



Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

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

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO **DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**

A_RELAZIONE ILLUSTRATIVA

RELAZIONE DPSS

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutera, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

**Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato
di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138**

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO

A.01

Gruppo di lavoro



CONSULENZA

Presidente

ing. Mario Paolo Mega

Direttore Area IV Tecnica

ing. Massimiliano Maccarrone

Ufficio 2° - Pianificazione

arch. Alessia Scimone

Ing. Roberto D'Orazio

Ing. Antonino Sutera

Ing. Salvatore Russo

Ing. Tindara Cristina Grasso

Arch. Emanuela Panarello

Arch. Mariaconcetta Giordano

Arch. Samuele Camolese

Arch. Filippo Bregola

Arch. Vittoria Attardi

Prof. Pietro Rostirolla

INDICE

| | |
|--|-----------|
| 1. PREMESSA | 1 |
| 2. IL QUADRO NORMATIVO VIGENTE | 3 |
| 3. IL QUADRO PIANIFICATORIO VIGENTE | 5 |
| 3.1 <i>I Porti della regione Sicilia</i> | 5 |
| 3.1.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato | 5 |
| 3.1.2 La pianificazione di livello intermedio | 9 |
| 3.1.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti | 12 |
| 3.2 <i>I Porti della regione Calabria</i> | 14 |
| 3.2.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato | 14 |
| 3.2.2 La pianificazione di livello intermedio | 17 |
| 3.2.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti | 18 |
| 4. COMPONENTI AMBIENTALI E REGIME VINCOLISTICO | 19 |
| 4.1 <i>Componenti Ambientali coinvolte</i> | 20 |
| 4.1.1 Paesaggio | 20 |
| 4.1.2 Biodiversità | 21 |
| 4.1.3 Suolo | 21 |
| 4.1.4 Acqua | 22 |
| 4.1.5 Aria | 22 |
| 4.1.6 Rumore | 23 |
| 4.1.7 Gestione dei Rifiuti | 24 |
| 4.1.8 Risorse Energetiche | 25 |
| 4.2 <i>Vincoli Ambientali e Paesaggistici</i> | 28 |
| 4.2.1 Vincoli Ambientali | 28 |
| 4.2.2 Vincoli Paesaggistici | 36 |
| 5. ACCORDI PRELIMINARI GIÀ SOTTOSCRITTI E CONTRIBUTI DEGLI ENTI COINVOLTI | 42 |
| 5.1 <i>Accordi preliminari già sottoscritti</i> | 42 |
| 5.1.1 Porto di Milazzo | 42 |
| 5.1.2 Porto di Villa San Giovanni | 45 |
| 5.1.3 Porto di Reggio Calabria | 47 |
| 5.1.4 Porto di Saline Joniche | 50 |
| 5.2 <i>Contributi degli Enti territorialmente coinvolti</i> | 51 |
| 6. L'ASSETTO INFRASTRUTTURALE DEL SISTEMA PORTUALE | 56 |
| 6.1 <i>Porti di Messina e Tremestieri</i> | 56 |
| 6.1.1 Contesto territoriale | 56 |
| 6.1.2 Accessibilità via mare | 58 |
| 6.1.3 Accessibilità via terra | 59 |
| 6.1.4 Principali criticità | 60 |
| 6.2 <i>Porto di Milazzo</i> | 61 |
| 6.2.1 Contesto territoriale | 61 |
| 6.2.2 Accessibilità via mare | 62 |
| 6.2.3 Accessibilità via terra | 63 |
| 6.2.4 Principali criticità | 64 |
| 6.3 <i>Porto di Villa San Giovanni</i> | 64 |
| 6.3.1 Contesto territoriale | 64 |
| 6.3.2 Accessibilità via mare | 66 |
| 6.3.3 Accessibilità via terra | 66 |
| 6.3.4 Principali criticità | 67 |
| 6.4 <i>Porto di Reggio Calabria</i> | 68 |
| 6.4.1 Contesto territoriale | 68 |
| 6.4.2 Accessibilità via mare | 70 |
| 6.4.3 Accessibilità via terra | 71 |
| 6.4.4 Principali criticità | 71 |
| 6.5 <i>Porto di Saline Joniche</i> | 72 |
| 6.5.1 Contesto territoriale | 72 |
| 6.5.2 Accessibilità via mare | 73 |
| 6.5.3 Accessibilità via terra | 73 |
| 6.5.4 Principali criticità | 74 |
| 7. L'INQUADRAMENTO SOCIO-ECONOMICO DEL SISTEMA PORTUALE | 74 |
| 7.1 <i>Il Quadro Economico di Riferimento (Q.E.R.)</i> | 74 |
| 7.2 <i>Tendenze dei traffici marittimi</i> | 75 |
| 7.2.1 Traffici containerizzati | 76 |
| 7.2.2 Traffici convenzionali | 76 |
| 7.2.3 Traffici di rinfuse (solide e liquide) | 77 |
| 7.2.4 Traghetti | 78 |
| 7.2.5 Crociere | 79 |
| 7.3 <i>Scenari di domanda</i> | 80 |
| 7.3.1 Gli scenari di domanda | 80 |
| 7.3.2 Lo Scenario Tendenziale (S0) | 81 |
| 7.3.3 Lo Scenario Tendenziale con Programmazione Strategica (S1) | 85 |

| | | |
|------------|---|------------|
| 7.3.4 | Lo scenario con il Ponte sullo Stretto e con la Programmazione Strategica (S2)..... | 88 |
| 7.4 | <i>L'analisi degli impatti socio-economici</i> | 92 |
| 7.4.1 | L'analisi qualitativa aggregata..... | 94 |
| 7.4.2 | Analisi quantitativa disaggregata: proposta modello di ottimizzazione multiobiettivo a supporto delle scelte dei Piani Operativi..... | 95 |
| 7.5 | <i>Scenari di domanda e posizionamento competitivo dei Porti dello Stretto</i> | 97 |
| 7.5.1 | Porti di Messina e Tremestieri..... | 99 |
| 7.5.2 | Porto di Milazzo..... | 101 |
| 7.5.3 | Porto di Villa San Giovanni..... | 103 |
| 7.5.4 | Porto di Reggio Calabria..... | 105 |
| 7.5.5 | Porto di Saline Joniche..... | 107 |
| 7.5.6 | Totale Sistema dei Porti dello Stretto..... | 109 |
| 8. | DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SVILUPPO DELL'AdSP | 111 |
| 8.1 | <i>Orientamenti Europei</i> | 111 |
| 8.2 | <i>Orientamenti Nazionali</i> | 113 |
| 8.3 | <i>Obiettivi dell'AdSP dello Stretto</i> | 115 |
| 8.3.1 | Introduzione di carattere generale..... | 115 |
| 8.3.2 | Obiettivi specifici dell'AdSP dello Stretto..... | 116 |
| 8.4 | <i>Quadro indicativo delle necessità infrastrutturali</i> | 117 |
| 8.4.1 | Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine..... | 120 |
| 8.4.2 | Porti di Messina e Tremestieri..... | 120 |
| 8.4.3 | Porto di Milazzo..... | 120 |
| 8.4.4 | Porto di Villa San Giovanni..... | 121 |
| 8.4.5 | Porto di Reggio Calabria..... | 121 |
| 8.4.6 | Porto di Saline Joniche..... | 121 |
| 9. | PERIMETRAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI | 123 |
| 9.1 | <i>Porti di Messina e Tremestieri</i> | 124 |
| 9.2 | <i>Porto di Milazzo</i> | 125 |
| 9.3 | <i>Porto di Villa San Giovanni</i> | 126 |
| 9.4 | <i>Porto di Reggio Calabria</i> | 127 |
| 9.5 | <i>Porto di Saline Joniche</i> | 128 |
| 10. | DEFINIZIONE E RIPARTIZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI | 129 |
| 10.1 | <i>Porti di Messina e Tremestieri</i> | 129 |
| 10.1.1 | Aree Portuali (Messina)..... | 130 |
| 10.1.2 | Aree Retroportuali (Messina)..... | 131 |
| 10.1.3 | Aree di interazione porto-città (Messina)..... | 131 |
| 10.1.4 | Aree Portuali (Tremestieri)..... | 132 |
| 10.1.5 | Aree Retroportuali (Tremestieri)..... | 132 |
| 10.1.6 | Aree di interazione porto-città (Tremestieri)..... | 132 |
| 10.2 | <i>Porto di Milazzo</i> | 132 |
| 10.2.1 | Aree Portuali..... | 133 |
| 10.2.2 | Aree Retroportuali..... | 134 |
| 10.2.3 | Aree di interazione porto-città..... | 134 |
| 10.3 | <i>Porto di Villa San Giovanni</i> | 134 |
| 10.3.1 | Aree Portuali..... | 135 |
| 10.3.2 | Aree Retroportuali..... | 135 |
| 10.3.3 | Aree di interazione porto - città..... | 136 |
| 10.4 | <i>Porto di Reggio Calabria</i> | 136 |
| 10.4.1 | Aree Portuali..... | 136 |
| 10.4.2 | Aree Retroportuali..... | 137 |
| 10.4.3 | Aree di interazione porto - città..... | 137 |
| 10.5 | <i>Porto di Saline Joniche</i> | 137 |
| 10.5.1 | Aree Portuali..... | 138 |
| 10.5.2 | Aree Retroportuali..... | 138 |
| 10.5.3 | Aree di interazione porto - città..... | 139 |
| 11. | INDIVIDUAZIONE COLLEGAMENTI DI ULTIMO MIGLIO | 140 |
| 11.1 | <i>Porti di Messina e Tremestieri</i> | 140 |
| 11.2 | <i>Porto di Milazzo</i> | 141 |
| 11.3 | <i>Porto di Villa San Giovanni</i> | 142 |
| 11.4 | <i>Porto di Reggio Calabria</i> | 144 |
| 11.5 | <i>Porto di Saline Joniche</i> | 144 |
| 12. | INTRODUZIONE SULL'APPROCCIO METODOLOGICO PER LA REDAZIONE/RIELABORAZIONE E AGGIORNAMENTO DEI PRP | 145 |
| 13. | CONCLUSIONI - CRITERI SEGUITI NELL'ASSETTO DEL SISTEMA E INDIRIZZI PER LA FUTURA PIANIFICAZIONE | 148 |
| 13.1 | <i>Riferimenti di base utilizzati per l'elaborazione del DPSS</i> | 148 |
| 13.2 | <i>Indirizzi programmatici di Sistema</i> | 149 |
| 13.3 | <i>Indirizzi programmatici dei singoli porti di Sistema</i> | 150 |
| 13.4 | <i>Collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio</i> | 158 |
| 13.5 | <i>Attraversamenti dei centri urbani</i> | 161 |
| | ELENCO ALLEGATI | 163 |

1. Premessa

L'attività legislativa in materia portuale dell'ultimo quinquennio, meglio descritta nel successivo capitolo 2, persegue l'obiettivo di consentire alle Autorità di Sistema Portuale (AdSP) una pianificazione più agevole dello sviluppo della portualità rispetto le procedure preesistenti, ciò sia all'atto della programmazione di Sistema che successivamente nella redazione e adeguamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP).

