole Eolie.

L'appartenenza a due Regioni differenti e la frammentazione amministrativa, con i porti di Messina e Milazzo amministrati dalla Autorità Portuale di Messina, quello di Villa San Giovanni appartenente alla circoscrizione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e quello di Reggio Calabria ancora sotto il controllo dell'Autorità Marittima, non hanno certo aiutato per la creazione di una programmazione condivisa ed alla fine il risultato è stato che anche dove sono stati eseguiti degli interventi infrastrutturali essi sono rimasti avulsi da un progetto unitario di sviluppo.

I porti di Messina e Milazzo sono stati oggetto di interessanti lavori manutentivi che hanno innalzato il livello qualitativo delle strutture e dei servizi di accoglienza ai passeggeri ma questo non è stato sufficiente per risolvere tutte le criticità lasciando aperte tutta una serie di problematiche, soprattutto di natura infrastrutturale, che hanno in parte condizionato negativamente lo sviluppo dei traffici.

Ben più critica la situazione nei porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni dove è stata molto scarsa l'attenzione non solo ai problemi di natura strategica ma anche ai più modesti come quelli delle manutenzioni ordinarie e straordinarie.

La mancanza di una visione unitaria ha portato a scelte, come quella del nuovo Porto a Tremestieri, in costruzione, che rischiano di non essere risolutive perché adottate senza valutare gli effetti sull'operatività dei collegamenti con il risultato che, a parità di mezzi navali utilizzati e di traffico, la qualità dei servizi e la loro efficacia si sono dimostrati via via sempre più inadeguati rispetto alle aspettative.

La mancanza di una progettualità di prospettiva ha pure bloccato lo sviluppo del porto di Milazzo che si trova ancora oggi ad essere privo di un collegamento funzionale tra la viabilità extraurbana e le aree operative portuali che produce non solo notevoli impatti sulla vita cittadina ma comporta

significative limitazioni alle possibilità di avviare nuovi traffici. Per non parlare della irrisolta problematica della coesistenza di tipologie di traffico molto differenti tra di loro in spazi limitati e con aspettative del territorio non soddisfatte circa lo sviluppo di una funzione diportistica che appare connaturata alla stretta contiguità tra il porto stesso e l'ambito urbano.

Se si alza poi lo sguardo al posizionamento dei porti all'interno del sistema della portualità nazionale si vede come l'assenza di dedicate infrastrutture, sia portuali che retroportuali, ha impedito di cogliere a pieno le opportunità che negli ultimi anni si sono manifestate con lo sviluppo delle autostrade del mare che ben avrebbe potuto individuare nei porti dell'attuale sistema portuale dello Stretto ambiti assolutamente privilegiati rispetto ad altri porti siciliani viste le minori distanze delle rotte marittime con i porti del centro e nord Italia ed i buoni collegamenti autostradali interni sulle direttrici Messina-Catania e Messina-Palermo.

L'attuale sistema portuale dimostra, in definitiva, una grande fragilità ed una bassa resilienza agli eventi critici, non solo per quelli straordinari ma molto spesso anche per quelli a ricorrenza periodica ormai prevedibili.

E' sufficiente, quindi, che si verifichi una forte sciroccata per avere il parziale interrimento dell'approdo di Tremestieri con necessità di spostamento del traffico pesante nel porto storico ed il conseguente attraversamento della città di Messina da parte di centinaia di mezzi pesanti al giorno per diverse settimane prima del ripristino della piena operatività.

Come pure è sufficiente che vi sia un incremento del traffico di auto per effetto degli spostamenti estivi o durante ponti e festività particolari per veder diventare le parti più prossime ai porti delle città di Messina, di Villa San Giovanni e di Milazzo dei grandi parcheggi di mezzi in movimento con tempi di attesa per il traghettamento che possono raggiungere con facilità le tre/quattro ore a fronte di un tempo di navigazione che non supera i venti minuti.

A queste ormai ricorrenti criticità si sono aggiunte negli ultimi tempi quelle correlate all'emergenza sanitaria da COVID-19 che hanno esaltato le fragilità del sistema dimostrando ancora di più non solo le sue carenze infrastrutturali (mancavano gli spazi operativi per effettuare i controlli sanitari ed amministrativi dei passeggeri in transito) ma anche quelle organizzative (i lavoratori pendolari impegnati in servizi pubblici essenziali che avevano diritto a spostarsi non hanno potuto trovare adeguati servizi di traghettamento dovendo affrontare tempi di attesa molto elevati per il ridotto numero di collegamenti autorizzati e sono stati costretti a muoversi con modalità non sempre

tali da assicurare il pieno rispetto delle regole di distanziamento sociale previste dalle normative emergenziali).

Appare in definitiva evidente che il sistema portuale attuale non sembra assicurare pienamente le funzioni di continuità territoriale che dovrebbe assolvere creando molte situazioni di criticità per la mobilità di passeggeri e merci non solo tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina ma per soprattutto per i collegamenti tra la Sicilia ed il resto del Paese.

Da non trascurare la circostanza che i porti di Villa San Giovanni-Reggio Calabria ed i porti di Messina-Tremestieri si trovano sul Corridoio SCANMED, il più lungo di tutti i corridoi europei della rete centrale TEN-T, che collega i grandi centri urbani dalla Scandinavia (Oslo, Copenhagen, Stoccolma, Helsinki) al Mediterraneo (La Valletta) attraversando la Germania e l'Italia. Esso rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud, sia per l'entità della popolazione che interessa sia per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale ed il Nord Africa che affaccia sul Mediterraneo.

Gli obiettivi della rete transeuropea di trasporti sono quelli di garantire la mobilità delle persone e dei beni, offrire agli utenti infrastrutture di qualità, sfruttare l'insieme dei modi di trasporto, essere economicamente sostenibile, servire l'insieme dell'Unione europea.

I corridoi TEN-T, non solo dal punto di vista fisico, rappresentano per l'Unione Europea l'indicazione di direttrici lungo le quali si dovranno muovere nei prossimi decenni ingenti flussi di persone e merci secondo quelle politiche di integrazione che vedono nella mobilità uno degli strumenti principali di azione. Mobilità che non sarà solo interna all'Unione Europea ma che dovrà consentire anche gli scambi con le aree geografiche adiacenti che guardano al vecchio continente con grande attenzione ed interesse.

La posizione dell'Area dello Stretto, cerniera tra la Sicilia e la parte continentale dell'Italia, è fortemente strategica in questo scenario perché consente di poter collegare il corridoio Scanned a tutti i Paesi del Mediterraneo sia nord africano che del medio oriente.

Il sistema dei porti che appartengono a questa area, che all'attualità assicurano le funzioni di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, non risulta tuttavia classificato come *porto core* e questo impedisce di utilizzare pienamente le risorse che l'Unione Europea ha messo a disposizione per lo sviluppo della rete centrale TEN-T.

Tale situazione, certamente correlata alla previsione della possibilità di assicurare il collegamento in questione con un ponte, si sta dimostrando molto penalizzante per i territori in

quanto, in assenza di una volontà del Governo nazionale di procedere con la realizzazione di quella grande infrastruttura, l'attuale modalità di collegamento sarà l'unica ancora per molti anni e dovrebbe essere assicurata con standard adeguati all'importanza che le deriva dal numero dei passeggeri trasportati e dalla popolosità ed importanza della Regione Sicilia che non ha altro modo per collegarsi con il resto del Paese.

1.6. I dati di traffico

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

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

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

I principali dati di traffico per i porti del sistema relativi al 2019 confermano le tipologie di traffico ormai consolidate che possono essere così sinteticamente descritte:

- nei porti di Messina e di Villa San Giovanni, una netta predominanza del flusso passeggeri e ro/ro;
- nel porto di Milazzo, una significativa movimentazione di idrocarburi oltre che un importante flusso di passeggeri per le Isole Eolie;
- nel porto di Reggio Calabria, principalmente un traffico collegato a navi ro/ro oltre che quello dei passeggeri operati con i mezzi veloci sulla tratta di collegamento con Messina e durante il periodo estivo con le Isole Eolie.
- nel porto di Messina, infine, un molto significativo flusso di passeggeri crocieristi che testimonia rilevante vocazione crocieristica dell'infrastruttura.

Questi dati erano sostanzialmente stabili da alcuni anni con un trend in crescita relativamente al traffico crocieristico mentre quello del traffico di rinfuse solide era in leggera flessione. Purtroppo

l'emergenza sanitaria in corso, sullo Stretto come nel resto di Italia ed in gran parte dell'Europa, rischia di far saltare queste tendenze prima per il blocco dei collegamenti marittimi ed ora per la difficile ripresa di molte attività economiche. Di tutto ciò non si potrà non tenere conto in fase di programmazione delle attività dei prossimi anni.

Porto di Messina – Anno 2019

Numero toccate di navi	97.609		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Merci varie in colli (Tonnellate) :	5.704.261	3.379.841	2.324.420
di cui, ro-ro	5.704.250	3.379.837	2.324.413
di cui, altro	11	4	7
Passeggeri (Numero):	11.178.163	5.427.858	5.327.573
di cui, di linea	10.755.431	5.427.858	5.327.573
di cui, crocieristi	422.732		

(fonte AdSP dello Stretto)

Porto di Villa San Giovanni – Anno 2019

Numero toccate di navi	80.726		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Merci vari in colli (Tonnellate):	5.039.904	2.037.672	3.002.232
di cui, ro-ro	5.039.904	2.037.672	3.002.232
di cui, altro	0		
Passeggeri (Numero):	9.875.455	4.882.859	4.992.596
di cui, di linea	9.875.455	4.882.859	4.992.596
di cui, crocieristi	0	0	0

(fonte AdSP dello Stretto)



Porto di Milazzo – Anno 2019

N° navi	2.706		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Tonnellaggio totale merci movimentate	18.590.971	10.209.955	8.381.017
Rinfuse liquide (Tonnellate)	17.856.829	9.764.027	8.092.802
di cui, petrolio grezzo	17.736.206	9.719.372	8.016.834
di cui, gas	120.623	44.655	75.968
Rinfuse solide (Tonnellate)	138.850	75.000	63.850
di cui, minerali	138.850	75.000	63.850
Merci varie in colli (Tonnellate)	595.292	370.928	224.365
di cui, ro-ro	595.292	370.928	224.365
Passeggeri (Numero)	1.309.564	656.374	652.629
di cui, di linea	1.309.003	656.374	652.629

(fonte AdSP dello Stretto)

Porto di Reggio Calabria – Anno 2019

Numero toccate di navi	16.002		
	Totale	Sbarchi	Imbarchi
Merci vari in colli (tonnellate):	731.627	306.251	425.376
di cui, ro-ro	688.706	265.530	423.176
di cui, altro	42.921	40.721	2.200
Passeggeri (Numero):	794.045	393.261	400.784
di cui, di linea	794.045	393.261	400.784
di cui, crocieristi	0	0	0

(fonte AdSP dello Stretto)

1.7. Traghettamento sullo Stretto di Messina

Da alcuni studi condotti negli anni scorsi, prima dell'emergenza da COVID-19, risulta che il flusso complessivo medio giornaliero di passeggeri attuale che si sposta tra la Sicilia ed il continente è di circa 50.000 unità considerando tutte le modalità di trasporto disponibile. Di questi circa un terzo di essi si svolge tra le due province di Messina e Reggio Calabria, mentre i restanti due terzi sono costituiti da spostamenti di media e lunga distanza.

Mediamente il 20% del traffico "locale" è effettuato da persone in auto mentre l'80% restante costituisce la categoria dei "pendolari dello Stretto" di cui fanno parte essenzialmente studenti e lavoratori.

Per quanto riguarda le lunghe percorrenze risulta che circa il 50% si sposta in aereo mentre la parte restante si sposta in treno (circa il 15%), su strada (circa il 35%) e solo il 5% usa la nave. Da questi dati si ricava che sullo Stretto di Messina, esclusi i pendolari, si conta circa il 50% del traffico di spostamento tra Sicilia ed il Continente.

Nel settore delle merci la rilevanza dei traffici sullo Stretto è ancora più rilevante con un volume dello scambio merci esistente tra la Sicilia ed il Continente di circa 45.000 tonnellate al giorno di cui circa il 20% diretto all'estero.

La maggior parte delle merci, tutta su rotabili, viene movimentata con i traghetti e solo una quota non superiore al 25% utilizza le navi ro-ro anche dagli altri porti siciliani.

Giornalmente attraversano lo Stretto di Messina in traghetto circa 6.000 autovetture, un centinaio di treni tra passeggeri e merci e oltre 3.500 veicoli commerciali.

Questo fa dei Porti dello Stretto il primo sistema portuale italiano per spostamento di passeggeri e mezzi. Purtroppo, in determinate condizioni, soprattutto nei periodi di punta, la domanda di transito è superiore all'offerta e si formano lunghe code di attesa per l'imbarco. Nel contempo non esistono al momento strumenti per stimolare una offerta integrativa in quanto si tratta di servizi a libero mercato dove una serie di circostanze e limiti di natura infrastrutturale (limitato numero di punti di ormeggio e spazi a terra insufficienti per gestire contemporaneamente più di una operazione di imbarco/sbarco) hanno impedito sino ad oggi una effettiva e reale esposizione di questi servizi alla libera concorrenza.

Vi è poi il tema del costo del traghettamento che è valutato oneroso da parte degli utilizzatori senza che ci siano tuttavia alternative o sistemi di mitigazione della spesa anche per chi transita per necessità o per effetto della sua condizione di pendolare. Né vi sono strumenti che al momento

garantiscono il diritto al traghettamento ai lavoratori pendolari ed a tutti quelli che si spostano per ragioni di necessità.

Nelle more della risoluzione delle criticità di tipo infrastrutturale di cui si è detto, che saranno superate con la realizzazione del nuovo Porto di Tremestieri e del nuovo Porto di Villa San Giovanni, l'AdSP verificherà la possibilità di creare delle condizioni di utilizzo delle aree demaniali in concessione tali da consentire un aumento dell'offerta di traghettamento.

1.8. Crocierismo

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

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

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

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

I porti di Reggio Calabria e di Milazzo dovranno essere pertanto adeguatamente infrastrutturati con appositi terminal passeggeri e dotati di servizi di banchina efficienti per intercettare queste nuove tipologie di traffico. I loro territori retrostanti potranno comunque essere inseriti nei circuiti delle destinazioni dei tour dei passeggeri delle navi che scalano il Porto di Messina magari sfruttando, come sarà possibile per il Porto di Reggio Calabria, dei collegamenti veloci via mare che potranno, essi stessi, costituire una prima fase della visita per l'osservazione dell'Area dello Stretto dal mare.

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

Fondamentale risulterà pertanto l'azione di sensibilizzazione che l'AdSP dovrà svolgere verso le Istituzioni del Territorio per favorire, soprattutto nei prossimi anni di riassorbimento degli effetti dell'emergenza sanitaria da COVID-19, lo sviluppo di attività "cruises oriented" e la creazione di spazi di accoglienza e di servizi dedicati, sia nei porti che nelle aree limitrofe, che alzino il livello della qualità della ricettività turistica.

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

1.9. La programmazione strategica nazionale e regionale nel settore dei trasporti ed i riflessi sull'Area dello Stretto

Lo sviluppo di un sistema portuale deve essere coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL).

La recente riforma approvata al Titolo V della Costituzione ha poi previsto che in alcune materie è compito dello Stato definire le cosiddette "disposizioni di principio" alle quali si dovranno attenere le Regioni che avranno il compito di legiferare. Un aspetto di competenza suddivisa tra Stato e Regioni che deve essere applicata, per esempio, nel governo del territorio e quindi per la gestione di porti, aeroporti, reti di trasporto e di navigazione. Le Regioni dovranno quindi attenersi alle disposizioni statali non solo in sede di legislazione ma anche nei processi di organizzazione dei servizi

e programmazione. In ragione di ciò occorre anche fare riferimento ai Piani Regionali di Trasporto sia della Regione Sicilia che della Regione Calabria.

L'ultimo PGTL approvato è stato quello riferito al periodo 2011/2020 che, dal 2016, viene annualmente aggiornato, con i riferimenti dell'avanzamento della riforma della programmazione infrastrutturale in atto, mediante gli allegati al Documento di Economia e Finanza (DEF). A partire dal 2016, quindi, il documento è stato identificato come il provvedimento per "Connettere l'Italia" e fornisce la strategia del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) in cui sono anticipate le linee di indirizzo strategico per l'individuazione dei fabbisogni infrastrutturali al 2030.

Le strategie della politica infrastrutturale nazionale si prefiggono quattro obiettivi (qualità della vita e competitività delle aree urbane, sostegno alle politiche industriali e di filiera, mobilità sostenibile e sicura, accessibilità ai territori, all'Europa ed al Mediterraneo), riguardano:

- a) la realizzazione di infrastrutture utili, snelle e condivise, attraverso una pianificazione nazionale unitaria, la programmazione e il monitoraggio degli investimenti, nonché il miglioramento della progettazione;
- b) lo sviluppo urbano sostenibile, attraverso la cd. "cura del ferro", l'accessibilità alle aree urbane e metropolitane, la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico locale, la sostenibilità del trasporto urbano, le tecnologie per città intelligenti e le politiche abitative nazionali;
- c) la valorizzazione del patrimonio esistente, attraverso la programmazione degli interventi di manutenzione delle infrastrutture esistenti, il miglioramento dei livelli di servizio e della sicurezza delle infrastrutture, l'efficientamento e il potenziamento tecnologico, gli incentivi allo sviluppo di sistemi intelligenti di trasporto (ITS) e misure per l'efficienza del trasporto aereo;
- d) l'integrazione modale e l'intermodalità, attraverso l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione tra le reti, il riequilibrio della domanda verso mobilità sostenibili, la promozione dell'intermodalità.