Il Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) è il nuovo strumento di programmazione per lo sviluppo dei porti di Sistema che viene a supplire la complessità dei previgenti Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP), atteso che il DPSS ha natura esclusivamente programmatoria e non già pianificatoria, tanto da non richiedere lo sviluppo contestuale della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Come prescritto dalla norma (art. 5, L. 84/94 e s.m.i.), il DPSS dovrà essere congruente con gli orientamenti europei in materia di portualità, con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con le reti infrastrutturali principali, nonché con il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica.

Quindi, il DPSS è destinato a individuare:

- a) gli obiettivi di sviluppo dei porti dell'Autorità di Sistema;
- b) gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'AdSP e che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale propriamente detta riferibile all'Autorità di Sistema, le ulteriori aree pubbliche e private assoggettate alla giurisdizione della stessa;
- c) la ripartizione degli ambiti portuali in:
 - c.1) aree portuali;
 - c.2) aree retro-portuali;
 - c.3) aree di interazione tra porto e città;
- d) i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio con i singoli porti, esterni all'ambito portuale di tipo viario e ferroviario, nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti di Sistema.

La struttura del DPSS prevede la redazione di una relazione illustrativa che descriva gli obiettivi e le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e le necessarie rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di 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 portuali.

La **sequenza logico-temporale dell'iter autorizzativo e approvativo del DPSS**, aggiornata su conforme disposizione dell'intervenuta Sentenza della Corte Costituzionale n. 6 del 26/01/2023, è la seguente:

- a) è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;
- b) è sottoposto, mediante conferenza dei servizi (art. 14-bis della Legge n. 241/1990) indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun Comune (Messina, Milazzo, Pace del Mela, San Filippo del Mela, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Montebello Jonico) territorialmente interessato, che si esprime entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;
- c) è approvato, nei quarantacinque giorni successivi all'acquisizione del parere dei Comuni, previa intesa con le Regioni territorialmente interessate, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della Legge n. 84/1994. In caso di mancanza di accordo si applicano le disposizioni di cui all'art. 14-quinquies della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Pertanto l'AdSP dello Stretto, al fine di dotarsi del suddetto strumento programmatico, ha affidato l'incarico per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema al Raggruppamento Temporaneo di Prestatori di Servizi, costituito dalla società Proger S.p.A. di Roma, capogruppo, e dalle società mandatarie Dinamica s.r.l. di Messina e Systematica s.r.l. di Milano, dando corso a una fase di programmazione decisiva per il futuro dei porti e delle aree di propria competenza, frutto anche di concertazione e confronto con gli Enti territoriali e i Portatori di interesse delle due sponde dello Stretto.

2. Il Quadro Normativo vigente

Il **Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS)** rappresenta una delle principali innovazioni normative introdotte dall'ultima riforma della **Legge n. 84/94 – Riordino della legislazione in materia portuale**, in tema di *programmazione della pianificazione* dei porti facenti parte delle AdSP, configurandosi quale strumento di indirizzo per la successiva redazione dei singoli Piani Regolatori Portuali di sistema.

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

Il percorso di riforma – iniziato nel 2015 con l'approvazione (da parte del Consiglio dei Ministri – DPCM del 26/08/2015) del **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, con l'obiettivo di migliorare il coordinamento delle strategie dei singoli scali all'interno di un'unica visione monitorata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e direttamente connesso alle politiche europee di sviluppo – è stato seguito dall'entrata in vigore del **D.lgs. 169 del 04/08/2016**.

In seguito all'entrata in vigore del **D.lgs. n.169/2016** sono state istituite 16 Autorità di Sistema Portuale (AdSP) – tra cui l'**Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** – alle quali è stato affidato il ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Il D.lgs. n.169/2016 ha, altresì, modificato l'art. 5 della L. 84/94 introducendo, come nuovi strumenti di pianificazione, i Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP).

Al D.lgs. n.169/2016 è seguita, nel 2017, l'emanazione delle *Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)* che prevedeva la redazione di un unico strumento di pianificazione che delimitasse gli assetti infrastrutturali di tutti gli scali del sistema indicandone, altresì, le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

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

1. **Documento di Pianificazione Strategica di Sistema (DPSS)** contenente – coerentemente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei – gli obiettivi di sviluppo e i contenuti del processo di pianificazione da porre in essere; la perimetrazione delle aree destinate alle funzioni portuali e retro portuali; le infrastrutture di collegamento e le aree di interazione porto/città; gli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli porti facenti parte dell'AdSP di riferimento.
2. **Piani Regolatori Portuali (PRP)** dei singoli porti del Sistema che, redatti in attuazione al Piano Strategico nazionale della portualità e della logistica e al DPSS, declinano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun porto (assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione; caratteristiche e destinazione funzionale delle aree a livello del singolo scalo).

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

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

A seguire si riporta la tabella riepilogativa del quadro normativo sopra delineato:

| | | |
|---|---|---|
| Legge n. 84 del 28/01/1994 | <i>Riordino della legislazione in materia portuale</i> | art. 5 L. 84/94 Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale |
| D.lgs. n. 169 del 04/08/2016 | <i>Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lettera f), della Legge 7 agosto 2015, n. 124</i> | Modifiche art. 5 L. 84/94 Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore di sistema portuale (PRdSP) e piano regolatore portuale |
| Nota MIT n. 16562 del 06/06/2017 | <i>Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale in attuazione dell'art. 6 comma 1 lettera b) del decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169</i> | Piano regolatore di sistema portuale (PRdSP): – Unico strumento di pianificazione che delimita gli assetti infrastrutturali di tutti gli scali del sistema |
| D.lgs. n. 232 del 13/12/2017 | <i>Disposizioni integrative e correttive al Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169, concernente le Autorità portuali</i> | Modifiche art. 5 L. 84/94 Piano regolatore di sistema Portuale (PRdSP) si compone di: – Documento di Pianificazione Strategica di sistema (DPSS) – Piani Regolatori Portuali di ciascun porto |
| Legge n. 156 del 09/11/2021 | <i>Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto Legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia</i> | Modifiche art. 5 L. 84/94 Documento di programmazione strategica di sistema. Piano regolatore portuale |

| | | |
|--|--|---------------------------|
| | <i>nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali</i> | |
| Sentenza della Corte Costituzionale n. 6 del 26/01/2023 | <p>Sentenza: n. 6/2023 Giudizio di Legittimità Costituzionale In Via Principale Deposito: G.U. del 26/01/2023 Norme impugnate: Art. 4, c. 1° septies, lett. a), b), c) ed e), 1° octies e 1° novies, del decreto-legge 10/09/2021, n. 121, convertito, con modificazioni, nella legge 09/11/2021, n. 156. Atti decisi: ric. 3/2022 ric. 4/2022</p> | Modifiche art. 5 L. 84/94 |

3. Il Quadro Pianificatorio vigente

3.1 I PORTI DELLA REGIONE SICILIA

3.1.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato

Piano regionale dei Trasporti

Il Piano integrato delle Infrastrutture e della Mobilità della Regione Siciliana, adottato con D.A. n. 1395 del 30 giugno 2017, considera il livello dei servizi di mobilità insufficiente e non all'altezza delle esigenze dell'area metropolitana, coordina e rimanda ad azioni specifiche locali, metropolitane e ad una Pianificazione integrata della politica dei trasporti nell'area metropolitana dello Stretto di Messina, al fine di ottimizzare i collegamenti e garantire un buon livello di funzionalità della mobilità.

Gli interventi generali individuati tendono al **potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto intermodale, con particolare riferimento al cabotaggio**. La realizzazione del progetto delle **Autostrade del Mare** significa individuare le condizioni per cui infrastrutture e servizi, fra loro coordinati, possono accrescere l'efficacia e la capacità competitiva, al fine di rendere il **trasporto combinato strada-mare** una **opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto**.

Dal punto di vista dell'intermodalità, un intervento che si ripercuote sul traffico di accesso al sistema portuale sarà la realizzazione di un nuovo svincolo in località Ali Terme e l'ampliamento di quello di Giardini Naxos sull'autostrada A18 Messina-Catania.

Le linee di intervento sulle quali si basa la **strategia programmatica** collegata al sistema logistico, sono orientate verso:

- lo **sviluppo della portualità**, attraverso una lettura integrata e unica della vocazione e delle infrastrutture portuali regionali esistenti;
- il **supporto all'intermodalità per le merci**, attraverso il rafforzamento della centralità di alcuni nodi di interscambio (anche modale) e la predisposizione di **collegamenti di ultimo miglio**.

Piano Paesistico Regionale

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale si pone come principale obiettivo quella di assicurare specifica considerazione ai valori paesistici e ambientali del territorio siciliano, valutando le risorse culturali e ambientali e fornendo indirizzi per la tutela e il recupero delle stesse. Le Linee Guida sono state approvate nel 1999 e costituiscono il documento metodologico e di programmazione di riferimento in campo regionale. Sulla base delle indicazioni espresse da tali Linee Guida la Regione Sicilia, ha proceduto alla pianificazione paesaggistica ai sensi del D.lgs. 42/04 e s.m.i., su base provinciale secondo l'articolazione in ambiti regionali. Il territorio comunale di Messina rientra nell'Ambito 9 ricadente nella provincia di Messina "Area della catena settentrionale – Monti Peloritani", il cui Piano paesaggistico è stato definitivamente approvato con D.A.6682 del 29 dicembre 2016 e pubblicato sul S.O. n. 2 della GURS n. 13 del 31.03.2017.

Come descritto dal Piano, con la graduale urbanizzazione a partire dagli anni sessanta, la penisola di San Raineri è stata occupata da attività incompatibili che occultano e danneggiano un'area di altissimo valore culturale e paesaggistico e su cui sorgono importanti monumenti quali il cinquecentesco Forte del SS. Salvatore, la coeva torre del Montorsoli, gli imponenti resti della seicentesca Cittadella. Attività industriali in esercizio e/o dismesse, costituiscono fattori di degrado ambientale e visivo della costa Sud e formano una barriera che impedisce la relazione con il mare. Il centro storico ed ambedue le fasce costiere necessitano d'interventi di riqualificazione urbana e paesaggistica tendenti alla valorizzazione del patrimonio architettonico-ambientale ed alla fruizione del mare. Ulteriori interventi di riqualificazione. Il Piano rimanda a specifici piani di recupero volti alla eliminazione dei detrattori e al trasferimento delle attività produttive, in funzione o dismesse, presenti nelle aree affacciate verso il mare aperto della penisola falcata 85 di S. Raineri. È previsto il mantenimento della cantieristica navale, connessa anche alla nautica da diporto, nelle aree con affaccio interno alla stessa penisola.

PAI – Piano Assetto Idrogeologico

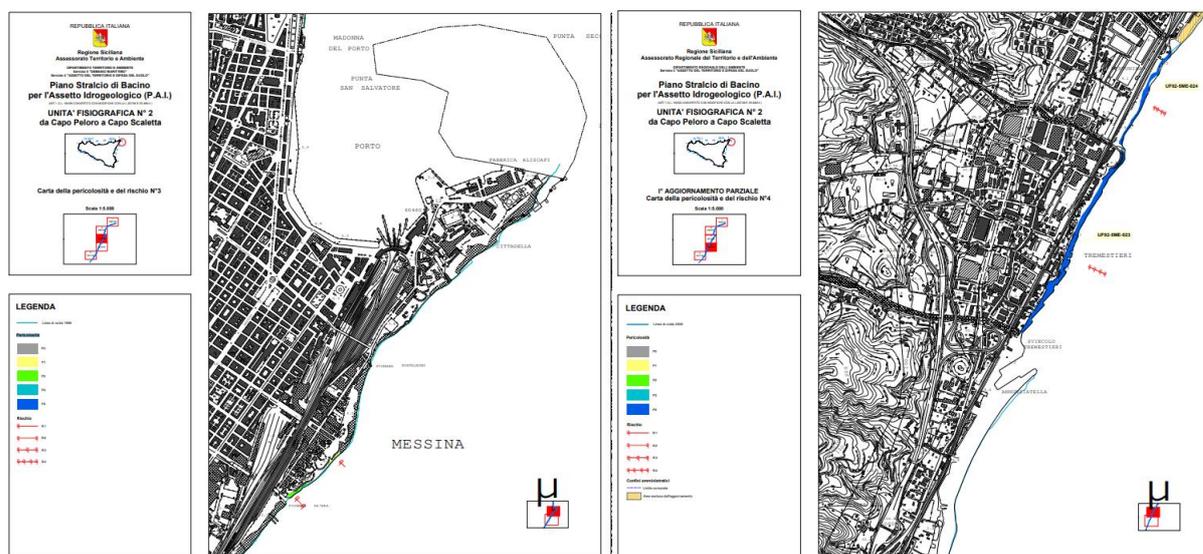
Il Piano Stralcio per l' Assetto Idrogeologico - P.A.I. - , redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore di Piano Territoriale di Settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificati gli interventi e le norme d'uso riguardanti la difesa dal rischio idrogeologico del territorio siciliano. Lo stretto di Messina è un'area di forti correnti dovute alla dinamica mareale ed alle diverse caratteristiche idrografiche dei bacini che mette in comunicazione. Queste condizioni determinano correnti con direzione sud-nord e viceversa nella parte centrale dello stretto, mentre lungo le sponde si formano controcorrenti litorali. Nel territorio Comunale di Messina, con i 406 dissesti censiti, con O.P.C.M. del 20/03/2003 e conferma con Delibera Giunta Regionale n. 408 del 19 dicembre 2003 e con DDG del

15 gennaio 2004, il comune di Messina è stato inserito fra le zone sismiche di I categoria, ad elevata pericolosità.

Nel Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.) il **Porto di Messina e Tremestieri** rientrano nell'unità fisiografica N° 2: Capo Peloro - Capo Scaletta. Le principali infrastrutture di trasporto ricadenti all'interno dell'unità fisiografica sono: Strada provinciale 43, Strada statale SS14, Ferrovia Catania-Messina e le strade comunali di lungomare. Il Porto di Messina presenta nel tratto Punta Secca-Cittadella una tipologia di costa sabbiosa-ciottolosa mentre per il restante tratto a sud una costa bassa e ciottolosa. Così come evidenziato dalle Tavole della Pericolosità e del rischio, viene presentato un livello di pericolosità P2 nel tratto di costa della Fiumara.

La costruzione di strade litoranee delimitate lato mare da muri di contenimento a parete verticale ha causato l'occupazione di superfici di spiaggia e la perdita di materiali utili a far fronte alle conseguenze derivanti da eventi meteomarinari eccezionali. L'intensificarsi dell'urbanizzazione dagli anni '60 ad oggi, soprattutto nella zona più meridionale dell'unità fisiografica, con lo sviluppo dei centri abitati costieri, con edifici e opere realizzati in prossimità delle spiagge e di strade e ferrovie a ridosso del litorale, ha reso alcuni tratti molto vulnerabili all'erosione, irrigidendo la linea di costa tanto che non risulta più esposta alle mareggiate.

Il grado di pericolosità più elevato raggiunto nell'Unità costiera in esame è il grado P4 a cui corrispondono tratti di costa a rischio molto elevato R4 situate nella località di S. Margherita e Tremestieri.



Per quanto riguarda il Porto di Milazzo invece, che rientra nell'unità fisiografica N° 1: Capo Milazzo - Capo Peloro. Le principali infrastrutture di trasporto presenti nell'unità sono: Strada Statale 113, Ferrovia PA-Me, Strade comunali di Lungomare dei comuni di Milazzo, S.Filippo Mela, Pace del Mela, Messina. Considerando la pericolosità geomorfologica come la probabilità che in una certa area ed in un certo periodo di tempo si verifichi un evento di determinate caratteristiche, il Piano definisce di livello 2 l'area

industriale di Milazzo, P3 la raffineria di S.Filippo del Mela e livello basso P1 l'area Pace del Mela, li dove si sviluppano gli insediamenti industriali.

Piano territoriale provinciale

A seguito dell'approvazione della legge regionale n. 19 del 13.08.2020, come modificata dalla l.r. 30 dicembre 2020, n. 36 e dalla l.r. 3 febbraio 2021, n. 2, il PTCP adottato dalla Città Metropolitana di Messina dovrà essere rielaborato in conformità alle norme del Tit. V della summenzionata l.r. 19/2020 e s.m.i. La Città Metropolitana di Messina, in attesa del Decreto del Presidente della Regione che disciplini i contenuti specifici e le procedure in materia di Pianificazione Territoriale (P.T.C.), di cui all'art.34 L.R. n.15 del 04.08.2015 e s.m.i., ha prodotto una serie di studi convogliata in un Piano Territoriale Provinciale (elaborato ai sensi dell'art. 12 ex L. n. 9/86 e s.m.i.) composto da un Quadro conoscitivo e da un Quadro operativo.

I temi strategici che si dispongono di fronte agli scenari che si aprono alla provincia messinese sono, pertanto, il risultato di un'interrelazione forte tra:

- gli elementi e risorse del paesaggio con la tradizione, la cultura e la storia dei diversi e variegati segmenti storico-antropici;
- le forti opportunità connesse all'innovazione tecnologica materiale e immateriale delle infrastrutture di comunicazione, delle relazioni tra territori comunali e tra Provincia e scenario comunitario;
- le forti prospettive di sviluppo del turismo e delle varie forme che esso ha assunto in relazione alla domanda e all'offerta turistica del mercato mondiale;
- i nuovi temi culturali posti in essere dalle politiche comunitarie, quali l'individuazione delle reti e dei corridoi ecologici e delle reti culturali in seno alla quale Messina si propone come provincia dei Parchi;



Figura 3-1 - PTP Messina - Quadro Strategico Propositivo - Sistema relazionale

Piano Strategico Metropolitan di Messina

Il Piano Strategico Metropolitan di Messina, il cui schema è stato approvato nel 2021 dal Consiglio Metropolitan e pubblicato nel 2022, è uno strumento di pianificazione con visione a lungo termine che mira a rafforzare il concetto di interazione nell'Area dello Stretto, ad esempio avvicinando sia i poli multifunzionali nelle zone maggiormente accessibili e attrattive dell'Area, sia i poli con specializzazioni funzionali diversificate, quali Milazzo in Sicilia, Villa S. Giovanni in Calabria, insistendo sul potenziamento della mobilità e delle interrelazioni con il resto del Mediterraneo. Per avviare questo processo risulterà necessario una riorganizzazione del sistema dei trasporti sullo Stretto e la sua interfaccia coi servizi di trasporto terrestri. Viene inoltre messa in luce la necessità di un collegamento strategico e maggiormente interconnesso tra i terminal portuali e la rete autostradale, rafforzando così l'armatura intermodale. Inoltre occorre migliorare la logistica dei collegamenti tra le Isole Eolie e Milazzo prevedendo, in alta stagione, un rafforzamento del sistema dei traghetti.

3.1.2 La pianificazione di livello intermedio

La pianificazione territoriale generale della Città metropolitana ha il compito di coordinare lo sviluppo del territorio metropolitan riguardo diverse tematiche come quella infrastrutturale, anche in linea con l'adozione del piano strategico per lo sviluppo socio-economico del relativo territorio, e riguardo alla gestione integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione di interesse metropolitan, anche in forma associata.

Piano Regolatore Generale di Messina

Lo schema di massima del Piano Regolatore Generale è un documento approvato dalla Giunta Comunale e inviato in Consiglio in data 26/4/2018. Obiettivo del piano è quello di **considerare Messina come città-snodo**, puntando alla costruzione di una rete infrastrutturale fortemente interconnessa, incentrata sulla valorizzazione delle intermodalità (ferro, gomma, acqua). Nello specifico si pensa a:

- Qualificare il **Porto storico di Messina** come nodo intermodale di scala metropolitana destinato al traffico passeggeri e crocieristico, **connettendo l'area portuale alla Stazione ferroviaria, alla rete tranviaria e del trasporto pubblico su gomma**, ad un ampliamento dell'offerta di parcheggi di scambio, alle aree attrezzate per il car e *bike-sharing*, alla rete ciclabile e pedonale e in particolare al "Ring ciclopeditone" costiero e collinare che comprende il tracciato della ferrovia dismessa Messina-Palermo; rendendo permeabile alla città il recinto portuale; Qualificare il nuovo **Porto di Tremestieri** come ulteriore nodo intermodale di scala metropolitana destinato al traffico RO-RO e delle auto, strettamente connesso all'autostrada, alla nuova piastra logistica e alla Metro-ferrovia, alla nuova via del Mare e alla rete ciclopeditone costiera.
- Il **potenziamento della rete tranviaria e del trasporto pubblico in sede dedicata**: l'allungamento della rete tranviaria verso sud - utilizzando il nuovo collegamento

stradale via del Mare-via Don Blasco coerentemente con le Linee Guida per la redazione del Piano Urbano della mobilità sostenibile PUMS.

- La **previsione di un sistema BELS** (Bus a Elevati Livelli di Sostenibilità) parallelo al waterfront.



Piano Urbano della Mobilità (PUM) e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) di Messina

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM), istituito con la L. 340 del 24/11/2000 e approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 32/C del 30/08/2007, è lo strumento di cui è dotato il Comune di Messina, attraverso il quale è stato possibile indirizzare scelte e decisioni relative alla mobilità nell'area urbana, il tutto contestualmente alla previsione di un insieme coerente di interventi infrastrutturali, tecnologici, gestionali e organizzativi che hanno quale finalità quella di orientare lo sviluppo della mobilità.