La disciplina delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari, introdotta dalla nuova normativa sui contratti pubblici, si basa quindi sull'adozione di due strumenti nazionali di pianificazione e programmazione:

- 1) il piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL), che contiene le linee strategiche delle politiche della mobilità delle persone e delle merci nonché dello sviluppo infrastrutturale del Paese;

2) il documento pluriennale di pianificazione (DPP), che contiene l'elenco degli interventi relativi al settore dei trasporti e della logistica la cui progettazione di fattibilità è valutata meritevole di finanziamento, da realizzarsi in coerenza con il piano generale dei trasporti e della logistica.

La nuova programmazione è volta a ricondurre in una logica unitaria i piani e i programmi di competenza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e ad applicare la disciplina ordinaria alla pianificazione e alla realizzazione degli insediamenti e delle infrastrutture prioritari.

Il nuovo Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, approvato dal Consiglio dei Ministri nel luglio 2015, è invece lo strumento di pianificazione strategica del settore, finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico, all'agevolazione della crescita dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel traffico merci e alla riforma della governance portuale.

Il Piano disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto che il "Sistema Mare" può garantire in termini quantitativi di aumento dei traffici e individua azioni di policy a carattere nazionale - sia settoriali che trasversali ai diversi ambiti produttivi, logistici, amministrativi e infrastrutturali coinvolti - che contribuiranno a far recuperare competitività all'economia del sistema mare in termini di produttività ed efficienza.

La fase attuativa del Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica ha condotto il MIT e le altre amministrazioni centrali coinvolte sulle diverse materie a emanare una serie di norme e provvedimenti rispondenti ai 10 obiettivi strategici richiamati dallo stesso Piano. Tra questi, da segnalare in primis la riforma della governance portuale attraverso il D. Lgs. 169/2016, recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84", che ha introdotto un robusto pacchetto di semplificazioni normative, di riorganizzazione della governance e di maggior coordinamento per tutti i procedimenti amministrativi relativi a controlli e autorizzazioni sull'intero ciclo merci.

Oltre a questi due fondamentali strumenti di programmazione infrastrutturale nazionale occorre poi far riferimento ai due piani regionali dei trasporti delle regioni in cui ricadono i porti del sistema:

- per la Regione Calabria, il piano è stato adottato con D.G.R. n. 503 del 06/12/2016, approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016, e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017.

- per la Regione Siciliana, il piano è stato approvato con D.A. n. 237/GAB del 16.12.2002 e successivamente è stata avviata la revisione nel 2016; da ultimo risulta che il “Piano Integrato delle Infrastrutture e della Mobilità” è stato adottato con D.A. n.1395 del 30/06/2017.

Con riferimento al PRT della Regione Calabria pare qui utile riportare alcuni stralci relativi all’individuazione dei porti, sia commerciali che per il diporto, e dei nodi logistici retroportuali:

- ✓ L’infrastruttura portuale invariante di rilevanza economica internazionale è il porto di Gioia Tauro.
- ✓ Le infrastrutture portuali invarianti di rilevanza economica nazionale sono: i porti di **Reggio Calabria**, di Corigliano, di Crotone, di Taureana di Palmi, di Vibo Marina e di **Villa San Giovanni**.
- ✓ Il porto di Gioia Tauro è incluso nella rete centrale (TEN-T Core)
- ✓ **Il porto di Reggio Calabria** è incluso nella rete globale (TEN-T Comprehensive).
- ✓ La rete nautica invariante dei porti e degli approdi di rilevanza economica regionale e interregionale include: Amantea, Badolato-Gallipari, Bagnara Calabria, Belvedere Marittimo, Cariati, Catanzaro Marina, Cetraro, Cirò Marina, Le Castella – Isola Capo Rizzuto, Roccella Jonica, Saline Joniche, Scilla, Tropea.
- ✓ I punti di ormeggio sono i seguenti: l’opera in corso di realizzazione con i requisiti di infrastruttura portuale a Diamante; i pennelli a “T” ed il banchinamento di collegamento situati a San Lucido, opera qualificabile approdo e denominata “Porticciolo di San Lucido”; il costruendo **approdo turistico di Villa San Giovanni**, espressamente escluso dalla circoscrizione dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro dal Decreto Ministeriale di ampliamento della medesima circoscrizione n.300 del 6 Agosto 2013, e ivi denominato “porticciolo”; il marina privato di Laghi di Sibari.

Vi è poi un passaggio nel PRT che fa espressamente riferimento all’Area dello Stretto che appare utile di seguito riportare integralmente:

“2.9 Area dello Stretto Misure per la governance dell’Area dello Stretto. Misure per lo sviluppo nel breve del TPL in relazione alle disposizioni previste ed applicate in altre regioni che si interfacciano tramite laghi, con l’estensione di quanto previsto per i servizi lacuali al braccio di mare, al fine di favorire l’utilizzo del trasporto collettivo rispetto a quello privato, nel rispetto della sostenibilità. Misure per la messa a punto di un sistema ITS per l’attraversamento dello Stretto per i veicoli passeggeri e merci con attivazione di un progetto pilota. Lo stesso sistema, ancorché integrato, deve

essere specificamente sviluppato per il traffico merci prevedendo l'interazione tra i veicoli la centrale operativa e le compagnie di navigazione che offrono servizi sullo Stretto, analogamente dovrà essere realizzato uno specifico studio per estendere le possibilità di attraversamento Calabria-Sicilia considerando altri porti delle due Regioni oltre quelli attualmente utilizzati. Verifica delle opere infrastrutturali realizzate nell'ambito del "Decreto Stretto" e dei successivi aggiornamenti ed analisi delle opere non realizzate, di quelle non previste ma necessarie ed atte a definire un assetto valido a scala tattica. A tal fine deve essere progettata una soluzione di sistema a valere nel contesto senza attraversamento stabile. Interazione con il governo nazionale in merito allo sviluppo della decisionalità strategica relativa all'attraversamento, considerando esplicitamente tutti gli impatti sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale. Misure per lo sviluppo delle interazioni tra il sistema economico dei porti core di Gioia Tauro e di Augusta, insieme a misure specifiche per il sostegno allo sviluppo delle interazioni tra le relative città metropolitane di Reggio Calabria, Messina e Catania, con lo studio di specifiche soluzioni per lo sviluppo di un TPL terra-mare."

Con riferimento al PRT della Regione Siciliana pare qui utile riportare alcuni stralci che identificano il sistema portuale regionale:

"La configurazione attuale del sistema portuale siciliano vede la presenza di quattro Autorità Portuali: Palermo (comprendente i porti di Palermo e Termini Imerese), Messina (comprendente i porti di Messina, Milazzo e Tremestieri), Catania e Augusta. Ulteriori due porti di rilevanza nazionale (II Categoria, II Classe) sono quelli di Trapani e Porto Empedocle, mentre si rileva un cospicuo numero di porti di rilevanza regionale (II Categoria, III Classe). Inoltre, i porti di Augusta e di Palermo (assieme allo scalo di Termini Imerese) si configurano come porti core della rete TEN-T (corridoio Helsinki – La Valletta), mentre Messina, Milazzo, Trapani, Siracusa e Gela sono inseriti all'interno della rete comprensive.

I porti di interesse nazionale sono raggruppati in tre Autorità Portuali, con l'esclusione dei porti di Trapani e Porto Empedocle. Le scelte programmatiche nazionali prevedono una modifica di tale configurazione attraverso il decreto di "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali" (decreto Madia), ancora in via di definizione. Secondo tale decreto, le Autorità Portuali esistenti saranno accorpate in 15 Autorità di Sistema Portuale, alle quali faranno capo tutti i porti di valenza nazionale e potranno aggiungersi i porti di valenza regionale, a seguito della richiesta di inserimento da parte della Regione competente.

Per la Sicilia, l'assetto attualmente previsto, sebbene non definitivo formalmente, prevede:

- ♣ l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale, della quale fanno parte Palermo (sede di autorità portuale), Termini Imerese, Trapani e Porto Empedocle;
- ♣ l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Orientale, della quale fanno parte Augusta (sede di autorità portuale) e Catania;
- ♣ l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, della quale fanno parte Gioia Tauro (sede di autorità portuale), Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Vibo Valentia, Messina, Milazzo e Tremestieri.

Tale configurazione riprende l'ottica bipolare del sistema portuale e logistico siciliano, che prevede due distinti bacini. Nei documenti programmatici nazionali si individuano cinque Aree Logistiche Integrate, due delle quali ricadono nel territorio siciliano definendo il quadrante sud orientale e il quadrante occidentale. Esse comprendono sia i sistemi portuali, che quelli retroportuali, le piattaforme logistiche e le connessioni tra essi.”

1.10. I principali interventi infrastrutturali in corso

Appare utile riportare di seguito gli interventi infrastrutturali in corso, al netto di quelli riguardanti le manutenzioni ordinarie che non appare significativo elencare, il cui completamento, in qualche caso, costituirà elemento preliminare per l'attivazione di alcune delle nuove strategie ovvero risulterà comunque condizionante rispetto ad esse.

Porto di Messina		
ME01 - Lavori di restauro del portale, del padiglione centrale e del padiglione mostre di arte e turismo dell'ex quartiere fieristico	Importo	€ 6.850.000
		Lavori in corso
ME02 - Lavori realizzazione del nuovo terminal crociere	Importo	€ 6.751.853
		Gara per affidamento lavori in corso.
ME03 - Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso dell'ex quartiere fieristico	Importo	€ 14.200.000
		Contrattualizzazione lavori in corso
ME04 - Lavori di ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga	Importo	€ 19.300.000
		Affidato incarico per progettazione e ATF
ME05 - Lavori per la rettifica della banchina I Settembre	Importo	€ 8.134.000
		Affidato incarico per progettazione



ME06 - Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo	Importo	€ 23.000.000	Affidato incarico per progettazione e ATF
ME07 - Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata	Importo	€ 2.000.000	Progettazione disponibile. In corso VIA/VAS
ME08 - Lavori di ristrutturazione del pontile VV.F. nella Zona Falcata	Importo	€ 1.100.000	Progettazione disponibile. In corso Conferenza servizi
ME09 - Lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale	Importo	€ 64.000.000	S.A. Comune di Messina - Lavori in corso
ME10 - Realizzazione della strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco	Importo	€ 27.000.000	S.A. Comune di Messina - Lavori in corso
ME11 - Completamento degli impianti e delle dotazioni di security e manutenzione degli stessi	Importo	€ 600.000	Progettazione in corso
ME12 - Intervento per il miglioramento della fruizione delle aree esterne dell'ex quartiere fieristico	Importo	€ 300.000	Progettazione disponibile. In corso Conferenza servizi

Porto di Reggio Calabria

RC01 - Lavori di ristrutturazione e riammodernamento edificio da destinare a sede dell'Autorità di Sistema Portuale	Importo	€ 550.000	In corso la progettazione
---	---------	-----------	---------------------------

Porto di Milazzo

MZ01 - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali	Importo	€ 7.000.000	Affidato incarico per progettazione
MZ02 - Dragaggio dei fondali operativi	Importo	€ 5.950.000	Lavori affidati ma mai avviati. In corso valutazioni
MZ03 - Comune di Pace del Mela – Costruzione di un pontile commerciale in località Giammoro	Importo	€ 24.990.000	Lavori in corso
MZ04 - Realizzazione nuova viabilità e recinzione portuale nelle aree tra il molo di sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara	Importo	€ 500.000	Affidato incarico per progettazione
MZ05 - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo	Importo	€ 500.000	Affidato incarico per progettazione
MZ06 - Ristrutturazione di un fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede degli Uffici della Guardia di Finanza	Importo	€ 650.000	Affidato incarico per progettazione
MZ07 - Realizzazione nuovo fabbricato da destinare a sede degli Uffici della AdSP	Importo	€ 1.500.000	Progettazione in corso
MZ08 - Completamento degli impianti e delle dotazioni di security e manutenzione degli stessi	Importo	€ 400.000	Progettazione in corso

2. Le infrastrutture portuali e le attuali criticità

Per determinare le azioni strategiche ed operative da porre in essere nel periodo temporale di validità del presente P.O.T. si ritiene utile partire da una riflessione su quelle che sono attualmente le principali criticità sia di tipo infrastrutturale ma anche di tipo organizzativo ed amministrativo.

In via preliminare occorre tenere in grande attenzione la circostanza che l'Autorità di Sistema Portuale nasce con la contestuale soppressione della Autorità Portuale di Messina ma acquisendo da questa ultima non solo il personale ma anche tutte le prassi, procedure ed atti regolamentari che erano stati formati negli anni per quell'Ente.

L'estensione della competenza anche ai porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni oltre che aumentare il carico amministrativo sul personale, il cui numero era stato determinato con riferimento quindi ai soli porti di Messina e Milazzo, comporta una revisione parziale del modus operandi anche in relazione alla circostanza che detti nuovi compendi appartengono ad altra Regione oltre a trovarsi in uno stato infrastrutturale di organizzazione operativa differente e meno evoluto.

Il progressivo trasferimento delle pratiche demaniali e di lavoro portuale attive sui porti calabresi dell'AdSP, da parte dell'Autorità marittima per Reggio Calabria e dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per Villa San Giovanni, dimostra delle differenti impostazioni sia dei provvedimenti finali che delle procedure amministrative sino alla determinazione dei canoni. Queste differenze dovranno essere rapidamente colmate intervenendo con la necessaria attenzione al fine di uniformare certamente i principi e gli strumenti del procedimento amministrativo ma ponendo attenzione alle differenti condizioni di partenza dei servizi e delle infrastrutture così da evitare che gli operatori vengano danneggiati invece che avvantaggiati dalla creazione del sistema portuale unico. Ovviamente con lo sviluppo degli interventi di miglioramento delle strutture portuali si dovrà pervenire ad una omogeneizzazione tra tutti i porti del sistema e conseguentemente sarà possibile anche applicare modelli unici di determinazione di canoni e diritti.

Proseguendo nell'individuazione delle criticità da affrontare appare utile raggruppare le segnalazioni per macrocategorie così da rendere anche più semplice poi la individuazione delle azioni operative di intervento.

Infrastrutture fisiche

- 1)Eccessiva fragilità del sistema degli approdi a Tremestieri che comporta, in assenza di alternative in loco, in caso di fuori servizio per manutenzione di uno degli scivoli una forte riduzione della operatività complessiva con ripercussioni sui traffici delle merci e necessità di attivazione di sistemi integrativi che utilizzano il Porto storico e la Rada S.Francesco che creano impatti negativi significativi sulla viabilità del centro città.
- 2)Utilizzo della “chiocciola” per l’accesso agli approdi di Tremestieri con funzione anche di stoccaggio dei mezzi pesanti in assenza di condizioni di piena sicurezza per la gestione di eventuali emergenze.
- 3)A Rada S. Francesco e nel Porto di Villa San Giovanni mancanza di scivoli e viabilità alternativa disponibili per integrazione di servizi da parte di altri operatori oltre a quelli attuali.
- 4)Nel Porto storico di Messina ed in quello di Villa San Giovanni assenza di strutture idonee per l’accoglienza dei passeggeri che viaggiano a piedi sia con i traghetti che con i mezzi veloci.
- 5)Mancanza di un approdo alternativo presso il Terminal Molo Norimberga per l’ormeggio di navi ro-ro.
- 6)In tutti i porti del sistema si rileva l’assegnazione in concessione di porzioni di piazzali ed aree demaniali che appaiono sottoutilizzate a fronte della necessità di disporre per insediare nuove attività. In particolare è stata segnalata la condizione di mancato utilizzo dei silos del cemento nel Porto di Reggio Calabria che non vengono più utilizzati da anni, come riscontrato dall’assenza di movimentazioni di navi per traffici ad essi connessi, e che costituiscono ormai un inutile ingombro per l’operatività della banchina ed un impatto paesaggistico non giustificato.
- 7)Nei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni occorre intervenire sulla manutenzione degli arredi e degli impianti di banchina.
- 8)I porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni necessitano di una pianificazione di security al fine di regolamentare e disciplinare gli accessi impedendo un utilizzo non funzionale alle attività portuali.
- 9)Nei porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria non esistono infrastruttura per la vigilanza dei varchi di accesso.
- 10)Nei porti di Milazzo e di Reggio Calabria manca un terminal dedicato all’accoglienza dei crocieristi e la predisposizione di una logistica dei piazzali oltre dei servizi di banchina che possa far considerare questi scali come appetibili da parte degli operatori.

11) Nel Porto di Milazzo non esistono spazi dedicati per i controlli di Istituto su passeggeri e merci, ove necessari, da effettuarsi a cura delle Forze dell'Ordine e dell'Agenzia delle Dogane.

12) Nel Porto di Reggio Calabria si rileva la presenza, presso la banchina di ponente, della nave "Amedeo Matacena", in disarmo da diversi anni, sottoposta a sequestro giudiziario, il cui ormeggio limita notevolmente l'operatività portuale.