L'aggiornamento del citato PUM si concretizza nel PUMS, la cui proposta di piano è stata adottata con Deliberazione della Giunta Comunale n. 434 del 04/08/2021.

Il PUMS evidenzia le criticità di collegamento, sia per i veicoli privati che per i mezzi pubblici, della periferia nord della città di Messina con il centro cittadino. Pertanto, al fine di mitigare le criticità in atto il PUMS propone, attraverso la realizzazione della "Metromare", il collegamento marittimo della zona Nord della città, fino al Molo Rizzo e poi oltre fino a Tremestieri, integrandosi con il nodo intermodale di Messina, con la tranvia e con gli ulteriori sistemi di mobilità esistenti.

La Metromare, in un'ottica di integrazione dei servizi dello Stretto, potrebbe inoltre congiungere Capo Peloro con Villa San Giovanni per arrivare, dopo eventuali tappe intermedie, fino alla Città di Reggio Calabria. Il possibile ritorno al nodo di Messina

Centrale creerebbe, così, un circuito di connessione delle città dello Stretto implementandone il sistema della mobilità.

Ulteriore criticità affrontata nell'ambito del PUMS è la localizzazione centrale degli imbarchi cittadini ancora attivi di rada San Francesco e molo Norimberga che convogliano il traffico pesante nelle aree centrali. Tuttavia, tale aspetto dovrebbe notevolmente migliorare con il completamento del porto di Tremestieri ove verrà concentrato l'intero traffico veicolare con il continente.

Piano Regolatore Generale di Milazzo, Pace del Mela e San Filippo del Mela

Le norme tecniche di attuazione del PRG di Milazzo, adottate dal Consiglio Comunale con provvedimento n. 21 del 27 marzo 1986 e approvate, con modifiche, dall'Assessore Regionale Territorio e Ambiente con decreto n. 958/89 del 24.7.1989 (integrate poi con il decreto 434 del 9.6.1993) definiscono come zona speciale DE1 tutte le aree fra la linea di battigia ed il futuro scalo ferroviario, delimitate ad est dalla zona industriale A.S.I., ad ovest dall'area dell'Hotel Silvanetta, dalla strada provinciale di Olivarella. In questa zona saranno previsti impianti per il trasporto ferroviario e gomma, per la movimentazione, stoccaggio e manifatturazione delle merci. Il Comune di S. Filippo del Mela invece, è dotato di un PRG la cui riadozione è avvenuta a seguito del DPRS n. 702 del 24/06/2003. Non essendo stato identificato un percorso per l'attuazione e delocalizzazione del punto Franco di Messina nelle aree Tirreniche, né sono state fatte relative previsioni negli strumenti urbanistici sovracomunali (Piano Regolatore Portuale, piano ASI, Piano Territoriale Provinciale), non appare opportuno vincolare delle aree per destinazioni che in atto non possono essere impiegate per tale finalità. In ogni momento, se dovessero definirsi i processi amministrativi connessi, si possono apportare le varianti urbanistiche necessarie. In atto i lotti del PIP di località Sorgente, non ancora stati assegnati, potrebbero nel caso fare da primo start-up per l'attivazione dell'eventuale delocalizzazione del punto franco di Messina.

Giammoro nella zona costiera di Pace del Mela invece è caratterizzato da un notevole sviluppo industriale conseguente a insediamenti realizzati in esecuzione del vigente P.R.ASI. Pertanto mentre il centro di Pace si è consolidato con caratteristiche per lo più residenziali, si è riscontrata, invece, una ridefinizione fisica del territorio nella frazione di Giammoro, con fenomeni di accentramento delle attività produttive nella zona costiera posta ai lati della litoranea S.S. 113 e nella parte a valle. Si evidenzia la previsione di un sistema di viabilità che miri a razionalizzare sia i collegamenti esterni in direzione nord-sud tra le zone interne del territorio e la costa sia il traffico interno dei due centri principali, con particolare cura, per quanto riguarda Giammoro, a non sovraccaricare ulteriormente la Nazionale S.S. 113.

Piano Regolatore Generale Consortile dell'ex A.S.I.

Il comune di Milazzo, dotato di PRG (adottato dal Consiglio Comunale con delibera n. 21 del 27 marzo 1986 ed approvato, dal DRU con decreto n. 958 del 24 luglio 1989 ai sensi dell'art.4 della L.R. 71/78) ha previsto con successivo decreto n. 434 del 9 giugno 1993 un Piano Consortile per specifiche aree di sviluppo industriali (ASI) del territorio di

Milazzo. Si tratta di uno strumento avente efficacia di piano territoriale di coordinamento, che non disciplina direttamente l'uso del territorio ma rileva soltanto come prescrizione cui i comuni debbano uniformarsi in sede di redazione dei rispettivi piani regolatori.

L'area oggetto di Piano è situata ad una distanza superiore a 1.300 m dal SIC "Capo Milazzo" contraddistinto da codice ITA030032. Per tale area né il PAI di cui al decreto del 4 luglio 2000, né i decreti attuativi e Piani Stralcio hanno evidenziato fenomeni di dissesto o pericolosità e non risulta gravata da ulteriori vincoli oltre a quello sismico.

3.1.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti

PRP di Messina e Tremestieri

Il Piano Regolatore Portuale di Messina è stato originariamente redatto nel 2007 e, successivamente, adottato dal Comitato di Gestione in data 27/03/2008 con Delibera n.4, dal Comitato Portuale. È stato quindi approvato, con prescrizioni, ad agosto 2019 (e gli elaborati sono stati aggiornati in accordo alle suddette prescrizioni a settembre 2021 (Decreto n. 196 del 11/10/2021).

Il PRP di Messina e Tremestieri è stato, quindi, approvato con **D.D.G. della Regione Siciliana n. 246/DRU del 23/08/2019**.

Le modifiche e le correzioni agli elaborati di Piano prescritte nello stesso DDG n. 246/2019 sono state successivamente approvate dall'AdSP con **Decreto n. 196 del 11/10/21 – Aggiornamento degli elaborati di PRP di Messina a seguito del DDG 246**.

Il porto di Messina, da cerniera tra città e mare, ha sofferto nel tempo un aumento del traffico viabilistico indotto dal porto sulla città e gli spazi richiesti dall'attività portuale e da attività industriali o commerciali hanno cambiato e lesso il rapporto della città con il mare. Elemento cardine su cui si incentra il piano è il recupero di questo rapporto, **un miglioramento del rapporto città-porto e il superamento di alcune criticità di tipo funzionale e viabilistico**.

In linea con le indicazioni delle Linee guida ministeriali, il PRP suddivide i due ambiti portuali (storico più a nord e a sud in località Tremestieri) in altri sotto-ambiti, fondamentali per definire la zonizzazione funzionale dei porti.

- Il Sottoambito del Porto Operativo di Messina (POM) riguarda la cosiddetta zona Falcata e a mezzogiorno della foce del torrente Boccetta, in un bacino naturalmente protetto e in un'area che in questo piano viene sostanzialmente riorganizzata sia per quanto riguarda le banchine che gli spazi a terra.
- In questo sotto ambito, nel POM3 - il Terminale Ferroviario di Messina - il PRP rispetta la situazione esistente, considerando che la trasformazione non possa completarsi prima dei 10-15 anni previsti da piano.
- Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "Waterfront" (WAT), che comprende il litorale urbano che si sviluppa a nord della foce del Boccetta fino alla foce del torrente Annunziata, è dedicato al diporto nautico.

- Il Sottoambito del Porto Operativo di Tremestieri (POT), circa 7 chilometri a sud del primo, dove è prevista la riorganizzazione della darsena esistente e la formazione di una nuova darsena a mezzogiorno della prima.

Azione fondamentale prevista dal piano riguarda invece lo **spostamento dell'attività di traghettamento** fra le due sponde dello stretto dal porto di Messina al **porto di Tremestieri** collocato nella periferia sud della città, liberando in tal modo il centro cittadino dal traffico di attraversamento.

Definito come **POT 1 – Terminale dello Stretto**, il sotto-ambito comprende parte della darsena esistente e prevede la **costruzione di una nuova seconda darsena nel porto di Tremestieri**, a sud di quella recentemente entrata in esercizio con relativi piazzali, viabilità interna e servizi.

La parte settentrionale dell'area portuale di Tremestieri invece, appartenente al **sottoambito POT 2 – Manutenzioni navali**, attualmente impegnata dalla viabilità di accesso al piazzale di imbarco viene destinata dal Piano alla manutenzione di mezzi navali – in particolare dei traghetti dello Stretto – con lo scopo di trasferirvi alcune attività di quella natura che ora si svolgono nella rada di San Francesco. Al trasferimento dalla rada di San Francesco a Tremestieri del traghettamento di automobili seguirà l'attivazione nella nuova darsena di Tremestieri, del servizio di "autostrade del mare", lo smantellamento degli approdi nella rada di San Francesco e la riqualificazione della rada prevista dal Piano. Parte degli interventi di PRP nella parte nord della rada, saranno avviati da subito purché non ostacolino il regolare esercizio del traghettamento.

Il PRP di Messina dovrà quindi valutare la possibilità di ospitare un adeguato terminale per le "autostrade del mare", in grado di accogliere – allorché sarà stato possibile finanziarlo ed attivarlo – la domanda prevedibile al medio termine ed i suoi possibili ulteriori sviluppi, in sinergia con le dotazioni di Messina.

Il Sottoambito di Interazione Città-Porto denominato "La Falcata" (**FAL**), che impegna le aree affacciate sullo Stretto, e quindi all'esterno della omonima penisola, dedicato sostanzialmente al recupero di funzioni urbane e del rapporto della città con il mare. Questa area funzionale è riservata alla formazione dell'asse viario che percorrerà l'intera zona Falcata sostituendo l'attuale via San Raineri.

Elemento cardine per la piena funzionalità del Piano è il **sistema della viabilità** e la sua connessione con la città e con il sistema infrastrutturale regionale. Attualmente l'area della Palazzata e la **zona Falcata** sono separate fra loro dall'ampio fascio della stazione ferroviaria che si prolunga fino dentro al mare con i moli di attracco dei traghetti RFI, costituendo, di fatto, una barriera tra i due ambiti del porto e concausa del progressivo degrado estetico e sociale della zona Falcata. Il sistema viario concepito dal Piano è costituito da un **nuovo asse di collegamento diretto tra la città e la zona Falcata**. Questo sarà possibile tramite il prolungamento in sottovia dell'asse di via Vittorio Emanuele superando il fascio ferroviario. L'opera in sotterraneo metterà in diretta comunicazione l'area centrale della città con la nuova viabilità della zona Falcata e la

futura “Via del Mare” (proposta di collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina) con la funzione di:

- liberare dal traffico di attraversamento le aree antistanti le Stazioni Marittime;
- superare il fascio ferroviario di alimentazione al molo dei traghetti RFI;
- consentire un nuovo itinerario di deflusso del traffico urbano e del traffico turistico indotto dal Terminale Crociere verso Tremestieri e il sistema autostradale.