13) Nei Porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni non risultano attivi servizi di raccolta rifiuti prodotti dalle navi e pulizia banchine e specchi acquei.

Infrastrutture tecnologiche

1) A servizio di tutti i porti del sistema non esiste una piattaforma informatica (Port Community System) che permetta di automatizzare una serie di processi che, in alcuni casi, richiedono ancora l'impiego di documenti cartacei. I vari operatori utilizzano loro piattaforme che non dialogano tra loro e che, soprattutto non trovano nell'AdSP un punto di raccolta, analisi e diffusione delle informazioni eventualmente rivolte al cluster marittimo.

2) I varchi di accesso in porto non sono automatizzati. L'ingresso avviene dietro presentazione di titolo cartaceo senza possibilità per l'operatore di eseguire altra ricerca in real time sulla validità del titolo. Non esiste un sistema informatizzato di rilascio di autorizzazioni e permessi. Si rileva un utilizzo eccessivo di accessi in porto mediante permessi rilasciati direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti senza poter verificare le ragioni per le quali gli interessati accedono al porto.

3) Il sistema di videosorveglianza portuale esistente (porti di Messina e Milazzo e molo Norimberga) necessita di una manutenzione evolutiva (specialmente a livello infrastrutturale) al fine di migliorare gradualmente la qualità del segnale.

4) Nei porti di Reggio Calabria e Villa San Giovanni non esistono impianti di videosorveglianza.

5) Per quanto riguarda i sistemi IT in dotazione all'Ente manca un servizio di manutenzione dei sistemi server (e relative virtual machines) e delle postazioni di lavoro.

6) E' necessario uniformare i sistemi operativi impiegati nelle postazioni di lavoro eliminando le macchine dotate di SO Windows 7, non più supportato da Microsoft.

7) Sui sistemi IT dell'Ente non vengono svolte attività finalizzate alla cybersecurity ed al disaster recovery.

8) Il sito web dell'Ente non è allineato alle più recenti normative di settore per le Pubbliche Amministrazioni.

9) L'Ente non ha nominato il Responsabile per la transizione al digitale.

3. L'organizzazione dell'Ente e la gestione dei servizi

3.1. Organizzazione degli uffici e gestione del personale.

L'attuale organizzazione degli uffici è quella ereditata dalla soppressa Autorità Portuale di Messina per la quale la dotazione organica venne stata approvata dal Ministero vigilante con la nota M_TRA/DINFR/5129 del 30 aprile 2008 e con la nota MIT prot. M_INF.VPTM.REGISTRO UFFICIALE.U.0017500 del 21 giugno 2016.

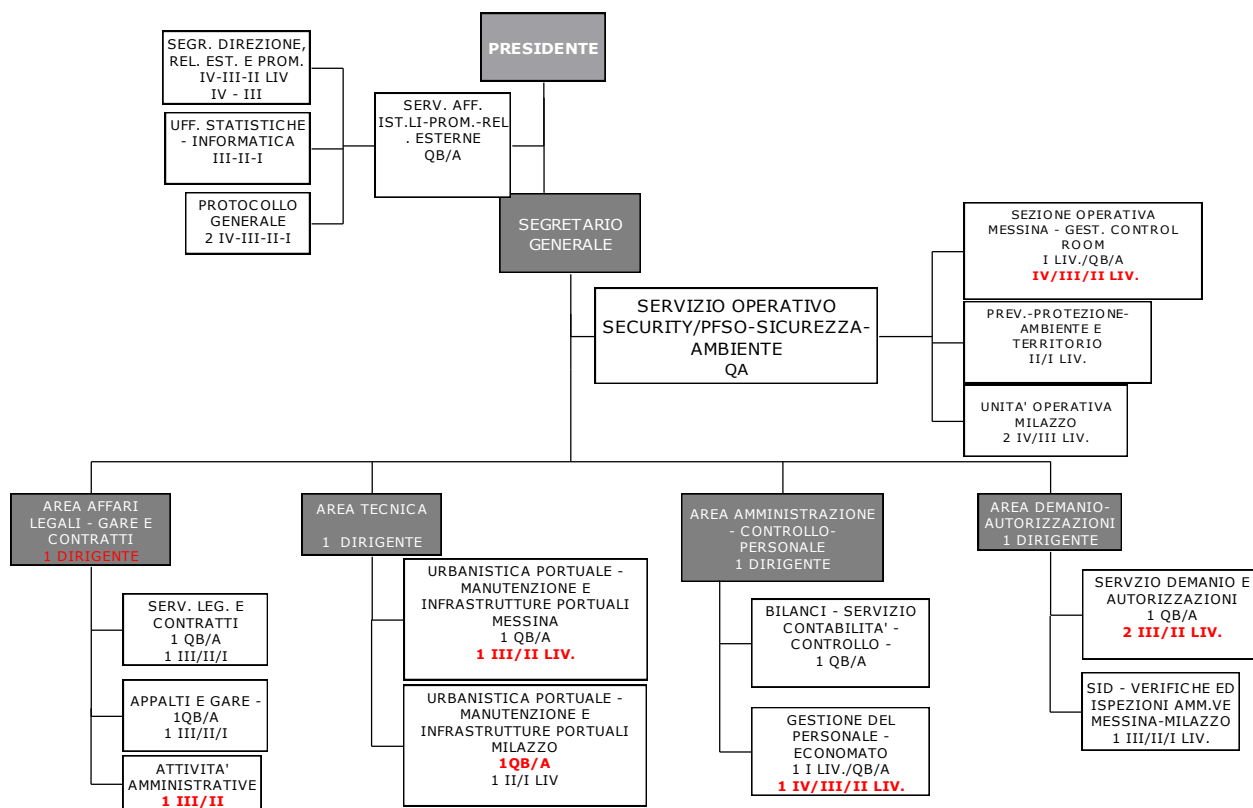
Allo stato risulta pertanto un organico di 32 unità oltre il Segretario generale, così suddiviso per livello di inquadramento:

QUALIFICA	TIPOLOGIA CONTRATTO	ORGANICO	IN SERVIZIO
Dirigente	indeterminato	4	3
Quadro A	indeterminato	10	9
Quadro B	indeterminato	0	0
1° livello	indeterminato	5	4
2° livello	indeterminato	7	7
3° livello	indeterminato	5	2
4° livello	indeterminato	0	0
	TOTALE TEMPO INDET.	31	25
1° livello	L.68/1999	1	1
	TOTALE CAT. PROT.	1	1
	TOTALE GENERALE	32	26
Quadro B	Somministrazione		1

Come si evince dalle tabelle il personale attualmente in servizio è di n. 26 unità + n. 1 unità con contratto di somministrazione a termine rispetto le 32 previste. Il gap è determinato da pensionamenti ed aspettative.

Detto personale è distribuito su n. 4 Aree organizzative (Amministrativa, Tecnica, Demanio, Legale e Appalti) con a capo Dirigenti e n. 1 Segreteria Presidenza/Segretario Generale/Segretariato Generale che comprende n. 2 Servizi (Segreteria e Promozione, Operativo e Security).

Di seguito si riporta l'organigramma dell'Ente. Gli Uffici sono attualmente ubicati a Messina (25 unità) ed a Milazzo (2 unità).



3.2. Le attuali criticità

Di seguito vengono rappresentate le principali criticità che appaiono riguardare l'organizzazione degli uffici e su cui occorre intervenire per consentire un miglioramento di efficienza ed una maggiore efficacia dell'azione amministrativa:

- Necessità di adeguamento della dotazione organica all'ampliamento delle competenze e circoscrizione, anche alla luce della istituzione degli Uffici decentrati.
- Necessità di dotare l'Ente di una piattaforma informatica gestionale unica e moderna che permetta la gestione totalmente digitale delle procedure amministrative provvedendo nel contempo ad un aggiornamento delle competenze informatiche del personale che consenta la piena attuazione delle normative e direttive in materia di amministrazione digitale.
- Necessità di modificare il sistema della valutazione delle performance per dirigenti e funzionari per disporre di un unico strumento di valutazione che sia direttamente agganciato agli obiettivi strategici ed operativi dell'Ente.

- d) Locali destinati agli uffici insufficienti per accogliere le nuove risorse conseguenti all'ampliamento della dotazione organica, soprattutto in periodo di emergenza sanitaria da COVID-19.
- e) Utilizzo di locali per uffici di proprietà di privati con esborso di canoni di locazione.
- f) Necessità di adottare un nuovo regolamento per il funzionamento degli uffici e per la gestione dei procedimenti amministrativi che tenga conto della nuova organizzazione dell'Ente e faciliti, codificandola, la gestione del personale ed il controllo di gestione.
- g) Frequente ricorso al coinvolgimento dell'Avvocatura dello Stato anche in fase istruttoria dei procedimenti e nel precontenzioso da parte sia dei RUP che dei dirigenti, con un appesantimento dell'iter amministrativo complessivo.
- h) Eccessivo ricorso all'utilizzo del Provveditorato alle OO.PP. sia per le attività di progettazione che per la direzione dei lavori con tempi di svolgimento degli stessi molto dilatati anche per la necessità dell'attivazione successiva, spesso ripetuta nel tempo, di incarichi a professionisti per attività di carattere specialistico che appesantiscono l'iter amministrativo complessivo.
- i) Occorre revisionare i seguenti regolamenti estendendone espressamente il campo di attuazione a tutti i porti del sistema:
 - 1) Regolamento d'uso delle aree demaniali marittime;
 - 2) Regolamento per l'esercizio delle attività nell'ambito del demanio marittimo (ex art.68 C.d.N.);
 - 3) Regolamento per l'esercizio delle operazioni portuali e dei servizi specialistici;
 - 4) Regolamento delle Commissioni Consultive
- j) Occorre rideterminare i canoni concessori per l'occupazione delle aree demaniali marittime ricadenti negli ambiti portuali di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni.
- k) Occorre effettuare un monitoraggio finalizzato alla verifica della compatibilità delle concessioni vigenti, ovvero interessate da istanze di rinnovo, con le previsioni dei PRP ovvero con la progettualità prevista dagli strumenti di programmazione dell'Ente.
- l) Occorre valutare le possibili delocalizzazioni di attività regolate da titoli concessori in sopravvenuto contrasto con le previsioni di PRP approvati o di altri strumenti di programmazione dell'Ente ovvero non più rinnovabili a seguito di precise prescrizioni impartite dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA.

- m) Occorre avviare le procedure di incameramento dei manufatti di difficile rimozione realizzati sul demanio marittimo dei porti di competenza in forza di titoli concessori rilasciati dall'AdSP.
- n) Occorre completare gli sgomberi di aree e manufatti demaniali marittimi occupati sine titolo da parte di soggetti terzi.
- o) Occorre operare una totale revisione delle concessioni demaniali rilasciate per verificarne l'attuazione ed intervenire, nel caso in cui esse non sia più svolte per come rilasciate, con revoche totali e/o parziali e ciò con la finalità di consentire il più efficace utilizzo delle aree e dei beni demaniali e di eliminare, ove non più necessari, manufatti industriali ed attrezzature abbandonati.

4. La vision del piano

4.1. *Proposta per una strategia di sviluppo*

Questo è il primo POT dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e come tale dovrà certamente connaturarsi per la definizione di strategie finalizzate allo start-up dell’Ente cominciando da un lato a trarre quelli che dovranno essere i tratti caratteristici del sistema portuale del futuro ma soprattutto ponendo attenzione a dare piena operatività alle attuali funzioni migliorando quanto più possibile la qualità dei servizi forniti a passeggeri ed operatori.

Una sfida non da poco conto perché il nuovo ente dovrà unificare, in un’unica visione strategica ed operativa, le attività di porti frontalieri della Sicilia e della Calabria, che sono attraversati da milioni di passeggeri all’anno, che sino a qualche mese fa operavano in maniera autonoma e molto spesso non coordinata.

Ancorchè da alcuni decenni si discute sia in Calabria che in Sicilia sulla utilità ed opportunità di una maggiore integrazione tra le due città metropolitane di Messina e di Reggio Calabria, arrivando finanche ad auspicare la piena conurbazione dei territori quando non addirittura la integrazione politica ed amministrativa, non molte sono state le azioni concrete in questa direzione.

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

La città metropolitana sovraregionale di Messina-Reggio Calabria avrebbe un’estensione di circa 6.500 ha con una popolazione residente di circa 1.200.000 abitanti, di cui oltre 400.000 solo nel comune capoluogo integrato, che la farebbe diventare la sesta realtà nel panorama amministrativo italiano subito dopo la città metropolitana di Palermo. Realtà quindi superiore per esempio alle città metropolitane di Bologna, di Firenze, di Bari oppure di Genova e quindi in grado di aspirare a certi standard di qualità della vita e dei servizi certamente più elevati di quelli attuali.

La creazione di un reale sistema di mobilità integrata deve consentire di condividere con comodità servizi ed infrastrutture, come stazioni ferroviarie, porti, aeroporti, ospedali, università, strutture sportive e ricreative, centri commerciali che troverebbero nell’aumento del bacino di riferimento un elemento fondamentale per aumentare la loro potenziale capacità di crescita.

L'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto come l'avvio del percorso di attivazione di una agenzia unica per la mobilità nell'Area integrata dello Stretto, avviato dalle Regione Calabria e dalla Regione Siciliana con la costituzione della Conferenza interregionale permanente dell'Area dello Stretto, certamente sono segnali incoraggianti che i decisori politici hanno cominciato ad intervenire concretamente dopo tanti anni di confronto e dibattito.

Queste azioni devono essere ora non solo coordinate ma devono trovare piena legittimazione ad operare per gli obiettivi comuni di sviluppo di un territorio che, già oggi pur nelle difficoltà di collegamenti non sempre esattamente in linea con le aspettative dell'utenza, vede un pendolarismo giornaliero di oltre seimila passeggeri che si vanno ad aggiungere alle migliaia di persone che si spostano per altre ragioni sulle lunghe percorrenze.

Attesa la strategicità di questo tipo di collegamento ed il forte impatto che esso comporta per le comunità che lo utilizzano sarebbe anche opportuno ed utile coinvolgere direttamente gli utenti nella gestione della mobilità recuperando modelli di programmazione e controllo analoghi a quelli delle positive esperienze delle Comunità dei trasporti nord europee.

Occorre, pertanto, procedere con decisione con una efficace e costante politica a sostegno della continuità territoriale, perché è necessario mettere al centro dell'azione amministrativa i problemi degli utenti e non solo i grandi progetti infrastrutturali soprattutto quando la loro risoluzione può comportare un aumento della qualità della vita per chi utilizza i porti ma anche per i cittadini delle città che li ospitano.

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

Sono numerose le sfide che nei prossimi anni, soprattutto ora che l'emergenza da COVID-19 ha reso molto evidenti le fragilità dell'economia italiana e di quella meridionali in particolare, dovremo affrontare ed a cui anche l'ADSP dello Stretto non potrà sottrarsi come Istituzione del territorio la cui azione incide, spesso in maniera considerevole, sulla vita quotidiana delle città afferenti ai porti del sistema.

Alcuni temi sono di carattere generale, ma non per questo meno importanti di quelli specifici e particolari a cui si è accennato, e devono essere presi in debita considerazione per non rischiare di avviare politiche di sviluppo sganciate dai contesti internazionali con cui certamente occorrerà confrontarsi e collegarsi se si vuole uscire all'attuale situazione di marginalità in cui ci si trova.

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

Sappiamo come alcune ricerche, anche abbastanza recenti, segnalino la gravità delle emissioni dei propulsori navali tradizionali alimentati con combustibili fossili e come questo problema sia particolarmente sentito nello Stretto per il grande numero di navi che lo attraversano e che sostano nei suoi porti.

E' il momento di affrontare con decisione il problema individuando delle soluzioni che, d'intesa con le regioni ed il governo nazionale, tendano alla riduzione delle emissioni senza sacrificare eccessivamente le legittime aspettative degli armatori per la tutela dei propri investimenti.

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

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

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

Sino a qualche anno fa si è spinto per lo sviluppo di città intelligenti (smart city) ma poi ci si è resi conto che avere solo la parte istituzionale/pubblica all'avanguardia non produce benefici concreti per il territorio. Oggi parliamo invece di territori intelligenti (smart landscape) in cui tutti gli attori, sia pubblici che privati, sono coinvolti in un unico piano di transizione digitale.

Avere una AdSP pronta ad essere partner di questo nuovo modello di sviluppo dei territori è una grande opportunità, oltre che una necessità di legge, perché vuol dire mettere in atto modelli organizzativi moderni che mettono al centro la reingegnerizzazione di tutti i processi amministrativi semplificandoli e velocizzandoli.

La quantità di servizi che potranno essere attivati è difficilmente prevedibile perché si apriranno anche margini di azione per le imprese private che potranno, a loro volta, creare nuovi servizi per

operatori e cittadini agevolando l'interazione con la PA e facendo fare un grande salto avanti alla produttività delle aziende.

Operare per la totale transizione al digitale dell'AdSP vuol dire anche da un lato mettere in campo azioni per una effettiva amministrazione trasparente dell'Ente (principio cardine per chi ritiene che la corretta gestione di fondi pubblici sia un elemento fondante dell'azione amministrativa) e dall'altro supportare lo sviluppo di politiche territoriali e nazionali che favoriscano la cittadinanza digitale e la piena partecipazione della collettività ai processi decisionali ed alla pianificazione dello sviluppo del territorio.

In questa visione dovrà anche essere orientata la crescita professionale e numerica del personale della AdSP dello Stretto che dovrà consentire la piena operatività degli uffici territoriali decentrati da poco istituiti presso i porti di Messina, di Milazzo e di Reggio Calabria (che per il momento saranno costituiti dall'attuale personale in servizio che assumerà ad interim anche quelle funzioni) che dovranno farsi carico della gestione dell'operatività portuale. Nel contempo dovrà essere favorito l'inserimento di nuovi profili professionali digital oriented che facciano fare all'Ente un salto di qualità sia nella gestione amministrativa che nella erogazione dei servizi in totale sinergia con il sistema universitario e della ricerca delle regioni interessate.

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto dovrà diventare un pilota nazionale nel settore con l'ambizione di trascinare lo sviluppo di nuove start-up a supporto della logistica integrata e della gestione degli ambiti portuali e costieri.

4.2. Obiettivi strategici

Gli obiettivi strategici che si intendono raggiungere nel periodo di validità del presente POT riflettono l'analisi che è alla base della vision sin qui illustrata; sono una dichiarazione su quel che si vuole raggiungere partendo dall'analisi del contesto effettuata, dei punti di forza e di debolezza del sistema, così come delle opportunità e delle minacce.

Essi determinano, di fatto, la direzione verso cui si indirizzerà l'azione amministrativa dell'Ente e costituiranno i principi ispiratori di ogni azione amministrativa sia essa espressamente prevista nel presente strumento di programmazione ovvero comunque necessaria per lo svolgimento dei propri compiti e funzioni.

Gli obiettivi strategici individuati sono i seguenti:

a) *Infrastrutturazione sostenibile*

I porti sono delle infrastrutture strategiche per il Paese soprattutto quando svolgono, come nel caso del sistema portuale dello Stretto, essenzialmente funzioni per assicurare la continuità territoriale per il transito di passeggeri e merci sia tra Calabria e Sicilia ma anche per i collegamenti con le Isole Eolie.

Questo non vuole dire, tuttavia, che nella realizzazione e nella gestione delle infrastrutture non si debba non tenere conto degli impatti negativi, di varia natura, che esse comportano verso i territori. Gli impatti oltre tutto possono essere di varia natura, da quelli ambientali, a quelli sociali, a quelli economici e così via.

Nelle attività di programmazione e progettazione degli interventi dovranno quindi essere sempre valutati gli impatti, ciò anche al di là di quelli che sono gli obblighi di legge, e questo perché dovrà essere interesse primario dell'AdSP sviluppare una infrastruttura *amica* del territorio essendo essa stessa parte di questo territorio.

Fondamentale, in questo senso, la riduzione degli impatti ambientali, anche delle opere e delle attività esistenti, e questo nell'interesse complessivo anche dell'azione dell'AdSP atteso che fra gli asset principali ci sarà quello del potenziamento dei traffici crocieristici che non potranno che trovare benefici anche da un ambiente portuale accogliente e allineato alle politiche generali di salvaguardia del pianeta e dei suoi ecosistemi.

Già dalla fase della ideazione delle infrastrutture e della loro programmazione dovranno essere valutati tutti gli aspetti della sostenibilità preferendo le soluzioni con minori impatti e soprattutto quelle che assicureranno tempi e modalità di esecuzione rapidi ed efficaci.

b) *Eccellenza operativa*

Le infrastrutture portuali servono per consentire l'erogazione di servizi ai cittadini ed agli operatori per lo svolgimento sia di attività commerciali che per azioni collegate alla vita quotidiana. La misurazione dei risultati dei servizi forniti dai porti, siano essi assicurati dai privati che dalle Istituzioni pubbliche, non può essere considerato un elemento secondario rispetto alla valutazione complessiva dell'efficienza della infrastruttura ed anzi deve diventare uno dei parametri guida.

Assicurare servizi efficienti deve essere un impegno primario di tutti gli attori coinvolti e perché accada si dovrà operare, sia nelle azioni amministrative che in quelle tecnico-operative, con la massima attenzione.

Tutto il personale dell'AdSP come degli operatori privati che operano nei porti del sistema portuale dovranno avere una organizzazione del lavoro che deve tendere all'eccellenza operativa affinché si possano fornire servizi adeguati. Questo vuol dire che non solo le infrastrutture dovranno essere ben eseguite ma dovranno essere ugualmente ben utilizzate assicurando le necessarie informazioni in qualsiasi condizione ed a seguito di qualsiasi evento che possa provocare un'alterazione dell'ordinaria fruizione.

Il monitoraggio continuo delle attività e dei servizi dovrà diventare un obbligo per chi opera all'interno della infrastruttura portuale affinché vengano ridotti al minimo i disagi per gli utenti. A tal fine occorrerà sollecitare la predisposizione di piani di emergenza per la gestione delle criticità che dovranno essere preventivamente valutati ed approvati dalle Istituzioni portuali oltre che dalla stessa AdSP.

La comunicazione delle informazioni sullo stato del viaggio e delle infrastrutture, per esempio, dovrà essere curata con particolare attenzione affinché gli utenti siano sempre nelle condizioni di conoscere quello che accade in porto e degli eventuali ritardi dei servizi erogati.

Questo obiettivo dovrà trovare attuazione anche nelle attività amministrative dell'Ente dove si dovranno mettere in atto, a partire dalla fase di scelta del personale, iniziative finalizzate a disporre di professionalità di elevate capacità e che operino nella consapevolezza dei ruoli e dei compiti affidati dalla Legge ad Ente pubblico non economico quale è l'AdSP. A tal fine dovrà essere posta massima attenzione alla formazione continua del personale ed al monitoraggio dei procedimenti amministrativi che dovranno mettere al centro delle attività il passeggero o comunque l'utilizzatore delle infrastrutture portuali.

Particolare attenzione dovrà essere posta nelle attività finalizzate all'autorizzazione ai privati ad erogare servizi all'interno dei porti affinché gli stessi, nello svolgimento delle proprie attività imprenditoriali, pongano la stessa attenzione nei confronti dei passeggeri/utenti. I comportamenti diffusi dovranno essere prontamente individuati e sanzionati non escludendo di arrivare alla revoca delle autorizzazioni ove detti comportamenti dovessero ripetersi frequentemente.

c) *Alleanza con i territori*

I porti sono infrastrutture pubbliche che in via preliminare devono consentire agli utilizzatori di soddisfare interessi primari, spesso anche garantiti dalla Costituzione, come quello della mobilità. Questo tuttavia non può essere considerato come un lasciapassare per operare al di sopra degli interessi dei territori soprattutto quando, come nel caso dei porti dell'AdSP dello Stretto, i porti sono incastonati all'interno dei centri abitati e molto spesso in relazione molto stretta con le porzioni di maggiore pregio ambientale o storico.

Lo sviluppo di un porto e dei suoi collegamenti esterni, intesi come viabilità sia stradale che ferrata, deve essere quindi da un lato pienamente assecondato per migliorare i servizi all'utenza ma nello stesso tempo deve essere temperato con quello complessivo delle città.

Non si ritiene quindi che sia sufficiente il confronto con i territori ma è necessario che si sviluppi una vera e propria alleanza finalizzata ad integrare i progetti di sviluppo assecondandoli e supportandoli.

Piena dovrà essere pertanto la disponibilità a comprendere le esigenze dei territori cercando di individuare soluzioni di sviluppo infrastrutturale che favoriscano una crescita ordinata dei territori limitando le esternalità negative.

Nel contempo si deve operare per il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo dei porti dando sempre la massima diffusione delle iniziative che si intendono adottare e promuovendo azioni di coinvolgimento nelle attività di programmazione non solo delle rappresentanze istituzionali ma anche della società civile e del mondo produttivo.

La collaborazione con i territori si dovrà sviluppare anche mediante la valorizzazione dei contributi di qualsiasi genere da essi provengano ed in tal senso appare indispensabile stipulare accordi con le Istituzioni Universitarie e della Ricerca e con altre Amministrazioni Pubbliche Territoriali.

d) *Affidabilità istituzionale*

Per essere un interlocutore credibile del territorio e della collettività non è sufficiente operare in maniera corretta e professionale ma occorre essere riconosciuti come soggetto affidabile e portatore di interessi ben definiti e circoscritti.

La forma giuridica dell'Ente Pubblico non economico per l'AdSP impone degli obblighi nella gestione della propria azione amministrativa che non possono diventare secondari per raggiungere questo obiettivo.

L'azione amministrativa dovrà quindi non solo essere trasparente ed improntata alla massima attenzione contro ogni forma di illegalità ma dovrà essere riconoscibile come tale dal singolo cittadino/utente.

Una azione amministrativa corretta associata ad una programmazione inclusiva e ad una comunicazione pubblica discreta devono essere elementi caratterizzanti tutti coloro che operano nell'interesse e per conto dell'AdSP dello Stretto.

e) Trasformazione digitale

Il Codice per l'Amministrazione Digitale (CAD) garantisce al cittadino il diritto di interagire con la Pubblica Amministrazione attraverso l'utilizzo di strumenti telematici. La realizzazione di tale obiettivo è attuata attraverso la predisposizione di strumenti e previsioni che agevolano la partecipazione dei cittadini alla vita pubblica. La norma prevede che chiunque ha il diritto di usare in modo accessibile ed efficace le soluzioni e gli strumenti informatici nei rapporti con i soggetti delle pubbliche amministrazioni.

Ma non solo perché è un obbligo di legge occorre avviare e portare presto a regime il processo di trasformazione digitale dell'Ente. Si tratta di una grande opportunità perché consentirebbe all'Ente di avviare una importante attività di reingegnerizzazione dei processi finalizzata alla loro semplificazione ed all'inserimento *by default* di tutta una serie di servizi accessori - quali quelli per la trasparenza amministrativa, il fascicolo elettronico, la cybersecurity, i pagamenti elettronici, il controllo di gestione, l'archiviazione sostitutiva e via di seguito – che al momento sono o inesistenti o molto onerosi dal punto di vista dell'impegno amministrativo del personale.

Poi c'è tutto il settore della operatività portuale che può essere oggetto di interventi di efficientamento consentendo ai porti dell'AdSP di entrare a pieno titolo nel circuito dei *porti smart* che utilizzano la tecnologia per velocizzare i processi logistici fornendo ad operatori, passeggeri ed utenti dati ed informazioni in tempo reale.

Si tratta in questo caso di contribuire alla digitalizzazione della catena logistica assicurando, mediante idonei sistemi di interoperabilità, le informazioni sulle condizioni operative dei porti, sui

collegamenti, sulle relazioni con i sistemi retroportuali ma soprattutto eliminando completamente la carta come strumento per autorizzazioni e/o permessi.

f) Posizionamento sui mercati

Il consolidamento degli attuali asset portuali, con ciò intendendo le tipologie di traffico attualmente sviluppate nei porti dell'AdSP, non può essere sufficiente per un territorio che aspira ad individuare anche nei porti una leva allo sviluppo ed alla occupazione.

Le opportunità che possono derivare da una sempre più concreta attivazione dell'hub portuale di Gioia Tauro sono molteplici e assolutamente non in contrasto con le aspettative di sviluppo dei territori più prossimi a quel porto.

Il posizionamento dell'Area dello Stretto e della Sicilia, come cerniera tra l'Europa ed i Paesi con economie in crescita come quelle del medio Oriente o del Nord Africa ed il suo sistema logistico portuale specializzato in traffico ro-ro che l'AdSP dello Stretto potrà ben incentivare, potrebbe consentire alle aree retroportuali di Messina e Milazzo ed a quelle che auspicabilmente potranno essere individuate anche per il porto di Reggio Calabria di attrarre investitori, anche stranieri, per la creazione di nuovi insediamenti manifatturieri e logistici in raccordo con i traffici intercontinentali di Gioia Tauro.

Le aree della ZES della Sicilia Orientale ubicate nell'agglomerato industriale di Giammoro costituiranno un ulteriore elemento di attrattività di un territorio ricco di competenze e mano d'opera specializzata in settori come quelli della cantieristica, dell'agroalimentare e della meccanica.

In tale prospettiva appare fondamentale supportare gli operatori portuali e logistici con azioni costanti, anche nelle scelte di programmazione, finalizzate al miglior posizionamento sui mercati dei porti del sistema anche creando delle forme di collaborazione stabili con realtà analoghe di territori dei Paesi in via di sviluppo.

Vi è poi il settore del crocierismo che potrà costituire un grande volano per lo sviluppo turistico del territorio consentendo, in uno con la crescita dei collegamenti dall'aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria, l'attrazione di nuovi e più importanti flussi di passeggeri rispetto a quelli che già interessano il porto di Messina.

Strategico appare, in tale prospettiva, creare dei partenariati di tipo culturale oltre che commerciale con territori europei accomunati da temi storici ed ambientali che ben potrebbero costituire il punto di partenza per la creazione sull'area di una vera e propria industria del turismo.

4.3. Strumenti

Per il raggiungimento degli obiettivi strategici sopra declinati l'Ente si dovrà dotare di una serie di documenti di pianificazione o strumenti operativi, in parte previsti da norme specifiche ed in parte frutto di autonoma disciplina, che potranno in sede attuativa essere ulteriormente ampliati.

La finalità degli strumenti è quella di dotare l'Ente di una “*cassetta degli attrezzi*” a cui attingere per indirizzare le azioni quotidiane affinché esse non siano frutto estemporaneo dell'intuizione di qualcuno ma siano parte di una vision unitaria e coordinata.

I principali, che dovranno essere se non ultimati almeno avviati nel periodo di validità del presente POT, sono i seguenti:

- a) Piano Regolatore del Sistema Portuale
- b) Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale
- c) Piano Regolatore Portuale, per ciascun porto del Sistema
- d) Piano di azione digitale
- e) Port Community System
- f) Sportello Unico Amministrativo
- g) Piano di comunicazione e marketing territoriale
- h) Formazione continua del personale
- i) Attivazione partenariati transnazionali

4.4. La programmazione strategica ed il potenziamento delle infrastrutture

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 si procederà alla predisposizione, da completarsi entro il 2021, del Piano Regolatore di Sistema Portuale che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione. In particolare si dovranno individuare e 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.

Sarà quello lo strumento con cui descrivere l'assetto territoriale del sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori.

Fondamentale sarà legare i nuovi scenari infrastrutturali di sviluppo dei porti alle funzioni che negli stessi dovranno essere svolte facendo in modo di definire preliminarmente, con l'intesa con gli Enti territoriali, temi ad oggi aperti come quelli della individuazione dell'assetto definitivo del sistema di traghettamento dei mezzi pesanti, delle porzioni di water front che possono essere dismesse dall'uso portuale, dell'acquisizione al demanio marittimo delle aree urbane retroportuali asservite funzionalmente ai porti, del potenziamento del raccordo con il sistema stradale primario.

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.

4.5. Le Zone Economiche Speciali (ZES)

L'istituzione delle ZES può rappresentare lo strumento ideale per l'attrazione di investimenti e per il rafforzamento delle capacità di esportare, costituendo un ideale anello di congiunzione tra funzioni logistiche e funzioni produttive in chiave di efficace apertura ai mercati. L'internazionalizzazione è una scelta strategica, sia per l'attrazione di investimenti dall'estero, sia per incrementare la propensione alle esportazioni delle imprese.

Per quanto attiene alla ZES Calabria sono inserite nella perimetrazione aree demaniali marittime di competenza della AdSP dello Stretto appartenenti:

- al Porto di Reggio Calabria per una superficie di circa 10 ha;
- al Porto di Villa San Giovanni per una superficie di circa 0,4 ha.

Per quanto attiene alla ZES Sicilia Orientale, relativamente alla provincia di Messina e per aree gravitanti sui porti di Messina e di Milazzo, sono inserite nella perimetrazione aree, anche non demaniali marittime, per una superficie complessiva di circa 567 ha.

L'attuale sistema di governance delle ZES della Calabria e della Sicilia Orientale, per previsione normativa, esclude l'AdSP dello Stretto dalla gestione diretta in quanto dei Comitati di Indirizzo

fanno rispettivamente parte il Commissario della AP di Gioia Tauro ed il Presidente dell'AdSP della Sicilia Orientale.

Questa situazione non faciliterà l'attuazione di questo importante strumento di valorizzazione degli ambiti portuali e retroportuali sia nella fase del marketing territoriale che in quello della gestione amministrativa delle autorizzazioni alle imprese.

Per quanto possibile, nell'attesa di una auspicata modifica normativa che consenta all'AdSP dello Stretto di essere protagonista ed artefice dello sviluppo di queste aree, si collaborerà con i Comitati di Indirizzo per favorire l'insediamento di attività che utilizzino i porti al fine di un aumento dei traffici e delle operazioni portuali.

4.6. L'utilizzo di fondi dell'Unione Europea

L'Unione Europea definisce ogni 10 anni la strategia che intende perseguire, indicando target sociali ed economici. Oltre un terzo del bilancio dell'Unione è ordinariamente destinato allo sviluppo regionale e alla coesione economica e sociale: uno degli obiettivi principali è ridurre il gap fra Stati. Questi fondi devono essere utilizzati per migliorare le infrastrutture ed elevare il tessuto socio-economico dei territori

Negli ultimi anni si sono sempre di più diversificate le possibilità di accedere a fondi dell'Unione per la realizzazione di infrastrutture o per sostenere un programma di investimenti anche con la partecipazione di privati.