PRP di Milazzo

Il porto di Milazzo è dotato di Piano Regolatore del Porto approvato con D.M. n. 2539 del 14/03/1974 e successivamente sottoposto ad adeguamento tecnico funzionale nel 2003.

Tuttavia, tale strumento risulta ormai desueto e non rispondente ai requisiti richiesti dalla L. 84/94.

3.2 I PORTI DELLA REGIONE CALABRIA

3.2.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato

Piano regionale dei Trasporti

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria, approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE nel 2017, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, propone una visione strategica di lungo periodo di sviluppo del territorio calabrese, incentrata **sull’importanza dei Sistemi dei trasporti e della logistica come strumenti decisivi per migliorare l’accessibilità della regione verso l’Italia, l’UE ed il Mediterraneo.**

Dal punto di vista dell’intermodalità dei sistemi portuali, il piano descrive il porto di **Villa San Giovanni** con una struttura portuale strettamente connessa alla struttura ferroviaria: essendo il porto localizzato all’interno del centro urbano, il traffico stradale da esso originato costituisce un carico molto gravoso per la rete viaria urbana, causando importanti problemi di congestionamento. La situazione è aggravata dalla presenza di alcune strozzature della rete stradale di adduzione al porto - sottopasso ferroviario -, dalla mancanza di appropriate aree parcheggio a servizio del porto e dall’assenza di percorsi alternativi di bypass del centro urbano.

L’area portuale di **Reggio Calabria** ha invece collegamenti diretti con la rete stradale e autostradale (svincolo con l’A3), mentre un fattore penalizzante del porto evidenziato all’interno del PRT è la **limitata ampiezza delle banchine, unitamente alla promiscuità delle attività presenti nel porto**, che rappresentano un notevole ostacolo all’incremento della attuale funzione commerciale che interessa il porto.

Quadro Territoriale Paesistico Regionale Paesaggistico

Per la riqualificazione e il rilancio del sistema portuale calabrese, il QTRP, di cui agli Artt.17 e 25 della Legge Urbanistica Regionale 19/02 e succ mod e int., in coerenza con

il “Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese” (approvato con D.G.R. n.450 del 14.10.2011), rappresenta lo strumento attraverso il quale la Regione Calabria persegue, attuando delle politiche di Governo del Territorio e della Tutela del Paesaggio, dei macroscopici indirizzi. Alcuni di questi riguardano la connessione dei principali porti della regione con la Rete dei Porti del Mediterraneo e la promozione di una rete di porti turistici regionale da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo in particolare – il porto di Reggio Calabria per gli itinerari crocieristici del Mediterraneo Centrale. Altre strategie riguardano il relazionare le aree portuali della regione con i sistemi territoriali ed urbani di riferimento e lo sviluppo di un sistema di porti commerciali connessi direttamente al sistema produttivo locale.

In questo quadro, il miglioramento dei collegamenti tra la sponda calabrese e quella siciliana deve necessariamente essere inserito nell’ambito di un sistema integrato e intermodale di trasporti e di servizi che preveda la realizzazione di nuovi approdi (sia sul versante siciliano che su quello calabrese) e connessione con le principali infrastrutture dei trasporti e della mobilità, per lo spostamento del traffico veicolare all’esterno delle aree urbane di Villa e Messina. Il collegamento tra le due sponde potrà inoltre rafforzarsi tramite adeguamento e conseguente utilizzazione degli altri porti regionali esistenti per il traghettamento delle merci di lunga percorrenza destinate o provenienti da altre regioni; giocheranno un ruolo importante anche la riorganizzazione del servizio di attraversamento destinato ai passeggeri pendolari (aliscafi) anche attraverso il collegamento con il trasporto pubblico locale e l’ammodernamento del sistema di traghettamento su ferro.

Viene prevista inoltre la creazione di una piattaforma logistica nell’area di Villa San Giovanni, per le potenzialità legate alla presenza delle connessioni con la Sicilia, a servizio dell’intera Area Metropolitana Reggina;

Piano Stralcio di Bacino

Il Piano Stralcio di Bacino per l’assetto idrogeologico (PAI) previsto dal DL 180/98 (Decreto Sarno), la cui fase di adozione del Piano ha seguito l’iter previsto dall’art. 1 bis comma 3 L. 365/2000, è finalizzato alla valutazione del rischio di frana ed alluvione ai quali la Regione Calabria, per la sua specificità territoriale (730 Km di costa), ha aggiunto quello dell’erosione costiera.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il principale piano territoriale di riferimento che definisce indicazioni e limiti di pianificazione per il comprensorio territoriale dei porti di Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline Joniche è il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 39 del 26/05/2016 il PCP si focalizza sulla componente costiera attraverso alcuni Progetti e le relative azioni strategiche.

Una delle finalità a lungo termine del piano è quella di **completare il processo di modernizzazione della rete infrastrutturale**, che sia in grado di migliorare la mobilità interna degli individui, anche in funzione turistica.

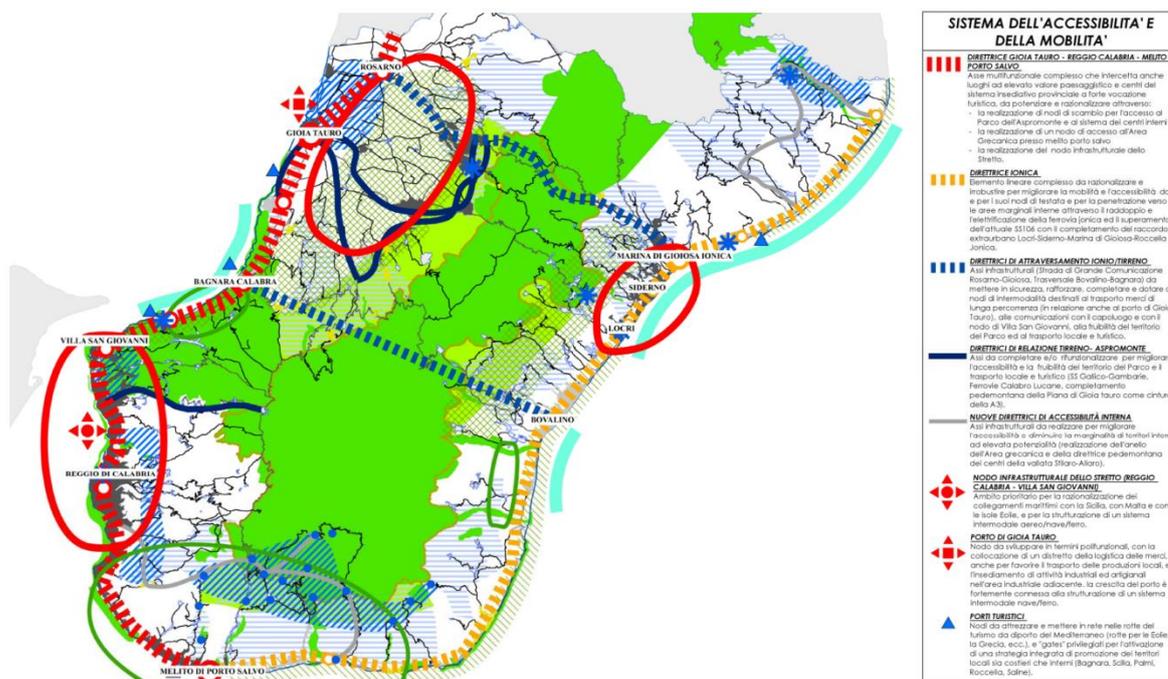
Uno dei progetti prioritari si concentra infatti:

- sulla **valorizzazione della piattaforma transnazionale strategica A6 Calabro-Sicula per i territori locali attraversati dalla Direttrice strutturante**;
- sul potenziamento delle direttrici portanti di livello regionale (sia sul versante Tirrenico che su quello Ionico);
- alla strutturazione di una rete viaria strategica di accessibilità ai territori locali; alla strutturazione di nodi intermodali a differente rango e funzione (principali, complementari);
- alla realizzazione di una rete portuale locale che sia indirizzata ad una razionalizzazione e al potenziamento dei servizi dei differenti nodi.

I porti in questione rientrano nel cosiddetto **versante tirrenico**, caratterizzato dalla presenza delle principali direttrici di collegamento nord-sud (Autostrada A2 e Linea ferroviaria RFI) sulle quali si innervano i due grandi nodi infrastrutturali di rilievo globale che ne costituiscono le testate di Reggio Calabria-Villa S. Giovanni, con le interconnessioni con il versante siciliano dello Stretto.

Il Piano di coordinamento provinciale, sulla base dell'articolazione prevista dal PRT della Calabria – che riprende la suddivisione operata dalla Legge 28 gennaio 1984, n. 94 “Riordino della legislazione in materia portuale” classifica:

1. Il porto di **Villa S. Giovanni** tra i porti di Categoria II – Classe II “Porti commerciali di rilevanza economica nazionale”. Insieme al porto di Reggio riveste il ruolo di **principale nodo di collegamento marittimo tra la Calabria e la Sicilia**. Il piano lo definisce come adibito esclusivamente all'attracco delle navi traghetto tra la Sicilia e il Continente (n. 4 accosti e 4 invasature di lunghezza complessiva mt. 644; superficie dei piazzali mq. 15.600). Le funzioni da assegnare a questa struttura sono da valutarsi in relazione alla visione d'integrazione con gli altri impianti esistenti nell'area dello Stretto, ed in particolare con Reggio Calabria, sicuramente escludendo una destinazione industriale o peschereccia.
2. Il porto di **Reggio Calabria** è di Categoria II – Classe II “Porti commerciali di rilevanza economica nazionale”. Ai fini della ZES è stata considerata l'area compresa tra la darsena da diporto ed il varco sud, in prossimità di via Florio, lungo la banchina di Levante; l'area del retroporto a ridosso del molo di Ponente e l'area del piazzale in prossimità della rampa autostradale.
3. Il porto di **Saline Ioniche** è invece un porto di Categoria II – Classe III “Porti commerciali di rilevanza economica regionale o interregionale”. È costituito da un ampio specchio d'acqua (mq. 137.000), da un molo di sottoflutto a due bracci di 750 m e da una darsena con fondali di 8 m. Il PRT propone lo sviluppo della funzione commerciale e di quella turistica. Per quanto attiene la funzione turistica in atto dal 2002, il porto a causa dei gravi problemi di insabbiamento, considera nulla la sua capacità ricettiva.



3.2.2 La pianificazione di livello intermedio

Piano Strategico della Città Metropolitana di Reggio Calabria

In linea con gli indirizzi di sostenibilità dell'agenda UE 2030, il piano strategico della città metropolitana di Reggio Calabria (redazione avviata nel 2019, poi revisionato e adottato in versione preliminare nell'agosto 2022) per ciò che attiene al Sistema portuale locale e nautica da diporto, prevede il miglioramento delle strutture portuali attraverso il potenziamento e/o ammodernamento delle infrastrutture esistenti e la **riqualificazione delle aree limitrofe per creare una rete di approdi turistici da inserire negli itinerari nel bacino del Mediterraneo.**

PUMS della Città Metropolitana di Reggio Calabria

Gli indirizzi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (redatto ad Agosto 2022 sulla base delle Linee Guida precedentemente approvate con D.G.C. n. 215 del 24/04/2018) della Città Metropolitana di Reggio Calabria si riferiscono principalmente al territorio urbano della città, tenendo in considerazione le interazioni con i territori limitrofi che costituiscono parte dell'area integrata dello Stretto.