Le statistiche di utilizzo dei vari programmi comunitari testimoniano una grande difficoltà della PA soprattutto del Mezzogiorno a predisporre progetti complessi e ciò viene spesso addebitato alle scarse competenze in materia del personale dipendente a cui si cerca di ovviare con l'utilizzo di consulenti e società di servizi.

Molti fondi presuppongono anche partenariati transnazionali con l'obiettivo di operare un trasferimento di buone prassi e soprattutto di avviare politiche di sviluppo integrate che aumentino la qualità dell'integrazione tra i Paesi membri.

Queste fonti di finanziamento spesso costituiscono l'unica possibilità per poter realizzare grandi interventi infrastrutturali ma necessitano di grandi capacità sin dalla fase di programmazione e progettazione degli interventi.

L'AdSP dello Stretto dovrà porre molta attenzione a questa modalità di acquisizione delle risorse impegnando nuove risorse professionali dedicate, specializzate nella gestione di fondi europei e di

progetti speciali, ma soprattutto orientando la propria pianificazione strategica e la programmazione infrastrutturale in maniera da essere coerenti con le strategie dell'Unione in materia di trasporti, energia ed ambiente.

Oltre che per il sostegno dello sviluppo infrastrutturale dovranno essere avviati progetti di cooperazione, di ricerca & sviluppo, nonché di alta formazione del personale in collaborazione con le Università ed i Centri di ricerca del territorio in maniera da alimentare la creazione di una rete di competenze con analoghe realtà portuali sia italiane che straniere favorendo lo scambio di esperienze ed il riuso di modelli di sviluppo già sperimentati in altre realtà.

4.7. La riorganizzazione dell'ente e la transizione al digitale

4.7.1. Il nuovo modello organizzativo

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.

Per meglio assicurare risposte immediate alle esigenze dei singoli porti del Sistema e per impedire che la creazione del network generi indesiderati effetti di allontanamento della organizzazione dai problemi della operatività quotidiana l'AdSP dello Stretto ha già stabilito la costituzione degli Uffici Portuali Decentrati di Messina, Milazzo e Reggio Calabria-Villa San Giovanni con compiti in materia di manutenzione, operatività, controllo delle attività portuali e istruttoria delle partiche demaniali.

La nuova organizzazione dell'Ente dovrà essere quindi strutturata per assicurare agli Uffici Portuali Decentrati, nelle materie di competenza, una sufficiente autonomia, sia amministrativa che di gestione del budget, per evitare le criticità tipiche di una organizzazione complessa quali l'allungamento della catena del comando e la dilatazione dei tempi decisionali.

Decisiva sarà la fase del potenziamento della dotazione organica che dovrà essere effettuata tenendo nella massima attenzione la qualità e specificità dei nuovi profili professionali necessari per svolgere i nuovi compiti 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 di circa 45 anni, dovrà essere avviato ad un percorso di aggiornamento professionale soprattutto per quanto riguarda l'utilizzo delle nuove tecnologie.

Con il Piano triennale del fabbisogno di personale (PTFP) che dovrà essere approvato entro la fine del 2020 si stabiliranno le strategie per la riorganizzazione dell'Ente che si prevede di completare

entro il 2022 avendo cura di privilegiare, nella selezione del nuovo personale, soprattutto i profili informatici e quelli per l'attivazione degli Uffici Portuali Decentrati che in una prima fase potranno essere gestiti esclusivamente distribuendo i nuovi carichi di lavoro sul personale già in servizio.

4.7.2. Lo Sportello Unico Amministrativo

Per la semplificazione dei procedimenti amministrativi il decreto n. 169 del 2016 "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124." ha previsto l'istituzione, all'interno dei porti di due sportelli: lo Sportello Unico Doganale per il Controllo sulla merce e lo Sportello Unico Amministrativo per tutti gli altri procedimenti e per le altre attività produttive in porto non esclusivamente commerciali.

Si dovrà quindi procedere alla progettazione, implementazione e messa in produzione dello Sportello Unico Amministrativo per il rilascio - in maniera semplificata e con gli strumenti tipici delle single window - delle autorizzazioni tecniche ed amministrative necessarie per le attività logistiche ed operative da parte dei privati nell'ambito portuale.

Tale attività, che necessiterà di una importante attività di reingegnerizzazione dei processi autorizzativi attualmente utilizzati, dovrà permettere di semplificare i procedimenti amministrativi, portuali e demaniali facendo leva sulla interoperabilità con i sistemi applicativi degli altri Enti pubblici coinvolti nei processi decisionali, coerentemente con le regole tecniche del Sistema Pubblico di Cooperazione (SPCoop) secondo la visione del Codice dell'Amministrazione Digitale e delle norme sull'Agenda Digitale Italiana.

Per facilitare questo processo si partirà, nell'ambito della riorganizzazione degli Uffici, con la creazione di un apposito Servizio che avrà competenza in tutte le materie oggetto del SUA in maniera che sia più efficace l'azione di gestione delle richieste.

La fase di reingegnerizzazione dei processi, che si conta di poter completare entro il 2021, sarà accompagnata dalla attivazione di Accordi di servizio con i vari Enti coinvolti nelle attività procedurali che dovrà da un lato semplificare lo scambio informatico e dall'altro preparare la strada alla informatizzazione della gestione documentale correlata.

Analoghi accordi saranno attivati con i SUAP (Sportelli Unici Attività Edilizie e Produttive) dei vari Comuni in cui insistono i porti del Sistema per velocizzare il rilascio delle autorizzazioni edilizie per gli interventi che i privati dovranno eseguire in porto con la finalità di assicurare ai privati stessi

attraverso il SUA dell'AdSP l'accesso ad ogni richiesta di autorizzazione necessaria per l'apertura di un'attività in ambito portuale.

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

4.7.3. Il sistema informativo portuale (PCS)

Il ruolo della digitalizzazione dei processi nella Pubblica Amministrazione è oggi più che mai strategico non solo per semplificare la burocrazia, velocizzare i tempi di erogazione dei servizi e diminuire i costi delle strutture, ma soprattutto per migliorare il rapporto tra PA e cittadino.

Occorre pertanto avviare con decisione la trasformazione tecnologica dell'Ente passando quanto prima da una gestione tipicamente analogica, anche se svolta con strumenti tecnologici moderni, ad una full digital in cui ogni attività e processo amministrativo dovrà essere riprogettato per operare nativamente su dati e documenti digitali per creare servizi semplici e tuttavia avanzati tecnologicamente.

Ciò consentirà di aumentare il livello di sicurezza dei servizi, la qualità dell'interazione con i cittadini e le imprese ed una efficace azione di semplificazione della macchina amministrativa e burocratica.

Per fare questo è necessario aumentare in maniera considerevole le competenze tecniche dell'Ente e fornire strumenti tecnologici avanzati che possano crescere e svilupparsi nel tempo secondo le regole del CAD ed in coerenza con il Piano Triennale per l'informatica nella Pubblica Amministrazione 2019-2021.

Il mondo dei porti italiani ha avviato un percorso disorganico in questo settore soprattutto per la mancanza di linee guida nazionali e ciò ha fatto sì che esista una situazione “a macchia di leopardo” con porti che si sono dotati di qualche strumento di supporto all'attività amministrativa ed a quella operativa ed altri che non hanno per nulla avviato questo processo.

Questa situazione genera difficoltà nella cosiddetta “digitalizzazione della catena logistica”, che costituisce uno degli obiettivi del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2016, rendendo poco efficace l'azione di integrazione amministrativa con Operatori, Istituzioni e con le altre modalità di trasporto.

L'AdSP dello Stretto deve avviare un processo di trasformazione digitale dell'Ente, mediante la totale reingegnerizzazione sia dei processi amministrativi che di quelli operativi portuali, nell'ambito di un ambiente informatico di sviluppo che consenta di creare il primo nucleo di una Comunità di sviluppo della portualità italiana che condivida obiettivi, prodotti e metodi di lavoro.

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

- gestione documentale compresa l'archiviazione sostitutiva
- protocollo
- fascicolo elettronico
- trasparenza amministrativa
- sportello unico amministrativo
- comunicazione istituzionale
- monitoraggio infrastrutture
- monitoraggio ambientale
- interoperabilità M2M con sistemi pubblici e privati
- pubblicazione e gestione big data
- strumenti di valutazione predittiva degli eventi
- sistemi di gestione automatizzata dei processi operativi

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

Per governare questo importante processo di trasformazione digitale l'AdSP si dovrà dotare entro il 2021 di un Piano di Azione Digitale, con valenza triennale, che dovrà prevedere tutti gli interventi sia di sviluppo software che dei sistemi hardware ma anche per la formazione iniziale e continua del personale. Detto piano dovrà essere elaborato dal Responsabile per la Transizione al Digitale che dovrà essere un dipendente dell'Ente in possesso di specifiche competenze e che dovrà operare in stretta collaborazione con il management affinché tutta l'azione amministrativa sia orientata verso una complessiva digitalizzazione delle attività.

4.8. *Il rilancio del lavoro portuale*

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

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

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

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

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

Ciò, fra l'altro, non solo per salvaguardare il diritto al lavoro delle imprese portuali ma soprattutto per essere certi che i marittimi svolgano in sicurezza il proprio lavoro senza improvvisazioni in ambiti per cui non sono adeguatamente formati ed attrezzati.

Occorre quindi adottare, a supporto delle imprese autorizzate all'esercizio delle operazioni portuali in conto terzi, dei processi di rilancio del lavoro portuale temporaneo, verificando la possibilità di giungere alla creazione di una unica impresa ex art.17 che possa operare in tutti i porti del sistema portuale dello Stretto. Non bisogna perdere di vista la necessità di assicurare la salvaguardia degli attuali livelli occupazionali dell'impresa oggi autorizzata per il solo Porto di Milazzo che vede sempre più ridurre le giornate di lavoro sia per la diminuzione di alcuni traffici

commerciali ma soprattutto per il quasi totale azzeramento della possibilità di svolgere operazioni portuali connesse al traghettamento ormai quasi completamente svolte in autoproduzione dai vettori.

Rilanciare il lavoro portuale vorrà dire verificare la possibilità di continuare a mantenere il modello di impresa autonoma fornitrice di servizi e lavoro temporaneo portuale oppure di dover passare, su iniziativa dell'AdSP dello Stretto, alla creazione di un'agenzia ex art 17 comma 5.

La scelta del modello dovrà essere effettuata d'intesa con gli operatori portuali, i vettori e le rappresentanze sindacali e dovrà avvenire con l'obiettivo di continuare ad assicurare ai lavoratori portuali la garanzia di un lavoro stabile.

Per raggiungere tale obiettivo si dovrà cercare di elaborare un attento Piano triennale dell'organico del Porto il cui compito dovrà essere quello di prendere atto della situazione relativa allo scenario lavorativo all'interno delle singole realtà portuali soggette alla giurisdizione dell'AdSP dello Stretto ma soprattutto di verificare le necessità di assunzioni per il triennio e la possibilità di adottare piani operativi di intervento finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione della forza lavoro in esubero in ambito portuale.

Un'azione, quindi, sia sul fronte del sostegno all'impresa per la fornitura di lavoro temporaneo per aiutarla a superare il momento di difficoltà anche conseguente alla crisi dei traffici per effetto del COVID-19 ma anche della eventuale riqualificazione del personale in eccesso che potrebbe così essere riposizionato all'interno delle imprese terminaliste in sostituzione di quello in uscita per varie ragioni.

4.9. Le politiche ambientali ed energetiche

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

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

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

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

Lo strumento guida per programmare ed attuare le politiche dell'AdSP dello Stretto in questo settore sarà il Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale la cui redazione si prevede di avviare già nel corso del 2020 per poterlo approvare entro il primo semestre del 2021.

Diversi sono i temi su cui dovranno essere svolti i necessari approfondimenti e tra questi:

-l'elettrificazione delle banchine per consentire l'alimentazione da terra delle navi ferme in porto. Grande attenzione si porrà alla verifica della fattibilità di questi impianti per la fornitura di energia alle navi da crociera anche se dal punto di vista del bilancio complessivo delle emissioni certamente saranno da privilegiare i traghetti che oltre tutto potrebbero sfruttare l'opportunità di avere la fornitura sia nel porto di partenza che in quello di destinazione.

-l'individuazione di un percorso di riduzione dei consumi di energia (in primis degli sprechi).

-la valorizzazione delle opportunità di produzione di energia da fonti rinnovabili relativamente all'aree portuali. In tal senso si potranno sfruttare sia l'energia dal mare, particolarmente disponibile sullo Stretto di Messina per le famose correnti di risalita ma anche il moto ondoso, che quella solare.

Il documento di programmazione dovrà contenere misure di sensibilizzazione degli operatori portuali sui benefici indotti da una gestione intelligente dell'energia e sulle opportunità che essi possono cogliere, con importanti vantaggi dal punto di vista economico ed ambientale.

Dovranno essere messe in campo azioni per orientare e promuovere l'uso delle fonti rinnovabili e l'aumento dell'efficienza energetica nelle aree portuali sia per gli edifici dell'AdSP dello Stretto che delle altre Amministrazioni Statali presenti nei porti amministrati.

Per avviare la transizione verso un porto green dovranno essere programmate azioni concrete per una regolamentazione ed incentivazione degli interventi attuabili nelle aree demaniali amministrato a cura degli operatori privati non escludendo la possibilità di ridurre gli oneri di concessione a fronte di specifici interventi di riqualificazione energetica sia del patrimonio immobiliare che delle attrezzature portuali.

Un altro tema da sviluppare sarà quello della promozione di una mobilità "verde", con la diffusione di auto e biciclette elettriche, interna ai porti ma anche su circuiti urbani collegati ai porti ed utilizzati per esempio per lo spostamento dei crocieristi.

Per sostenere la transizione energetica verso modello più sostenibili dal punto di vista ambientale nei trasporti marittimi come in quelli terrestri, nell'attesa della soluzione definitiva con sistemi disancorato dalle energie fossili come per esempio l'idrogeno, affiancando la crescita delle fonti rinnovabili si dovrà valutare attentamente la tematica della creazione di un deposito costiero di LNG nei porti del Sistema portuale.

Ormai sono sempre più numerose le commesse per nuove navi, anche da crociera, alimentate a LNG ed anche il trasporto terrestre dei mezzi pesanti sta virando decisamente verso questa nuova modalità di alimentazione.

Negli obiettivi del Governo vi è quello di favorire l'insediamento di impianti di stoccaggio nei principali porti italiani e questo sia per sostenere gli sforzi del mondo dello shipping ma soprattutto per creare le condizioni per aumentare la possibilità di rifornire gli impianti di distribuzione stradale.

Per il posizionamento dei Porti dello Stretto come cerniera tra il Mare Tirreno ed il Mediterraneo e per l'alto numero di navi che transitano nello Stretto di Messina appare prioritario non perdere questa occasione di sviluppo di un settore economico che fra l'altro tende a generare comportamenti virtuosi da parte degli operatori con l'abbandono dei carburanti ad alta produzione di Co2 a vantaggio del LNG certamente molto meno inquinante.

Entro il 2020 sarà commissionato uno studio di fattibilità per l'individuazione della miglior localizzazione di un deposito costiero di piccole dimensioni (non superiori a 9.000/10.000 mc) che consenta da un lato un facile approvvigionamento da parte della navi gasiere e dall'altro tempi di navigazione brevi per le bettoline che dovranno rifornire le navi ormeggiate nei Porti dello Stretto.

La posizione dovrà essere studiata attentamente per consentire anche il rifornimento, a mezzo autocisterne, della rete di distribuzione stradale che certamente si svilupperà nei prossimi anni soprattutto in Sicilia. Il deposito costiero dovrà quindi essere ubicato subito nei pressi della rete autostradale evitando gli attraversamenti di zone ad alta intensità abitativa e ciò per limitare al massimo sia i tempi di movimentazione del prodotto che possibili rischi secondari.

Massima attenzione dovrà essere posta a tutte queste valutazioni tenendo conto da un lato la grande opportunità, in termini di sviluppo del sistema portuale e dell'economia del territorio, che un impianto di questo genere potrebbe comportare e nel contempo le indispensabili valutazioni di sicurezza soprattutto in ordine alla possibilità che i rischi indotti possano andare a sommarsi ad altri già esistenti per la presenza di impianti particolari.

In definitiva sarà lo studio di fattibilità a proporre delle soluzioni che tengano conto degli obiettivi sin qui descritti consentendo così ai decisori politici di valutare, dopo specifica consultazione del territorio, la soluzione più vantaggiosa. La realizzazione dell'impianto sarà a quel punto affidata a seguito di una procedura di evidenza pubblica tra operatori specializzati che assicurino la massima affidabilità sia in termini di tecnologie utilizzate che di ritorno economico per il sistema portuale.

4.10. L'integrazione con i territori

La maggior parte delle città portuali italiane presentano lo stesso problema di carenza di integrazione, sia urbanistica che economica, tra l'entroterra ed il fronte città-porto. Molto spesso i porti vengono accusati di "creare uno sbarramento al mare" o di "negare l'utilizzo del mare agli abitanti". Nella realtà si tratta quasi sempre di porti di antica costruzione che hanno visto crescere intorno a loro le città senza che queste ultime si preoccupassero di dare un disegno organico di integrazione.

Negli ultimi decenni, poi, i porti hanno completamente cambiato la loro operatività per effetto della loro riscoperta a seguito della globalizzazione che ha attivato nuovi traffici, fatto aumentare i collegamenti e messo in navigazione navi di sempre maggiori dimensioni.

Un approccio che si preoccupi esclusivamente di leggere le criticità rischia di non essere di alcun aiuto per la sua risoluzione per cui appare più ragionevole ed efficace trasformare l'attuale criticità di interazione delle funzioni urbane e portuali in una opportunità di sviluppo economico del territorio.

A tal fine appare più utile focalizzare il tema dell'inclusione città-porto seguendo le seguenti declinazioni:

- perseguendo uno sviluppo equilibrato tra le città portuali ed i loro porti attraverso una valorizzazione degli spazi di connessione;
- sviluppando un sistema integrato e coerente di azioni di marketing territoriale e di comunicazione, per consentire la valorizzazione delle risorse culturali e di offerta di prodotto/servizio locale, tipiche dell'ambito territoriale città-porto, al fine di incidere in maniera rilevante sulle politiche di accoglienza dell'utente e di dotare il territorio di un importante differenziale competitivo sottolineando in particolare la dimensione identitaria;
- realizzando infrastrutture destinate a migliorare l'integrazione città-porto tramite la riqualificazione e la messa in sicurezza dei collegamenti tra la città e il porto;
- realizzando operazioni destinate a migliorare l'accoglienza, i servizi e i trasporti ai passeggeri;

- migliorando l'attrattività turistica del sistema città-porto/territorio di riferimento attraverso la valorizzazione e la promozione delle risorse naturali, economiche e culturali identitarie del luogo;
- migliorando i servizi di accoglienza ai turisti e l'accessibilità dei servizi delle zone portuali e fronte porti attraverso un sistema integrato di informazione/valorizzazione dell'offerta del territorio;
- migliorando la competitività delle attività economiche collegabili alla presenza di turisti;
- migliorando i livelli di integrazione fra le iniziative e le attività di valorizzazione delle risorse naturali, economiche e culturali identitarie del luogo rivolte ai cittadini e quelle rivolte a turisti.

Tutti questi obiettivi dovranno essere raggiunti avviando delle collaborazioni costanti e continue oltre che con le Amministrazioni comunali di ogni territorio anche con i principali stakeholders ed in particolare con le Università e con le Camere di Commercio.

4.11. Interventi infrastrutturali prioritari

Per quanto riguarda il Porto di Messina le priorità infrastrutturali sono da individuare nei seguenti interventi:

- a) **Realizzazione del nuovo Terminal Crociere**, in fase di appalto. Le differenti modalità operative conseguenti all'applicazione dei protocolli sanitari per contrastare l'espansione della pandemia da COVID-19 comporterà la necessità di una revisione del progetto al fine di renderlo aderente alle attuali necessità. L'esperienza degli approfondimenti effettuati con le Istituzioni e gli operatori per l'adeguamento dell'attuale terminal consente di prevedere la necessità di una separazione fisica tra i diversi flussi dei passeggeri oltre che l'aumento degli spazi a disposizione per le aree di check-in. Al fine di non stravolgere né l'unitarietà della progettazione ma soprattutto gli impegni contrattuali assunti con l'appaltatore sarà utile valutare la possibilità di non procedere alla demolizione dell'attuale terminal ma di adeguarlo per farlo diventare, con gli opportuni interventi di collegamento ed integrazione, una estensione operativa del nuovo mettendolo a disposizione o di singole operazioni portuali ovvero dedicandolo ad attività integrative nel caso di contemporanea presenza di più navi.

- b) **Completamento delle attività di caratterizzazione e bonifica della Zona Falcata con avvio del recupero e della valorizzazione della Real Cittadella.** Il nuovo Piano Regolatore Portuale approvato nel 2019 ha definito in maniera molto precisa le destinazioni delle varie aree per cui l'impegno prioritario sarà quello, dopo aver ultimato le attività di caratterizzazione in corso, di individuare le risorse per la bonifica delle aree inquinate e di quelle contaminate. Sarà valutata, all'esito delle caratterizzazioni ed in funzione della possibilità di individuare appositi finanziamenti statali o regionali per le operazioni di bonifica, la necessità di un coinvolgimento dei privati per il recupero di dette aree sempre nel rispetto delle funzioni previste dal PRP. A tal fine appare opportuno dotarsi di un Piano di assetto complessivo, da acquisire mediante un concorso di progettazione, per la definizione, in coerenza con le previsioni del Piano Regolatore Portuale, di un progetto unitario di valorizzazione dell'area così da consentirne il recupero e la fruizione. Diverso è il discorso per la Real Cittadella dove l'AdSP si dovrà impegnare, possibilmente con il sostegno economico dello Stato o delle Regione, per il completo recupero dell'area e delle strutture fortificate presenti, avviando interventi per stralci che consentano una sempre maggiore fruibilità per la collettività messinese e per i turisti.
- c) **Recupero e valorizzazione dell'area della Fiera di Messina.** Si tratta di un compendio demaniale sul quale sono molto alte le aspettative della città potendo costituire il punto di partenza per una riqualificazione complessiva di tutta la parte del waterfront portuale che va dalla Capitaneria a mare sino al Torrente Annunziata. Ovviamente si tratta del primo intervento in quanto per realizzare l'obiettivo complessivo, già posto dal nuovo PRP, si dovrà attendere lo spostamento del traffico di traghetti da Rada San Francesco al nuovo Porto di Tremestieri. Molte risultano essere state nel passato le idee per la valorizzazione dell'area che tuttavia non hanno trovato attuazione per varie ragioni e non ultima la circostanza che molti degli edifici presenti sono vincolati e comunque non è possibile alterare l'assetto complessivo dell'area che ha una obiettiva valenza paesaggistica costituendo un affaccio sullo Stretto di Messina. Si ritiene pertanto utile perseguire un approccio diverso che partendo dagli interventi già programmati dall'AdSP, di cui uno in fase di ultimazione ed il secondo in fase di cantierizzazione, consenta di acquisire, a seguito di un concorso di progettazione, un master plan unitario di tutta la zona che va dalla fine del porto operativo al Torrente Annunziata in cui individuare le funzioni dei vari tratti di costa ma anche quelle specifiche dei singoli corpi edilizi presenti in quel compendio. Occorre

quindi dotarsi di un piano di assetto complessivo che restituisca l'intera area del waterfront portuale nord alla fruizione urbana mettendo a disposizione della città un affaccio sullo Stretto di grande valore paesaggistico. A quel punto si potrà procedere per stralci valutando quali interventi potranno essere realizzati con fondi del bilancio dell'AdSP e per quali invece sarà necessario coinvolgere i privati per la realizzazione degli interventi di recupero ed il successivo utilizzo pluriennale per le funzioni stabilite. Si ritiene che entro il 2021 dovrà essere approntato detto Master Plan così da consentire l'immediata attivazione delle successive fasi di valorizzazione. Quanto alle funzioni che nell'area dell'ex quartiere fieristico si dovranno svolgere, nel rispetto delle necessità di salvaguardia dei beni vincolati esistenti, si ritiene che esse debbano rientrare nella sfera delle attività di uso urbano/terziario/ricreativo con parziale utilizzo anche per spazi espositivi, all'aperto e al chiuso, in maniera da farlo diventare uno spazio urbano aperto integrato con il resto della città.

d) **Potenziamento dell'approdo di Tremestieri.** L'importanza dell'approdo di Tremestieri e la sua fragilità sono testimoniati dalle proteste che gli autotrasportatori hanno messo in atto a causa dell'allungamento, sino a 3/5 ore sia pur solo in alcuni momenti della giornata ed in alcuni giorni specifici della settimana, dei tempi di attesa per l'imbarco. Le cause della dilatazione dei tempi di attesa, verificatasi agli inizi del mese di giugno, erano da individuare in un aumento della domanda di traghettamento (conseguente ad un fenomeno, in controtendenza rispetto alla crisi economica e dei traffici manifestate in altre realtà portuali italiane) a fronte della impossibilità di aumentare, da parte dei vettori privati, il numero delle corse verso Villa San Giovanni e verso Reggio Calabria. In situazioni analoghe, ma in periodo pre-COVID, superati i 60/90 minuti di attesa scatta una deroga all'attraversamento della Città di Messina da parte dei mezzi pesanti che consente a questi ultimi di potersi imbarcare sulle navi disponibili nel porto storico ed a Rada S.Francesco. Purtroppo, la presenza di limitazioni alle ordinarie modalità di traghettamento per effetto delle normative nazionali conseguenti all'emergenza sanitaria non consentiva l'attivazione di questa deroga e ciò ha generato in diverse occasioni ritardi considerevoli e proteste vibranti degli autotrasportatori che in quelle situazioni vedono messa a rischio la possibilità stessa di effettuare utilmente il viaggio successivo. Queste circostanze, purtroppo, si sommano alle difficoltà di soddisfare la richiesta di transito che in alcuni periodi dell'anno si manifestano allorquando per effetto di particolari eventi meteo si spostano nel porto ingenti quantità di sabbia inibendo

l'operatività di uno scivolo. I tempi tecnici per il ripristino, ancorchè esistano ormai delle procedure consolidate che consentono di disporre con celerità delle imprese per la rimozione dei sedimenti, sono comunque importanti e questo costituisce ciclicamente un ulteriore problema per l'operatività dell'approdo. In ragione di ciò appare necessario realizzare al più presto un terzo scivolo, da posizionare nei pressi del confine nord dell'area, che consentirebbe sia di poter aumentare in condizioni ordinarie l'offerta di stiva per soddisfare i picchi di domanda, sia per assicurare, durante gli eventi critici conseguenti all'insabbiamento del primo scivolo, la disponibilità di due altri scivoli limitando i disagi per il traghettamento. Questo consentirebbe di escludere, facendolo diventare solo una previsione assolutamente residuale, la possibilità di attivare la deroga al blocco del transito dei mezzi pesanti in città che tante proteste solleva sia parte dell'Amministrazione Comunale che dei singoli cittadini. Una ulteriore utilità di cui occorre verificare presto la fattibilità è quella di ottenere che l'appaltatore che sta realizzando il nuovo Porto di Tremestieri realizzi da subito le parti di piazzali in progetto esistenti subito a ridosso dell'attuale piazzale di smistamento dei mezzi per consentirne l'utilizzo come aree di accumulo in preimbarco. Questo agevolerebbe in maniera significativa la gestione dei mezzi in attesa consentendo una migliore differenziazione dei flussi per vettore e l'alleggerimento del traffico sulla chiocciola che desta più di qualche preoccupazione quando, in alcuni momenti, è completamente intasata rendendo difficili, se non impossibili, eventuali interventi in emergenza per problemi conseguenti ad un guasto di uno dei mezzi in coda. Un ulteriore intervento che si cercherà di avviare già nel corso del 2020 è quello di realizzare un impianto automatico di monitoraggio dei mezzi in arrivo al piazzale ed in uscita verso gli imbarchi che consenta all'AdSP di fornire agli autotrasportatori, oltre che ai vettori marittimi, informazioni aggiornate sul numero e sulla tipologia dei mezzi in attesa di imbarco.

- e) **Sistemazione della parte terminale della banchina Vespri.** Si tratta di una porzione di banchina su cui affaccia una caserma della Capitaneria di porto che l'azione del mare, in quella porzione di porto molto esposta ai venti dominanti, ha negli ultimi tempi fortemente danneggiato rendendone impossibile l'utilizzo. La sistemazione della banchina, oltre che consentire gli ordinari usi da parte della Guardia Costiera ed assicurare la protezione all'edificio demaniale, consentirebbe di poter disporre, in situazione di particolare necessità per la presenza contemporanea di più navi da

crociera, di un ulteriore spazio dove far slittare la prua della prima nave con aumento dell'operatività delle altre lungo la parte restante della banchina.

- f) **Sistemazione dello scivolo nella banchina interna del Molo Norimberga.** I piazzali del Molo Norimberga sono sufficientemente grandi per consentire la gestione contemporanea di una seconda nave traghetto o ro-ro ormeggiata sulla banchina interna verso gli invasi di RFI. Questo intervento, di modesta entità, consentirebbe di disporre di una nuova banchina pienamente operativa sia per l'ormeggio delle navi traghetto che oggi utilizzano l'invasatura n.0 di RFI (che è intenzione dell'AdSP destinare ai mezzi veloci nell'ambito di un intervento di rifunionalizzazione delle aree a servizio del traffico passeggeri a ridosso della Stazione Marittima FS) sia per consentire di soddisfare le richieste di nuovi ormeggi per l'avvio di nuove linee di autostrade del mare avanzate da nuovi operatori.

Per quanto riguarda il Porto di Milazzo le priorità infrastrutturali sono da individuare nei seguenti interventi:

- a) **Completamento dei lavori di sistemazione dell'ampliamento della banchina XX Luglio.**

Il progetto di completamento delle Banchine commerciali del Porto nella zona Sud, approvato nel 2007 e successivamente appaltato nel 2010, prevedeva la realizzazione di nuovi accosti per circa 360 metri, uno scivolo (Dente XX Luglio Sud) da destinare alle navi Ro-Pax e circa 18.000 mq di Piazzali. L'appalto è stato risolto in danno contro l'appaltatrice per grave inadempienza nell'agosto del 2018, mentre a giugno 2019 è stata ultimata l'attività della Commissione di Collaudo che ha prodotto la relazione finale di accertamento tecnico-contabile.

Contestualmente l'Autorità Portuale di Messina decise di procedere al riappalto dell'opera ed a tal fine diede incarico al Provveditorato alle OO.PP. per la progettazione del progetto di ultimazione dei lavori delle banchine. Ultimata la progettazione e acquisiti i pareri si dovrebbe procedere, entro la fine del 2020, alla gara d'appalto.

- b) **Lavori di dragaggio dell'imboccatura del porto.**

I lavori in questione, appaltati nell'anno 2006, di fatto non sono stati mai avviati in quanto furono subito sospesi a seguito dell'istituzione del SIN e della necessità di caratterizzare i sedimenti, secondo la sopravvenuta normativa.

Solo nel mese di giugno del 2019 è stata ottenuta l'autorizzazione del Ministero dell'Ambiente che consente di procedere con l'avvio dei lavori. Da ultimo sono stati affidati gli incarichi per il monitoraggio archeologico e per quello ambientale e sono in corso approfondimenti con l'appaltatore per verificare la possibilità di avviare i lavori ma solo dopo aver chiuso le pendenze conseguenti al lungo fermo del cantiere ed alle riserve avanzate.

Il dragaggio permetterà di garantire fondali a -10.00 m slmm che aumenteranno le condizioni di operatività del porto anche per navi commerciali e passeggeri di grandi dimensioni.

Per quanto riguarda i porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni sono state affidate le attività di ricognizione dei fondali e di analisi dello stato delle infrastrutture che consentiranno di avviare una riflessione tecnica sulle priorità infrastrutturali da affrontare ed avviare le relative progettazioni. In tale occasione saranno verificate le indicazioni su alcune criticità segnalate dall'Autorità Marittima che limitano le condizioni di operatività dei porti.

Allo stato è possibile solo recepire le indicazioni provenienti dalla Regione Calabria che ha comunicato che erano stati assegnati a questi porti i seguenti finanziamenti:

- lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini del porto di Reggio Calabria, finanziato per euro 6.500.000;
- lavori di adeguamento tecnico-funzionale della banchina, risanamento strutturale banchina scivolo 0 del porto di Villa San Giovanni, finanziato per euro 5.000.000, di cui euro 4.000.000 a carico della Regione ed euro 1.000.000 a carico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Nei termini concordati le Amministrazioni a suo tempo coinvolte non hanno prodotto le progettazioni richieste e non è stato possibile finalizzare i finanziamenti promessi che si sta cercando di riattivare.

4.12. Politiche di sostegno allo sviluppo dell'economia portuale

I Porti dello Stretto costituiscono per i territori delle provincie di Messina e di Reggio Calabria un elemento caratterizzante la vita quotidiana perché l'integrazione sociale che esiste tra le due città capoluogo sposta migliaia di persone al giorno attraverso una striscia di mare di poche miglia che separa la Sicilia dalla Calabria.

Purtuttavia oltre a consentire il traghettamento il mare non sembra aver spinto, almeno in tempi moderni, ad ulteriori momenti di valorizzazione delle sue infinite risorse al di fuori dello sfruttamento ai fini turistici.

Negli ultimi anni, almeno nel Porto di Messina, si è per fortuna sviluppato il settore crocieristico che, prima che intervenisse il blocco temporaneo conseguente all'emergenza sanitaria da COVID-19, riusciva a movimentare circa 400.000 passeggeri all'anno con una tendenza alla crescita confermata dal sempre maggiore interesse delle principali compagnie di navigazione.

Ma il mare, attraverso la declinazione delle varie attività ad esso correlate che vengono comunemente raggruppate con la denominazione di "economia del mare", può consentire sviluppo e generare nuove opportunità di crescita.

La presenza di un sistema portuale ben attrezzato, le grandi capacità nei settori della formazione e della ricerca delle Università di Reggio Calabria e di Messina, il posizionamento baricentrico rispetto al Mediterraneo e la facilità di far viaggiare persone e merci sia per mare che per ferrovia che per aereo dovrebbero essere driver più che sufficienti (anche se alcuni di essi dovrebbero essere meglio organizzati) per innescare moderni processi di sviluppo.