L'attività di mobilità nell'area dello Stretto vede nel **traghettoamento RO-RO una delle funzioni principali**, svolta nei porti dello Stretto. Dal punto di vista infrastrutturale, il porto di Reggio ed il porto di Villa S. Giovanni hanno evidenziato delle criticità connesse ai flussi di attraversamento nei territori urbani, inoltre le infrastrutture ad esse connesse mal sposano una logica di interconnessione.

Piano Comunale della Spiaggia di Reggio Calabria

Il piano della costa prevede dentro le sue azioni di limitazione all'attività balneabile, deleghe e strategie di valorizzazione della costa e delle sue componenti di connessione

città-porto, una migliore accessibilità pedonale. Il piano segnala che in alcune aree, in particolare quella del porto, di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, sono comunque presenti due stabilimenti balneari, quattro cantieri nautici, un punto di ormeggio e un circolo nautico. In tali aree, fermo restando il rilascio della CDM da parte dell'Ente competente, le strutture e le attività, in termini di parametri e usi, sono disciplinate dalle norme del presente Piano nelle more di redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.



3.2.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti

PRP di Villa San Giovanni

Il porto di Villa San Giovanni non è dotato di Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 5 della 84/94.

PRP di Reggio Calabria del 1954

Il porto di Reggio Calabria è dotato di un Piano Regolatore del Porto del 1953, successivamente aggiornato nel 1959, ma non è dotato ai sensi dell'art. 5 della 84/94



Figura 3-2 Piano Regolatore Portuale di Reggio Calabria – anno 1953

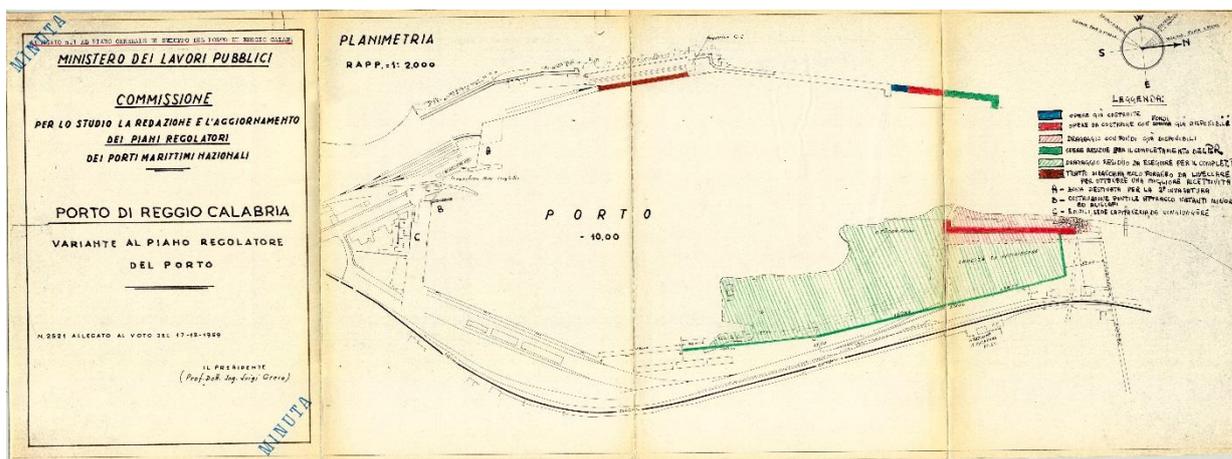


Figura 3-3 Piano Regolatore Portuale di Reggio Calabria – aggiornamento anno 1959

PRP di Saline Joniche

Il porto di Saline Joniche non è dotato di Piano Regolatore Portuale ai sensi dell'art. 5 della 84/94

4. Componenti ambientali e Regime vincolistico

L'area dello Stretto è caratterizzata da un'elevata sensibilità ambientale che può essere immediatamente percepita dalla visione d'insieme del sistema di aree protette afferenti alla Rete Natura 2000 e al sistema dei vincoli di carattere paesaggistico/culturale.

Il territorio dello Stretto si distingue per la ricchezza e varietà paesaggistica caratterizzata dalla coesistenza di ambiente marino, collinare e montano la cui sinergia restituisce un paesaggio di straordinaria bellezza e complessità.

Dall'analisi del quadro vincolistico territoriale emerge, infatti, la presenza – sia sul territorio siciliano che su quello calabrese – di numerosi elementi paesaggistici, archeologici e storico-culturali oggetto di tutela da parte del D.lgs. n 42/2006, *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio* (artt. 10, 136 e 142).

Nell'insieme, il territorio dello stretto consta di un'area naturalistica di primaria importanza, che si configura quale corridoio ecologico per molte specie avifaunistiche e marine, e che si distingue per la ricchezza della biodiversità sia in ambiente terrestre che marino.

Ai sensi del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., le valenze paesaggistiche e ambientali sopra evidenziate, saranno oggetto dei dovuti approfondimenti in sede di redazione dei Piani Regolatori Portuali di ciascun Porto facente parte del Sistema di riferimento.

I potenziali impatti sulle componenti ambientali coinvolte saranno, infatti, esaminati nell'ambito della *Valutazione Ambientale Strategica* cui dovranno essere assoggettate le diverse proposte di PRP ai fini della verifica della compatibilità delle scelte di Piano con gli obiettivi di tutela ambientale.

Pertanto, nell'ambito del presente DPSS, verrà fornito un **Quadro di riferimento Ambientale** (a grande scala) contenente le principali informazioni di carattere

ambientale, ivi compresi il regime vincolistico della macro area e l'individuazione delle componenti ambientali che potrebbero essere coinvolte in sede di pianificazione dei successivi PRP.

4.1 COMPONENTI AMBIENTALI COINVOLTE

In considerazione del regime vincolistico sopra delineato, nonché delle possibili interferenze che potrebbero essere connesse con la (successiva) pianificazione portuale, si può valutare che le componenti ambientali maggiormente coinvolte sono:

- PAESAGGIO
- BIODIVERSITÀ
- SUOLO
- ACQUA
- ARIA
- RUMORE

Sarà, inoltre, opportuno tenere in considerazione, nel corso della Programmazione e della successiva Pianificazione, il sistema di gestione dei Rifiuti, nonché la tematica delle Risorse Energetiche.

I necessari approfondimenti e l'analisi di ciascuna componente ambientale, saranno opportunamente eseguiti in sede di redazione del *Rapporto Preliminare* e del successivo *Rapporto Ambientale*, nell'ambito della procedura di **VAS** correlata a ciascun PRP. In tale fase dell'iter di pianificazione sarà possibile, infatti, elaborare (anche attraverso apposite analisi SWAT) specifici approfondimenti inerenti il sistema trasportistico, economico, logistico, energetico e infrastrutturale, peraltro avallati dal presente DPSS che fornisce un quadro di riferimento per la futura pianificazione portuale.

4.1.1 Paesaggio

La tematica paesaggistica ricopre importanza soprattutto nell'ambito della programmazione e futura pianificazione delle aree portuali e retro-portuali, con particolare riferimento alle aree a terra.

Le aree portuali, infatti, ricoprono un'importante funzione di nodo infrastrutturale caratterizzandosi come riferimento urbano fortemente connotante il waterfront e le relative relazioni porto-città.

In tale accezione, la componente ambientale "Paesaggio" dovrà essere esaminata in riferimento alle sub-componenti *naturalistica*, *antropico-culturale* e *percettiva*:

- componente naturalistica: tutela delle bellezze naturali e dei paesaggi che caratterizzano il contesto di riferimento. La tutela e la valorizzazione del paesaggio costiero ricoprono particolare importanza nella pianificazione delle aree portuali, con

l'obiettivo di preservare le peculiarità del paesaggio e qualificare l'affaccio a mare della città attraverso il disegno del *waterfront*.

- componente antropico-culturale (socio-culturale-testimoniale, storico-architettonica, archeologica): tutela dell'identificabilità, del senso di appartenenza ai luoghi e delle testimonianze storico-archeologiche del paesaggio urbano. L'analisi dell'ambito di riferimento rappresenta un importante elemento conoscitivo delle criticità, potenzialità e valenze dell'area di studio, cui conformare la proposta di Piano/Progetto. Analogamente, l'analisi della componente *antropico-culturale* ricopre una particolare importanza in quanto la stessa si configura quale elemento *identitario* caratterizzante il paesaggio urbano. La corretta analisi dello stesso consentirà di fornire proposte coerenti con il *genius loci* del contesto esaminato.
- componente percettiva (visuale, formale-semiologica, estetica): tutela delle vedute e dei panorami, delle forme strutturanti il territorio e dell'omogeneità di insieme.

4.1.2 Biodiversità

La componente biodiversità dovrà essere indagata al fine di valutare i potenziali impatti con la stessa derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano. Partendo dall'analisi dello stato di fatto (attraverso apposite indagini specialistiche quali mappature; indagini visive con personale specializzato; rilievi) e dall'eventuale presenza di vincoli di natura ambientale, sarà possibile mettere in atto le opportune misure di mitigazione delle specie flori-faunistiche eventualmente presenti, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Nell'ambito delle aree portuali la componente *Biodiversità* potrebbe essere interessata sia dall'eventuale previsione di opere a mare e a terra (dragaggi, opere di difesa, sistema infrastrutturale, connessioni con il contesto urbano) sia dall'esercizio delle attività portuali, in termini di disturbo alle eventuali specie ivi presenti.

Attraverso gli strumenti dei *Piani di Gestione dei siti Natura 2000* (ove presenti), sarà possibile valutare la coerenza delle proposte di Piano con gli *Obiettivi di Conservazione* degli habitat ivi delineati e prevedere, dove necessario, apposite misure di mitigazione degli impatti potenziali.

4.1.3 Suolo

La componente suolo dovrà essere indagata al fine di valutare i potenziali impatti con la stessa derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano. Nell'ambito delle aree portuali la componente *suolo* potrebbe essere interessata sia dall'eventuale previsione (nell'ambito del PRP) di opere a mare e/o a terra (dragaggi, opere di difesa, sistema infrastrutturale, connessioni con il contesto urbano) in termini di *occupazione* di alcune porzioni di suolo.

Partendo dall'analisi dello stato di fatto, e a valle degli studi specialistici (geologici, geomorfologici) che avalleranno la redazione del PRP, sarà possibile determinare eventuali elementi di criticità della componente suolo e mettere in atto le opportune misure di mitigazione, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio.

4.1.4 Acqua

La componente *acqua* dovrà essere indagata al fine di valutare i potenziali impatti con la stessa derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano, con particolare riferimento alle *acque marine* dello specchio acqueo portuale. Partendo dall'analisi dello stato di fatto (attraverso apposite indagini specialistiche (rilievi e monitoraggi), ovvero con l'ausilio di appositi Piani di settore (Piano di tutela delle acque della Sicilia)), sarà possibile determinare la qualità delle acque dello specchio acqueo in oggetto e mettere in atto le eventuali opportune misure di mitigazione degli impatti, sia in fase di cantiere che di esercizio.

Nell'ambito delle aree portuali la componente acqua potrebbe essere interessata sia dall'eventuale previsione di opere a mare (dragaggi, opere di difesa) sia dall'esercizio delle attività portuali.

Con riferimento alle acque freatiche, ove presenti, le stesse potrebbero essere interessate dall'eventuale previsione di opere a terra, ma ne andrà valutata la significatività degli impatti in relazione alla tipologia e caratteristiche delle opere.

A valle della valutazione degli impatti sulla componente *acqua*, sarà possibile prevederne, ove necessario, apposite misure di mitigazione.

4.1.5 Aria

La normativa in materia di gestione e tutela della qualità dell'aria ambiente è il D.lgs. n. 155 del 13/08/2010.

La valutazione della qualità dell'aria è uno tra gli strumenti volti a individuare eventuali condizioni di criticità e avviare, ove necessario, adeguate misure correttive. Tale strumento fornisce un'utile base conoscitiva nell'ambito della pianificazione territoriale, con l'obiettivo di mantenere buoni livelli di qualità dell'aria ambiente nelle zone non interessate da inquinamento atmosferico (piani di mantenimento).

L'Ente Regionale di riferimento in materia di valutazione della qualità dell'aria è l'A.R.P.A. (Azienda Regionale per la Protezione dell'Ambiente), istituito con l'art. 90 della L.R. n.6/2001. Il Testo Unico n. 155/2010, impone il rispetto dei valori limite di concentrazione in atmosfera degli inquinanti cui fare riferimento nell'ambito delle indagini e dei monitoraggi.

La componente *aria* dovrà essere indagata al fine di valutare i potenziali impatti con la stessa derivanti dall'attuazione delle previsioni di Piano. Partendo dall'analisi dello stato di fatto (attraverso apposite indagini specialistiche quali ad esempio rilievi e monitoraggi), sarà possibile determinare la qualità dell'aria dell'ambito di riferimento e mettere in atto eventuali misure di mitigazione degli impatti. Nell'ambito delle aree portuali, gli impatti sulla qualità dell'aria potrebbero interessare sia la fase di cantiere (emissioni temporanee dei macchinari impiegati), sia la fase di esercizio delle attività portuali (traffico navale e veicolare a terra).

A valle della valutazione degli impatti potenziali sarà possibile prevederne, in funzione della significatività, le eventuali misure di mitigazione.

4.1.6 Rumore

Il rumore ha un impatto rilevante su tutte le funzioni umane siano esse fisiologiche, psicologiche e/o sociali. Anche quando non causa danni fisici permanenti, crea situazioni di stress, ostacola le relazioni sociali, disturba l'apprendimento e in generale impedisce lo svolgimento, in condizioni soddisfacenti, delle attività di lavoro, ricreative e di riposo.

In Italia, la più recente normativa di riferimento in materia di impatto acustico è rappresentata dalla Legge Quadro 445/97 e dai relativi decreti attuativi con particolare riferimento al DCPM del 14/11/1997 e al DM del 16/03/1998.

Il DCPM 14/11/97 classifica il territorio in 6 aree a diversa destinazione d'uso, a cui sono associati valori limite ammissibili di rumorosità.

Per quanto riguarda, invece, il rumore sottomarino (di origine antropica) occorre valutare i potenziali impatti prodotti dalle attività umane sulla fauna acquatica, con particolare riferimento ai cetacei (Linee Guida, ISPRA).

La Comunità Europea ha emanato una *Direttiva Quadro sulla Strategia Marina* (2008/56/CE – Marine Strategy Framework Directive) in cui il rumore è considerato un parametro di qualità dell'ambiente marino e che impone agli Stati Membri di affrontare il problema agendo in via precauzionale. Tale Direttiva è stata recepita, in Italia, con D.lgs. 190/2010 che riconosce il rumore come forma di inquinamento.

L'Italia ha, inoltre, adottato le Linee Guida per la gestione dell'impatto del rumore antropogenico sui cetacei nell'area ACCOBAMS volte a eliminare, o minimizzare, il rischio di disturbo arrecato alla fauna marina e soprattutto a evitare qualsiasi tipo di danno fisico.

Inoltre, le *Linee guida per lo studio e la regolamentazione del rumore di origine antropica introdotto in mare e nelle acque interne* (parte II) dell'ISPRA forniscono un valido riferimento per la valutazione del rumore in ambiente marino riassumendo i principali rumori di origine antropica introdotti in mare, le relative caratteristiche acustiche e i potenziali danni che possono riscontrarsi a livello della fauna acquatica.

Ai fini della valutazione degli impatti sulla componente rumore, partendo dall'analisi dello stato di fatto e facendo riferimento, ove presenti, ai piani comunali di zonizzazione acustica (per le aree a terra), ovvero attraverso apposite indagini – quali rilievo dei ricettori sensibili e monitoraggi acustici, sarà possibile mettere in atto opportune misure di mitigazione dei possibili disturbi legati alle emissioni rumorose.

Nell'ambito delle aree portuali, gli impatti sulla componente *rumore* potrebbero essere riconducibili sia alla fase di cantiere (emissioni temporanee dei macchinari impiegati), che alla fase di esercizio delle attività portuali (traffico navale e veicolare a terra).

A valle della valutazione degli impatti potenziali sarà possibile prevederne, in funzione della significatività, le eventuali misure di mitigazione.

4.1.7 Gestione dei Rifiuti

La gestione integrata dei rifiuti rappresenta una delle più importanti attività nella tutela e difesa dell'ambiente e delle risorse disponibili. I rifiuti sono la fase terminale del processo produttivo ed economico, e sono da considerarsi una delle principali fonti di pressione sull'ambiente.

L'Europa, per coniugare una gestione sostenibile, si è dotata di una strategia nota come le cinque R: Raccolta, Riciclo, Riutilizzo, Riduzione, Recupero. Si tratta di un'organica modalità di gestione dei rifiuti che si pone una serie di obiettivi consequenziali, finalizzata ad applicare il concetto di sviluppo sostenibile nel settore strategico dei rifiuti in considerazione che quanto più materia riciclamo e riusiamo, tanto meno risorse verranno prelevate dall'ambiente.

Nell'ambito dell'attuazione dei PRP, la produzione di rifiuti potrebbe essere correlata sia alla realizzazione delle opere (se previste) quali eventuali dragaggi, opere di difesa, ripristini e manutenzioni dei manufatti esistenti, sia all'esercizio delle funzioni portuali.

Per far fronte a tali problematiche, comuni a tutte le aree portuali, il Decreto Legislativo 8 novembre 2021, n. 197, recante *“Recepimento della direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE”*, all'art. 5 prevede che le Autorità competenti predispongano, approvino e rendano operativo il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti.

L'attuazione del suddetto piano si concretizza dotando il porto, con oneri a carico del gestore del servizio, di impianti e di servizi portuali di raccolta dei rifiuti delle navi al fine di assicurarne il rapido conferimento e garantendo, nel contempo, standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute umana.

A tale proposito si richiama il **Piano di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi** (attualmente in fase di redazione e istruttoria), a cura dell'AdSP dello Stretto.

Nella fattispecie, per i porti facenti parte dell'AdSP dello Stretto, i quantitativi di rifiuti prodotti dalle navi e quelli stimati, non solo tali da suggerire la realizzazione di impianti destinati esclusivamente alle attività portuali. Gli ambiti portuali in oggetto sono, infatti, localizzati in contesti fortemente antropizzati e le limitate aree retroportuali disponibili appaiono appena sufficienti a garantire le funzioni logistiche connesse alle attività portuali (o con le attività di risanamento – vedi progetto di riforestazione di Giammoro). Tali circostanze non hanno consentito di individuare per nessuno degli ambiti (Messina e Milazzo in particolare) aree per il deposito temporaneo che avrebbe ottimizzato l'azione del gestore. Pertanto, il redigendo Piano di Gestione prevedrà un servizio che andrà dal bordo banchina all'impianto finale. Tuttavia non si esclude la possibilità, in sede di gara di appalto, che i partecipanti possano disporre e proporre aree proprie in cui ricavare zone di stoccaggio e conferimento dei rifiuti provenienti dal bordo nave.

Ai fini del conseguimento degli obiettivi di protezione ambientale, per l'ottimale gestione dei rifiuti sarà, quindi necessario porre in essere alcuni accorgimenti volti sia alla

minimizzazione dei rifiuti prodotti che alla corretta gestione degli stessi. A titolo esemplificativo, la salvaguardia ambientale nella fase del deposito temporaneo; la caratterizzazione secondo il codice EER (“Elenco Europeo dei Rifiuti”); la differenziazione della raccolta; la predisposizione di Formulare di Identificazione Rifiuti (FIR) contenenti gli elementi per la tracciabilità del recupero e/o dello smaltimento dei rifiuti in tutte le fasi (art. 193 D.lgs. 152/06); favoriranno il reimpiego del materiale di risulta ovvero la corretta gestione dello stesso nel rispetto dell’ambiente e delle norme di settore.

4.1.8 Risorse Energetiche

Il D.lgs. n. 169/2016, modificato dal D.lgs. n. 232/2017, prevede che le AdSP promuovano la redazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) con l’obiettivo di delineare le scelte energetico-ambientali dell’Autorità di Sistema Portuale.

L’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto si è, quindi, dotata del **DEASP – Documento di pianificazione energetica e ambientale** (approvato con Decreto n. 193 del 12/09/2022) che contiene le strategie e le iniziative di breve, medio e lungo termine dell’AdSP in tema di sostenibilità energetica e ambientale, coerentemente con le politiche nazionali ed europee in materia di riduzione delle emissioni di CO2.

Il DEASP definisce gli indirizzi strategici per l’implementazione di specifiche misure volte al miglioramento dell’efficienza energetica e alla promozione dell’uso delle energie rinnovabili con l’obiettivo di realizzare, tra Sicilia e Calabria, un *polo di porti sostenibili*, energeticamente autosufficienti e a basso impatto ambientale.

I vantaggi correlati all’attuazione delle strategie descritte dal DEASP saranno riconducibili, sia al miglioramento del benessere e delle condizioni di salute della popolazione e dei lavoratori sia alla riduzione dei costi di gestione con l’obiettivo di favorire la produzione di energia da fonti rinnovabili e creare una *comunità energetica dell’Area dello Stretto* che coinvolga, in una *gestione integrata dei porti del sistema*, i soggetti pubblici e privati dei territori contigui alle aree portuali.