L'AdSP può svolgere un ruolo di facilitatore di nuove iniziative legate all'economia del mare in sinergia con gli Enti Locali e Territoriali con l'obiettivo di aumentare le opportunità di lavoro per gli operatori portuali e di conseguenza i traffici.

Non secondaria l'opportunità di indirizzare questi interventi di sostegno verso le aree comprese nelle ZES di cui si è detto e ciò al fine di poter utilizzare i vantaggi di vario tipo che a detta iniziativa sono correlate.

Vale la pena di ricordare alcuni dei settori, facenti parte della più ampia categoria dell'economia del mare, in cui l'AdSP dello Stretto potrebbe valutare iniziative di supporto ed accompagnamento all'avvio di start-up particolarmente innovative:

- filiera della cantieristica: racchiude le attività di costruzione di imbarcazioni da diporto e sportive, cantieri navali in generale e di demolizione, di fabbricazione di strumenti per navigazione e, infine, di installazione di macchine e apparecchiature industriali connesse;
- ricerca, regolamentazione e tutela ambientale: include le attività di ricerca e sviluppo nel campo delle biotecnologie marine e delle scienze naturali legate al mare più in generale, assieme alle attività di regolamentazione per la tutela ambientale e nel campo dei trasporti e comunicazioni.

- attività ricreative e turistiche: ricomprende le attività connesse al turismo nel campo del divertimento, come i tour operator, guide e accompagnatori turistici, parchi tematici e altri ambiti legati all'intrattenimento e divertimento;
- sfruttamento dell'energia del mare: vi fanno parte tutte le attività di produzione di energia rinnovabile collegate al mare che utilizzano le correnti e le onde.

L'AdSP, sfruttando fondi europei, potrebbe promuovere la creazione di un *innovation hub del mare* dove insediare, d'intesa e con la collaborazione del sistema universitario e della ricerca, laboratori di ricerca e sviluppo di tecnologie collegate al mare ed alle attività marittimo-portuali, centri di formazione avanzata e specialistica di nuove professionalità collegate all'economia del mare, incubatori di giovani imprese collegate a dette attività di ricerca e sviluppo fortemente orientate all'esportazione ed alla apertura di nuovi mercati.

4.13. Iniziative per l'integrazione con le altre modalità di trasporto

Uno dei compiti primari assegnati alle Autorità di Sistema Portuale con la recente riforma del 2016 è quello di favorire la creazione di un sistema logistico collegando i porti ai retroporti ed alle aree di produzione e di consumo.

Affinchè si possa parlare di un vero sistema logistico occorre integrare le varie modalità di trasporto ed in particolare quello marittimo con quello ferroviario ed aereo. Favorire l'integrazione intermodale vuol dire consentire il facile spostamento di persone, mezzi, merci e con esso lo sviluppo di attività sia produttive che di consumo.

Lo stesso sviluppo del traffico crocieristico nei Porti dello Stretto potrebbe trovare grande spinta dalla presenza di un aeroporto, il Tito Minniti di Reggio Calabria, che potrebbe diventare l'hub per raggiungere in tempi molto brevi oltre che ovviamente la stessa Reggio Calabria anche Messina e le Isole Eolie.

Avere un aeroporto con collegamenti con le principali capitali europee vorrebbe dire rendere facilmente raggiungibili le mete turistiche della zona e nel contempo consentire lo sviluppo di una nuova offerta turistica che potrebbe integrare la permanenza di alcuni giorni nelle località turistiche dell'Area dello Stretto e delle Isole Eolie con i tour crocieristici nel Mediterraneo e nell'Egeo.

Nella fase di raccolta dei contributi per la redazione di questo POT sono pervenute numerose sollecitazioni da parte dei cittadini sulla necessità di collegare il Porto di Messina con l'Aeroporto di Reggio Calabria e ciò sia per favorire la mobilità degli abitanti della Città Metropolitana di Messina

(altrimenti costretti a lunghi e costosi trasferimenti sino a Catania) ma soprattutto come sistema per attrarre turisti sia per le città di Reggio Calabria e Messina che per le Isole Eolie.

Molto interessante, in particolare, la proposta pervenuta di una rilocalizzazione delle aree di accoglienza dei passeggeri dell'Aeroporto di Reggio Calabria che potrebbero essere realizzate in aree industriali adiacenti oggi utilizzate ma che potrebbero essere rese disponibili con il trasferimento incentivato dell'azienda in un altro compendio industriale dismesso non distante che consentirebbe altresì l'espansione della produzione.

La nuova posizione del terminal passeggeri avrebbe il vantaggio di poter disporre nelle immediate vicinanze di una stazione ferroviaria facilmente collegabile con la città mediante un sistema di metropolitana leggera e di un'area a mare dove poter realizzare un pontile per collegamenti marittimi veloci con Messina e con le Isole.

Questo intervento di integrazione modale tra aereo e nave sarebbe oltremodo vantaggioso per il sistema portuale soprattutto perché collegherebbe facilmente i porti a territori lontani con tutti i vantaggi che da questo ne deriverebbero per le attività commerciali e produttive.

Un bacino potenziale di quasi 1.500.000 di abitanti che troverebbe nell'Aeroporto di Reggio Calabria, non per niente denominato Aeroporto dello Stretto, la possibilità di aumentare i flussi sia in ingresso che in partenza con benefici diffusi anche per i settori economici collegati al turismo ed alla portualità.

L'AdSP dello Stretto dovrà fornire, per quanto possibile e consentito dalla norme, il massimo supporto alle Istituzioni del territorio per trovare le migliori soluzioni per un definitivo rilancio dell'Aeroporto di Reggio Calabria con l'obiettivo di aumentare l'appeal dei propri porti per l'incremento di traffici nei settori del crocierismo e dei maxi yacht.

Particolare attenzione dovrà poi porsi alla integrazione del sistema portuale con la rete ferroviaria nazionale e ciò affinché i passeggeri che sbarcano a Villa San Giovanni per prendere in stazione i treni, da qualche tempo anche collegati in AV alle principali destinazioni del centro e nord Italia, possano trasferirsi con comodità e sicurezza ai treni indipendentemente che viaggino con le navi di RFI o con il vettore privato. Analogo ragionamento, ovviamente, dovrà essere fatto in fase di arrivo a Villa San Giovanni per il successivo spostamento a Messina.

Per quanto riguarda invece il Porto di Reggio Calabria risulta che la Regione Calabria abbia ultimamente avviato delle interlocuzioni con Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. per migliorare l'accessibilità fra il sistema ferroviario ed il porto. Dalle prime risultanze di questa interlocuzione,

tuttora in corso, è emersa una notevole difficoltà a realizzare una fermata in prossimità dell'attuale approdo delle navi veloci ma, allo stesso tempo, sono state analizzate possibili soluzioni di collegamento dalle fermate più prossime, Reggio Calabria Lido e Reggio Calabria S. Caterina, che devono intendersi complementari e non alternative. Tali soluzioni necessitano di un ulteriore approfondimento, di un coinvolgimento più ampio e devono inquadrarsi nel complessivo sistema di mobilità della città di Reggio Calabria.

Tuttavia, limitatamente al collegamento da Reggio Calabria S. Caterina potrebbero ipotizzarsi delle soluzioni che coinvolgano esclusivamente Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. e l'AdSP dello Stretto. In particolare si potrebbe valutare l'apertura del sottopasso di stazione garantendo una viabilità pedonale protetta nell'area portuale, lungo il confine con l'asse ferroviario. Tale soluzione garantirebbe indirettamente, attraverso la fermata ferroviaria, anche l'accesso all'area urbana nel quartiere S. Caterina.

Una ultima grande opportunità che non può essere non colta è quella della vicinanza dei Porti dello Stretto al Porto di Gioia Tauro e quindi la possibilità di integrare il traffico delle merci operato con rotabili e container con le navi traghetto che provengono dalla Sicilia o vi sono diretti con i servizi di linea operati dalle navi portacontainer lungo le rotte intercontinentali.

Favorire queste forme di integrazione intermodale, cui si aggiunge la tradizionale modalità stradale che oggi è assicurata dalla presenza nel nodo di Villa San Giovanni di un raccordo autostradale che giunge quasi a ridosso delle banchine, vuol dire creare le condizioni perché passeggeri e mezzi possano trovare nei Porti dello Stretto grande facilità di attraversamento qualunque sia la modalità e la provenienza/destinazione.

5. Obiettivi operativi di breve, medio e lungo periodo

5.1. *Obiettivi di natura organizzativa per il completamento della fase di star-up dell'Ente*

Con la nomina del Presidente da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti è stata avviata la costituzione dell'AdSP dello Stretto che si è sviluppata partendo dalla struttura della soppressa Autorità Portuale di Messina.

Dopo aver proceduto all'acquisizione dei compendi demaniali dei porti di Villa San Giovanni e di Reggio Calabria, alla nomina del Comitato di Gestione e dell'Organismo di partenariato del mare restano da compiere una serie di attività che costituiscono le precondizioni per giungere alla piena operatività dell'Ente. Sostanzialmente si tratta di concludere la fase di start-up dell'AdSP.

I principali obiettivi operativi da raggiungere per concludere questa fase saranno i seguenti:

- Ridefinizione dell'organizzazione degli uffici. Al fine di poter procedere ad una pianificazione di sistema ed a una costante interrelazione con gli interlocutori istituzionali comunitari l'AdSP dovrà dotarsi di una struttura organizzativa interna configurata in funzione di tali scopi e dotarsi di personale idoneo sia dal punto numerico che delle nuove competenze necessarie in materia ambientale, per la transizione al digitale, per la internazionalizzazione e per la gestione delle risorse europee. Le strutture amministrative decentrate, da localizzare nei porti di Messina, di Milazzo e di Reggio Calabria, dovranno essere dotate di risorse umane e finanziarie per consentire che sia assicurata con efficacia l'operatività dei porti garantendo agli utenti, agli operatori portuali ed alle Istituzioni locali di avere una rapida ed efficace interlocuzione senza condizionamenti dalla circostanza che la sede dell'Ente sia stata individuata nel Comune dove preesisteva un'autorità portuale.
- Aggiornamento dei regolamenti per la gestione dell'azione amministrativa. L'estensione ad altri porti delle consuetudini amministrative della soppressa Autorità Portuale di Messina comporterà la necessità di riformulare tutta la dotazione di regolamenti interni esistenti oltre che con la formulazione di nuovi con l'obiettivo di disciplinare in maniera preventiva la gestione dei procedimenti amministrativi e preparare le basi per la complessiva reingegnerizzazione dei processi di gestione documentale e per il rilascio delle autorizzazioni.
- Consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione. Il rispetto delle normative sulla prevenzione della corruzione e per la trasparenza amministrativa non sempre è garanzia per il raggiungimento del risultato di un'azione amministrativa indipendente connotata dal perseguimento dell'esclusivo interesse pubblico. In più, spesso, l'esclusiva applicazione

formale delle norme crea intralci all'azione amministrativa ed appesantimenti delle procedure. Nell'azione amministrativa complessiva, pertanto, dovranno essere messi in atto dei comportamenti virtuosi da parte del personale dipendente che dovrà connotare la propria azione per la convinta applicazione dei principi di correttezza ed imparzialità. A tal fine si dovrà procedere alla creazione di un sistema di audit interno, supportato dal monitoraggio costante dei risultati dell'azione amministrativa dei singoli dipendenti e dirigenti, che consenta di allentare i formalismi delle procedure, con conseguente semplificazione delle stesse, garantendo nel contempo forme di accertamento tempestivo di eventuali abusi o di segnali di deviazione rispetto ai regolamenti vigenti.

5.2. Azioni prioritarie nel breve termine

Si tratta di interventi che devono essere avviati entro il 2022 e che unitamente a quelli già in corso, di cui al paragrafo 1.11, ed agli altri già descritti nei capitoli precedenti costituiranno l'impegno prioritario per l'AdSP.

Oltre a questi interventi, in parte rientranti nella categoria delle opere di grande infrastrutturazione, si presterà la massima attenzione, soprattutto con riferimento ai porti di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, per un piano pluriennale di manutenzione dei compendi portuali per eliminare molte criticità che sono state segnalate dall'Autorità Marittima e dalle altre Istituzioni portuali.

5.2.1. Interventi infrastrutturali

Porto di Messina		
ME13 - Riqualficazione del waterfront presso le aree portuali della città di Messina con realizzazione di un parco urbano in «Zona Falcata»		
Importo stimato	€ 2.500.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
ME14 - Riqualficazione del waterfront presso le aree portuali della città di Messina con realizzazione di un parco urbano in località «Annunziata»		
Importo stimato	€ 2.500.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
ME15 - Riqualficazione del waterfront presso le aree portuali della città di Messina con realizzazione di percorsi pedonali protetti per i passeggeri		
Importo stimato	€ 1.600.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020



ME16 - Riqualificazione della «Stazione Marittima» di Messina per l'accoglienza dei pendolari dello Stretto		
Importo stimato	€ 1.900.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
ME17 - Realizzazione di sistemi di gestione high tech e sistemi di produzione da fonti rinnovabili		
Importo stimato	€ 1.200.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
ME18 - Realizzazione nuovo ingresso nord all'area della ex quartiere fieristico con sistemazione della viabilità interna e dell'impiantistica di servizio		
Importo stimato	€ 1.500.000	
ME19 - Lavori di riconfigurazione delle corsie di ingresso/uscita del Porto di Tremestieri e relativi impianti		
Importo stimato	€ 6.000.000	
ME20 - Realizzazione opere di consolidamento e rifunionalizzazione della banchina Vespri Nord in corrispondenza alla Caserma a mare della Capitaneria di porto		
Importo stimato	€ 3.500.000	
ME21 - Realizzazione opere di rifunionalizzazione aree della G.d.F. presso la radice del Molo Norimberga		
Importo stimato	€ 550.000	
ME22 - Ristrutturazione e riqualificazione urbana dell'Area Stazione Marittima - S.Cecilia. Bonifica delle aree e realizzazione Parco urbano Maregrosso-Via Don Blasco		
Importo stimato	€ 7.000.000	Protocollo d'intesa con il Comune di Messina in data 14/11/2018
ME23 - Riqualificazione di aree sottoutilizzate e realizzazione di un sistema di mobilità integrata tra Zona Falcata e Tremestieri. C.s. "Via Marina" - Lotto Contesse/Porto Tremestieri		
Importo stimato	€ 40.000.000	Protocollo d'intesa con il Comune di Messina in data 14/11/2018
ME24 - Realizzazione di una piastra logistico/distributiva nell'area S.Filippo Tremestieri-Messina		
Importo stimato	€ 81.500.000	Protocollo d'intesa con il Comune di Messina in data 14/11/2018
ME25 - Ristrutturazione e riqualificazione urbana dell'Area Stazione Marittima - S.Cecilia. Bonifica delle aree e realizzazione Parco urbano Stazione Marittima		
Importo stimato	€ 19.850.000	Protocollo d'intesa con il Comune di Messina in data 14/11/2018



Porto di Reggio Calabria		
RC02 - Riqualficazione del waterfront a nord della città di Reggio Calabria mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare		
Importo stimato	€ 2.900.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
RC03 - Lavori di ristrutturazione e rifunionalizzazione dell'edificio "ex sede Autorità Marittima"		
Importo stimato	€ 2.900.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
RC04 - Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali ed ai crocieristi		
Importo stimato	€ 2.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
RC05 - Riammodernamento impianti di illuminazione e realizzazione di sistemi di gestione high tech		
Importo stimato	€ 1.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
RC06 - Realizzazione di un impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili		
Importo stimato	€ 1.500.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
RC07 - Lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini del porto di Reggio Calabria.		
Importo stimato	€ 6.500.000	Finanziamento Regione Calabria in fase di verifica

Porto di Milazzo		
MZ09 - Realizzazione di un'area a parcheggio e di piazzali a servizio della logistica presso le aree portuali del sottoflutto del porto di Milazzo		
Importo stimato	€ 2.500.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
MZ10 - Lavori di riqualficazione delle aree di Giammoro con restyling del lungomare asse viario «Ex ASI»		
Importo stimato	€ 2.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
MZ11 - Riammodernamento e potenziamento degli impianti di illuminazione e realizzazione di sistemi di gestione high tech		
Importo stimato	€ 1.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
MZ12 - Litorale nei Comuni di San Filippo del Mela e di Pace del Mela - Intervento di ripristino degli scarichi a mare della rete delle acque piovane e rifiorimento delle opere a mare di protezione		
Importo stimato	€ 800.000	

MZ13 - Allargamento del Molo Foraneo e rifioritura della mantellata a tergo del Molo Marullo		
Importo stimato	€ 7.000.000	

Porto di Villa S. Giovanni		
VSG01 - Sistemazione delle aree portuali del porto di Villa San Giovanni e miglioramento della viabilità interna		
Importo stimato	€ 2.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
VSG02 - Realizzazione di una stazione marittima presso il porto di Villa San Giovanni e strutture complementari per migliorare l'accessibilità dell'utenza alle aree portuali		
Importo stimato	€ 2.300.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
VSG03 - Riammodernamento e potenziamento degli impianti di illuminazione e realizzazione di sistemi di gestione high tech		
Importo stimato	€ 1.000.000	Candidato a finanziamento con i bandi PON I&R PAC 2020
VSG04 - Lavori di deguamento tecnico-funzionale della banchina, risanamento strutturale banchina scivolo 0 del porto di Villa San Giovanni		
Importo stimato	€ 5.000.000	Finanziamento Regione Calabria in fase di verifica

5.2.2. *Interventi sui servizi e le attività immateriali*

1) ANAS s.p.a. sta realizzando il progetto Smart Road a partire dall'Autostrada del Mediterraneo. L'obiettivo della Smart Road è quello di evolvere la rete stradale sottoponendola ad una graduale trasformazione digitale, grazie alla quale potrà dialogare con i veicoli connessi di nuova generazione. La Smart Road integra sistemi di comunicazione, controllo, monitoraggio e di info-mobilità tramite un approccio interdisciplinare e multi-tecnologico, che trasforma l'infrastruttura stradale in una vera e propria infrastruttura digitale. Grazie al dialogo tra la strada e i veicoli si potrà migliorare ulteriormente la sicurezza, ridurre l'incidentalità, aumentare il comfort di viaggio e l'info mobilità.

La ANAS Smart Road prevede diversi sistemi di controllo e monitoraggio del traffico attraverso sensori e telecamere intelligenti grazie alle quali potremo eseguire la lettura targhe e l'individuazione del transito di merci pericolose attraverso l'analisi video di lettura ottica dei codici Kemler-ONU posti sui mezzi di trasporto. Tramite il sistema Smart Road ci sarà la possibilità di gestire al meglio i flussi di traffico e di migliorare la sicurezza stradale.

In particolare, grazie a uno specifico finanziamento regionale, nell'ambito del progetto Smart Road per l'area di accesso al porto di Villa San Giovanni, si realizzerà il monitoraggio in real time per la valutazione delle code in accesso all'imbarco per la Sicilia nel porto di Villa San Giovanni.

Si prevede di sottoscrivere un accordo con ANAS, sotto la regia della Regione Calabria, per poter partecipare attivamente al progetto con l'obiettivo di utilizzare i dati di interesse dell'AdSP al fine di poter elaborare la previsione dei flussi di attraversamento dello Stretto e gestire la localizzazione delle merci pericolose.

2) Nell'ambito dell'Accordo Quadro sottoscritto con l'Università di Messina sono in corso le verifiche di fattibilità di un sistema di monitoraggio del traffico pesante in arrivo ed in partenza dagli approdi di Tremestieri. Questo dovrà consentire di acquisire informazioni e attivare degli algoritmi predittivi per valutare i tempi di attesa per gli imbarchi da rendere disponibili in real time agli autotrasportatori ed ai vettori marittimi.

A valle di questa attività, che dovrà trovare una replica sul Porto di Villa San Giovanni in sede di attuazione del progetto ANAS Smart Road di cui si è detto, si procederà con l'analisi di apparati ed applicativi esistenti, frutto delle pregresse attività svolte dalla soppressa AP Messina con UIRNET S.p.A., al fine di verificare la possibilità di integrarli per informatizzare la procedura di autorizzazione e controllo delle merci pericolose.

Nelle more dell'avvio della realizzazione del sistema informativo dell'AdSP dello Stretto, di cui si dirà in seguito, si verificherà la possibilità di utilizzare questi applicativi, opportunamente implementati, per la gestione del rilascio delle autorizzazioni di accesso in porto in tutti gli ambiti di security dei porti dello Stretto.

3) A seguito dei bandi pubblicati dal MIT per il finanziamento di interventi da finanziare nell'ambito del Programma di Azione e Coesione complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20 l'AdSP ha candidato un progetto denominato ASTRA (Analysis, Security, Tracking, Recognition, Administration), per una spesa prevista di euro 3.500.000, che dovrà consentire l'avvio del programma di digitalizzazione dell'Ente e dei porti del Sistema Portuale.

Il progetto sarà sviluppato in collaborazione con l'Università di Messina, il CINI (Consorzio Interuniversitario per l'Informatica) ed il C.N.R. ed avrà due obiettivi principali. Da un lato dotare l'AdSP dello Stretto di un proprio sistema informativo che consenta la gestione full digital

dell'attività amministrativa ed il controllo dell'operatività dei porti e delle aree logistiche ad esse collegate nella prospettiva di supportare la digitalizzazione della catena logistica sfruttando tutte le più moderne tecnologie e rendere i porti pronti ad interfacciarsi con i moderni sistemi delle navi e degli operatori. Dall'altro creare il nucleo di base di una comunità di sviluppo software, open source e liberamente e facilmente riusabile, dedicato ai porti ed alla logistica che possa allargarsi ad altre AdSP e nodi logistici.

Il Progetto dovrà costituire, insieme al Piano di Azione Digitale di cui si è detto, la strategia per lo sviluppo di un sistema portuale altamente informatizzato ed orientato da un lato ad integrarsi con le politiche delle *smart city* e dall'altro essere catalizzatore delle più moderne applicazioni di questi concetti ai sistemi produttivi territoriali per la creazione di una *smart landscape* dello Stretto.

4) Sempre nell'ambito delle candidature di progetti da finanziare nell'ambito del Programma di Azione e Coesione complementare al PON "Infrastrutture e Reti" 2014-20 è stata avviata una collaborazione con il CNR per lo sviluppo di applicazioni e servizi digitali per favorire la mobilità sostenibile multimodale nelle aree di attrazione turistica. Il progetto prevede di utilizzare sistemi di mobilità dolce e green per gli spostamenti dei turisti e dei crocieristi consentendo nel contempo di ottimizzare i percorsi facilitando e migliorando le loro esperienze nei Porti dello Stretto.

5.4. Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine

Si tratta di interventi la cui attivazione è collegata ad una condivisione strategica successiva con altri Enti ed Istituzioni e la cui esatta definizione e programmazione potrà essere fissata solo dopo l'approvazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e degli aggiornamenti dei Piani Regolatori Portuali.

a) Completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto

La scelta operata alcuni anni fa sul versante di Messina, poi trasfusa nelle previsioni del Piano Regolatore Portuale da poco approvato, per il trasferimento del traffico di traghettamento di auto e mezzi pesanti dal Porto Storico e dalla Rada S.Francesco al nuovo Porto di Tremestieri ha alterato quello che era lo schema dei collegamenti che si era consolidato negli anni tra i porti di Messina e di Villa San Giovanni e che seguiva la tratta di minor distanza tra le coste. Questa soluzione comporterà, a regime, l'eliminazione dei problemi generati dall'attraversamento del centro abitato di Messina da parte dei mezzi pesanti.

Dal lato calabrese è stata avviata analoga iniziativa, con la previsione dello spostamento delle attività di traghettiamento dal Porto di Villa San Giovanni ad un nuovo porto da realizzare a sud della città in località “Acciarello” e “Bolano”. Su iniziativa del Consiglio Comunale di Villa San Giovanni (delibera consiliare n. 38 del 10/11/2008) venne individuata dal Commissario delegato, Prefetto di Reggio Calabria, una soluzione alternativa agli attuali scali che prevede la realizzazione di tre nuovi approdi a sud per il traghettiamento e di una bretella di collegamento e della connessa viabilità tra i polmoni di stoccaggio a monte e le nuove strutture portuali. Su detto spostamento risulta essere stato ottenuto l’assenso anche della Città Metropolitana di Reggio Calabria e della Regione Calabria.

Dalle informazioni che è stato possibile acquisire per sostenere tale iniziativa è stato elaborato uno studio di fattibilità a cura del Provveditorato Interregionale alle OO.PP. di Sicilia e Calabria a cui, però, non è seguita più alcuna azione successiva anche in termini di individuazione dei finanziamenti necessari.

Occorre, nell’ambito del Piano Regolatore di Sistema Portuale, che tale proposta venga attentamente rivalutata al fine di individuare la scelta definitiva che dovrà ovviamente tenere in debito conto i necessari collegamenti del nuovo porto con il sistema stradale nazionale assicurando idonei spazi, sia a terra che in banchina, per una gestione efficace delle attività di pre e post imbarco e per la sosta non solo delle navi in linea ma anche di quelle a disposizione dei vettori per la turnazione operativa e per l’integrazione nei momenti di picco.

La scelta dell’individuazione del nuovo porto di interfaccia di quello di Tremestieri in una zona a sud del Comune di Villa San Giovanni, operata dagli Enti Locali e Territoriali calabresi al momento ancora con atti di indirizzo e senza approvazioni formali di strumenti di programmazione vincolanti, è stata confermata dal Comune di Villa San Giovanni, dalla Città Metropolitana di Reggio Calabria e dalla Regione Calabria anche durante le fasi di raccolta delle informazioni per la predisposizione del presente POT e pertanto si può ritenere come un indirizzo vincolante per l’AdSP dello Stretto.

In ragione di ciò, nelle more della definizione delle procedure per l’esatta individuazione del nuovo porto, non sarà consentito l’avvio o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in aree della circoscrizione demaniale dell’AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata.

b) Rifunzionalizzazione del Porto di Milazzo

Nel Porto di Milazzo, in parte all'interno del bacino ed in parte lungo la costa, convivono diverse funzioni portuali che si sono sviluppate negli anni e che spesso vanno in conflitto tra di loro. Occorre avviare, nell'ambito del Piano Regolatore di Sistema Portuale, una revisione completa della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire una organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo ad ogni funzione di avere margini di sviluppo futuri.

A tal fine si ritiene che sia utile un allargamento dell'ambito portuale con la realizzazione di un nuovo bacino a nord (alle spalle della diga foranea) dove trasferire tutte le attività diportistiche che attualmente vengono svolte sul Molo Marullo.

Il nuovo bacino dovrà essere dimensionato non solo per trasferire la concessione in essere presso il Molo Marullo ma anche per accogliere nuovi posti barca ed i terminal per le minicrociere per le Isole Eolie.

In questo modo all'interno del bacino potranno essere opportunamente riposizionati, potenziandoli, gli ormeggi per i mezzi veloci per le isole e si potrà intervenire per l'ampliamento ed eventuale riposizionamento del terminal passeggeri.

La creazione del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto (quindi non soggetto alle normative in materia di security) consentirà di creare un ambito di water front dedicato all'ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini.

Questa nuova conformazione del porto potrebbe consentire di realizzare alla radice del Molo Marullo, recuperando gli attuali edifici esistenti, un Terminal passeggeri destinato alle navi da crociera ed ai maxi yacht che a quel punto potrebbero con più facilità utilizzare il bacino interno per l'ormeggio.

Le principali funzioni portuali di tipo amministrativo, ora insediate nei locali alla radice del Molo Marullo, potrebbero poi essere trasferite in un nuovo centro direzionale a servizio del porto e della città che potrebbe essere realizzato recuperando il complesso dei "Molini Lo Presti". Il collegamento del nuovo centro direzionale con il porto completerebbe la riqualificazione del water front portuale consentendo di far convivere le attività amministrative con quelle urbane in un contesto integrato di cui beneficerebbe anche la comunità cittadina per la possibilità di insediare attrattori con finalità commerciale e turistico-ricreativo.

Per quanto attiene alle funzioni commerciali esse dovrebbero continuare a svolgersi presso la banchina XXV luglio, nella conformazione complessiva in via di completamento, e nelle aree adiacenti da destinare alla logistica portuale.

Per rendere efficace la riorganizzazione portuale dovrà altresì essere individuata una nuova viabilità di collegamento dedicata che consenta di raggiungere il porto con facilità e senza interferenze con il traffico urbano e collegando nel contempo le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata presso l'agglomerato industriale di Giammoro.

c) Rifunzionalizzazione del Porto di Reggio Calabria

Il Comune di Reggio Calabria ha di recente comunicato di aver attivato delle iniziative per dare concreta attuazione al completamento della riqualificazione del lungomare cittadino sino al porto con la realizzazione del Centro Polifunzionale e Museo del Mare progettato dall'Arch. Zaha Hadid.

Questo tipo di scelta condizionerà in maniera irreversibile il destino del porto sia perché parte dell'intervento interesserà ampie parti delle aree demaniali portuali alle spalle della diga foranea ma soprattutto perché l'obiettivo complessivo di una riqualificazione urbana che coinvolge anche il porto non potrà che indirizzare anche le altre funzioni portuali che sarà possibile svolgere.

Si ritiene che, pertanto, nel porto in quella prospettiva sarebbe difficile consentire lo svolgimento di operazioni portuali per il carico/scarico di materiali alla rinfusa e/o in colli nonché il traghettamento dei mezzi pesanti. Sicuramente nulla osterebbe invece a conservare e possibilmente potenziare le funzioni per il traghettamento passeggeri senza auto e le funzioni diportistiche e crocieristiche.

Il Piano Regolatore di Sistema Portuale dovrà definire esattamente l'integrazione delle attività portuali con la realizzazione del Museo del Mare di cui si è detto stabilendo altresì se sarà possibile svolgere le funzioni commerciali che verranno estromesse dal porto in un altro ambito quale per esempio il porto di Saline Joniche che potrebbe rientrare nella circoscrizione della AdSP dello Stretto anche al fine di riqualificarlo e renderlo operativo.

d) Rifunzionalizzazione del Porto di Villa San Giovanni

Il Porto di Villa San Giovanni era nato come terminale marittimo della rete ferroviaria nazionale per consentire il trasferimento con nave dei treni. Successivamente, per iniziativa dei privati, sono state realizzate delle ulteriori opere marittime, poi acquisite al demanio marittimo dello Stato, che consentono tutt'oggi il traghettamento di auto e mezzi pesanti.

L'aumento dei traffici condiziona ormai pesantemente la vita cittadina e da qui la richiesta di realizzare un nuovo porto più a sud di cui si è detto. Ovviamente lo spostamento riguarderà esclusivamente le attività svolte dagli operatori privati in quanto il traghettamento operato da RFI, in regime di continuità ferroviaria, sarà mantenuto ed anzi dovrà essere oggetto di opportuni miglioramenti soprattutto per quel che riguarda la qualità dell'accoglienza e dei servizi ai passeggeri.

Il Piano Regolatore di Sistema Portuale, nel momento in cui definirà lo spostamento dei traffici nel nuovo porto, potrà fissare le nuove funzioni portuali che potranno essere svolte negli ambiti che verranno abbandonati. Si ritiene, anche per la tipologia delle infrastrutture marittime esistenti, che potrà andarsi a realizzare una integrazione, con ampliamento, della funzione diportistica ora svolta dal "porticciolo" che è stato realizzato in adiacenza agli scivoli nord ma che non fa parte della circoscrizione dell'AdSP dello Stretto. Si ritiene che sarebbe utile valutare la possibilità che anche detto marina venga inglobato nelle competenze dell'AdSP al fine di poter programmare un unico intervento di riqualificazione per la creazione di un hub per il diporto privato con servizi di accoglienza e per la ricettività turistica.

Il posizionamento di Villa San Giovanni rispetto alla costa calabrese ed alle Isole Eolie renderebbe il nuovo marina fortemente attrattivo soprattutto per il diportismo di transito nonché per i maxi yacht che potrebbero trovare lì la possibilità di operare una sosta tecnica per effettuare i rifornimenti prima di proseguire nelle loro navigazioni di crociera.

e) Sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali

Il traghettamento di mezzi pesanti e di merci è spesso condizionato dalla difficoltà di disporre nelle aree portuali di piazzali sufficienti per la movimentazione e la sosta. Questo soprattutto quando il traghettamento viene operato con navi ro-ro per le quali è necessario disporre di ampi piazzali per consentire anche lo stoccaggio preventivo dei rimorchi in partenza e la sosta successiva prima della ripresa da parte della motrice.

In certi casi, poi, prima dell'imbarco sarebbe utile realizzare operazioni di disaggregazione e riagggregazione del carico, in funzione delle differenti destinazioni, che possono aumentare fortemente l'efficienza del trasporto ottimizzando la capacità di stiva sia delle navi che degli stessi camion.

Il Piano Regolatore di Sistema Portuale dovrà individuare per il Porto di Tremestieri, per il Porto di Milazzo e per il nuovo Porto di Villa San Giovanni delle idonee aree da destinare allo scopo che potranno in parte essere realizzate con la partecipazione di capitale privato.

Dette aree dovranno essere direttamente collegate al porto ed alla viabilità primaria oltre che inserite in corridoi digitali affinché tutte le operazioni sulle merci possano essere condotte in maniera veloce e sicura.

f) Valorizzazione dei waterfront portuali

Le aree di interfaccia tra i porti e le città sono diventate, negli ultimi anni, terreno di scontro tra chi gestisce le infrastrutture portuali, che è costretto a innalzare recinzioni e ad imporre pressanti controlli di security, e chi da cittadino vorrebbe accedere alle banchine per trascorrervi il tempo libero.

I Piani Regolatori Portuali dovranno individuare esattamente quali sono le aree del porto operativo, che ordinariamente devono essere recintate ed assoggettate a security; e quali sono le aree che possono essere lasciate libere per la fruizione urbana ancorchè su di esse si svolgano attività di interesse portuale.

Si ritiene che possa essere introdotta anche una ulteriore classificazione di dette ultime aree allorquando le funzioni che si andranno a svolgere sono di esclusivo uso urbano e non è prevedibile immaginarne nel futuro un uso portuale.

In questo ultimo caso potrà essere valutata la possibilità di concedere in uso dette aree ai Comuni ove questi siano interessate a valorizzarle con interventi di riqualificazione per la libera fruizione dei cittadini.