Le strategie delineate dal DEASP mirano alla riduzione dei consumi in funzione dell’efficientamento energetico delle infrastrutture portuali, favorendo e implementando l’impiego di nuove fonti energetiche e la realizzazione di infrastrutture poco impattanti e sostenibili.

L’attuazione del programma proposto dal DEASP potrà avvenire attraverso diverse strategie operative quali si segnalano l’incentivazione dell’alimentazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL) delle navi e dei veicoli; l’elettrificazione delle banchine, favorendo il sistema *Cold Ironing* per l’alimentazione delle navi in sosta; l’installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici portuali; la sperimentazione della produzione di energia da correnti marine; graduale introduzione dell’uso dell’idrogeno su navi e veicoli.

Pertanto, sulla base delle proposte delineate dal DEASP, occorrerà individuare – anche con il coinvolgimento e il supporto da parte della stessa AdSP degli operatori portuali, delle aziende di settore e delle iniziative pubbliche e private che vorranno utilizzare i

porti come luoghi di sperimentazione e prototipizzazione di nuove soluzioni – la migliore strategia operativa per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetica e ambientale individuati nel DEASP.

Rinviando interamente al DEASP dell'AdSP dello Stretto per i dovuti approfondimenti, anche al fine di evitare sovrapposizioni documentali, a seguire se ne riporta una sintesi della struttura e dei contenuti.

Partendo da un'analisi socio-economica, ambientale e territoriale dell'area dello Stretto e del relativo sistema Portuale, nonché degli strumenti di pianificazione vigenti, il DEASP definisce gli indirizzi strategici e gli specifici interventi/misure volti a migliorare le performance energetico-ambientali del sistema portuale, con particolare riferimento all'incremento dell'efficienza energetica e allo sfruttamento delle fonti rinnovabili.

Questa visione strategica si può declinare nei seguenti principali in obiettivi:

- assicurare il rispetto delle disposizioni normative in campo ambientale;
- prevenire ogni forma di inquinamento dell'ambiente naturale terrestre e del mare;
- definire una politica ambientale condivisa al fine di sensibilizzare tutti i soggetti che operano all'interno delle aree portuali;
- digitalizzare i processi logistico-portuali e amministrativi al fine di ottimizzare i servizi.

La visione e gli obiettivi strategici per una transizione energetica efficiente del sistema portuale possono essere declinati in tre fasi principali di attuazione:

1. Nel breve-medio termine l'attenzione sarà rivolta all'efficientamento degli edifici, delle strutture e delle infrastrutture esistenti, allo sviluppo di infrastrutture energetiche (fotovoltaico; cold ironing; GNL) e al miglioramento dei processi;
2. Nel medio termine si valuteranno iniziative di produzione sperimentale di energia dalle correnti marine;
3. Nel lungo periodo si rivolgerà l'attenzione alle prospettive di utilizzo in ambito portuale/navale delle tecnologie a idrogeno.

La strategia generale del DEASP dell'AdSP dello Stretto focalizza, quindi, l'attenzione sull'opportunità di conferire un'impronta ecologica e sostenibile alle principali attività che si svolgono nell'ambito del Sistema Portuale con l'obiettivo di conseguire uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi a basso impatto ambientale; riduzione dei costi di gestione e delle emissioni (gas serra e CO₂).

Ne deriverà il miglioramento della qualità ambientale sia dell'ambito portuale che delle aree limitrofe, e la conseguente salvaguardia della salute della popolazione, contribuendo, al contempo, a implementare la competitività dei sistemi portuali.

Gli obiettivi strategici a livello dell'UE da raggiungere entro il 2030 prevedono la riduzione almeno del 55% delle emissioni di gas a effetto serra, rispetto ai livelli del 1990, secondo quanto previsto dalla recente decisione del Consiglio Europeo dell'11/12/2020.

In questo contesto, l'AdSP dello Stretto, stima una riduzione delle emissioni di gas serra del 35%, nel medio periodo (a esclusione delle emissioni dei concessionari A2A e

Raffineria di Milazzo s.c.p.a.), e di conseguire l'autosufficienza energetica nel medio-lungo termine.

Per il conseguimento degli obiettivi di sostenibilità energetica e ambientale, sono previste azioni complementari che intervengono non solo sulla riduzione dei consumi (conseguente all'efficientamento energetico degli edifici e delle infrastrutture portuali), ma anche sull'incentivazione all'utilizzo di nuove fonti energetiche, unitamente a una gestione integrata del porto sotto l'aspetto energetico e ambientale.

All'interno di tale visione strategica, l'AdSP, si propone di costituire, tra Sicilia e Calabria, un polo di porti sostenibili e a basse emissioni che integra i propri obiettivi di sviluppo e competitività con il miglioramento della qualità della vita, dell'area portuale e del contesto urbano in cui si inserisce.

Il DEASP è uno strumento flessibile, nel quale gli obiettivi e le scelte strategiche definiscono una *roadmap*, sulla quale si innestano le misure e gli interventi relativi ai seguenti ambiti:

| AMBITO DI INTERVENTO | | |
|----------------------|--|-------------|
| I.1 | Riduzione delle emissioni dei natanti e dei veicoli | |
| I.2 | Riduzione dei consumi energetici degli edifici e delle strutture e infrastrutture portuali | |
| I.3 | Produzione di energia da fonti rinnovabili | |
| | INTERVENTO | TEMPI |
| I.1.1 | Diffusione della alimentazione delle navi e dei veicoli a GNL | breve |
| I.1.2 | Navi e veicoli a idrogeno | medio-lungo |
| I.1.3 | Elettificazione delle banchine dei porti - "Cold Ironing" | breve |
| I.1.4 | Installazione colonnine ricarica veicoli elettrici ed acquisto veicoli | breve |
| I.2.1 | Interventi di efficientamento dell'involucro edilizio | breve |
| I.2.2 | Efficientamento della rete di illuminazione pubblica | breve |
| I.3.1 | Installazione impianti fotovoltaici su coperture situate all'interno dei confini | breve |
| I.3.2 | Sperimentazione per la produzione energia da correnti marine | medio |

Figura 4-1 Prospetto riepilogativo ambiti di intervento e iniziative - Fonte: DEASP dell'AdSP Stretto – pag. 118

Nel lungo periodo, grazie all'adozione dei citati criteri di sostenibilità energetica il sistema portuale potrà essere inteso come una *micro-rete (port-grid)* autosufficiente, in grado di garantire prestazioni di funzionalità e continuità; integrare l'uso dell'energia a terra con l'alimentazione di navi e imbarcazioni all'ormeggio; accogliere generazioni energetiche locali e accumuli. Con l'obiettivo di rendere il sistema portuale più competitivo, garantendo elevate prestazioni di sostenibilità energetica e ambientale, l'Autorità intende favorire, quindi, misure di innovazione tecnologica e interventi di tipo sperimentale (sfruttamento moto ondoso e correnti marine).

Dal punto di vista operativo, il DEASP definisce gli indirizzi strategici e specifici interventi/misure volti a migliorare le performance energetico-ambientali del sistema portuale, con particolare riferimento all'incremento dell'efficienza energetica e allo sfruttamento delle fonti rinnovabili.

L'obiettivo della corretta gestione ambientale delle attività portuali favorirà la coesistenza di una pluralità di obiettivi prioritari quali la salute e la sicurezza dei cittadini, la conservazione dell'ambiente e dei beni culturali, lo sviluppo economico, il tutto assicurando il rispetto delle disposizioni normative in campo ambientale e prevenendo ogni forma di inquinamento dell'ambiente attraverso una politica ambientale di sensibilizzazione rivolta a tutti i soggetti che operano all'interno delle aree portuali.

Per gli opportuni approfondimenti si rimanda ai contenuti di dettaglio del DEASP di cui, il presente paragrafo riporta unicamente un estratto.

4.2 VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

I vincoli ambientali sono riconducibili alla **Rete Natura 2000**, alle **Aree Protette (EUAP)** mentre, i beni paesaggistici sono individuati dagli artt. **136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004**.

4.2.1 Vincoli Ambientali

Relativamente ai vincoli ambientali, (come evidenziato nelle immagini di seguito riportate), dalla consultazione della cartografia tematica disponibile sul sito ministeriale (<http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>; <https://natura2000.eea.europa.eu/#>) è emerso che il comprensorio in oggetto non è interessato dalla presenza di Aree Protette facenti parte dell'Elenco Ufficiale delle Aree Protette (EUAP: Parchi e Riserve Naturali ivi comprese Aree Marine Protette).

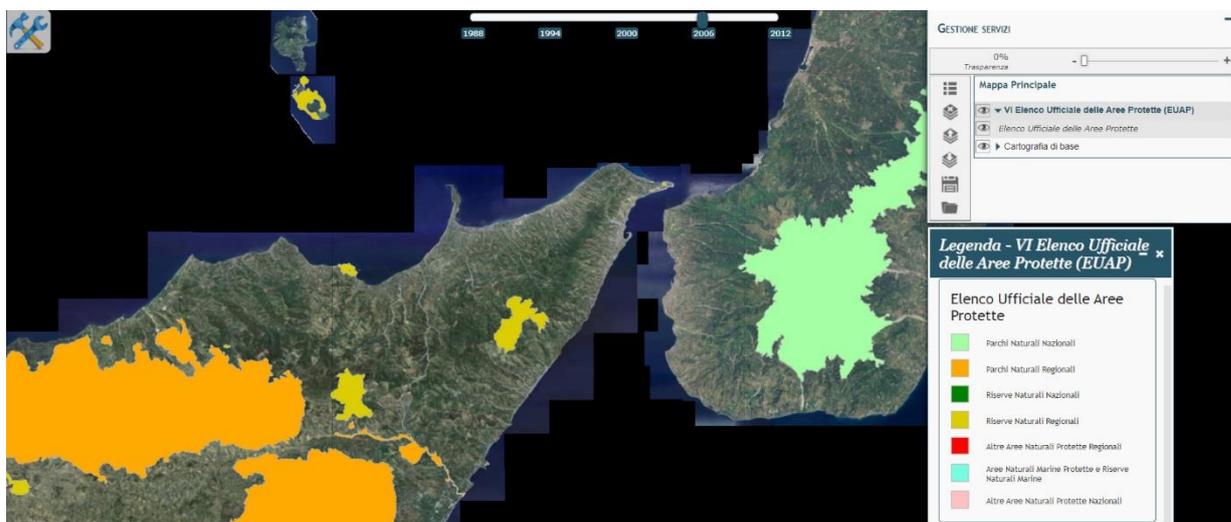


Figura 4-2 Elenco Ufficiale delle aree Protette (EUAP) – Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

È stata, invece, riscontrata la presenza di aree facenti parte della **Rete Natura 2000** (**SIC** – Siti di Interesse Comunitario; **ZSC** – Zone Speciali di Conservazione; **ZPS** – Zone di Protezione Speciale; **IBA** – Important Bird Areas) di cui a seguire se ne riportano gli stralci cartografici e i codici identificativi.

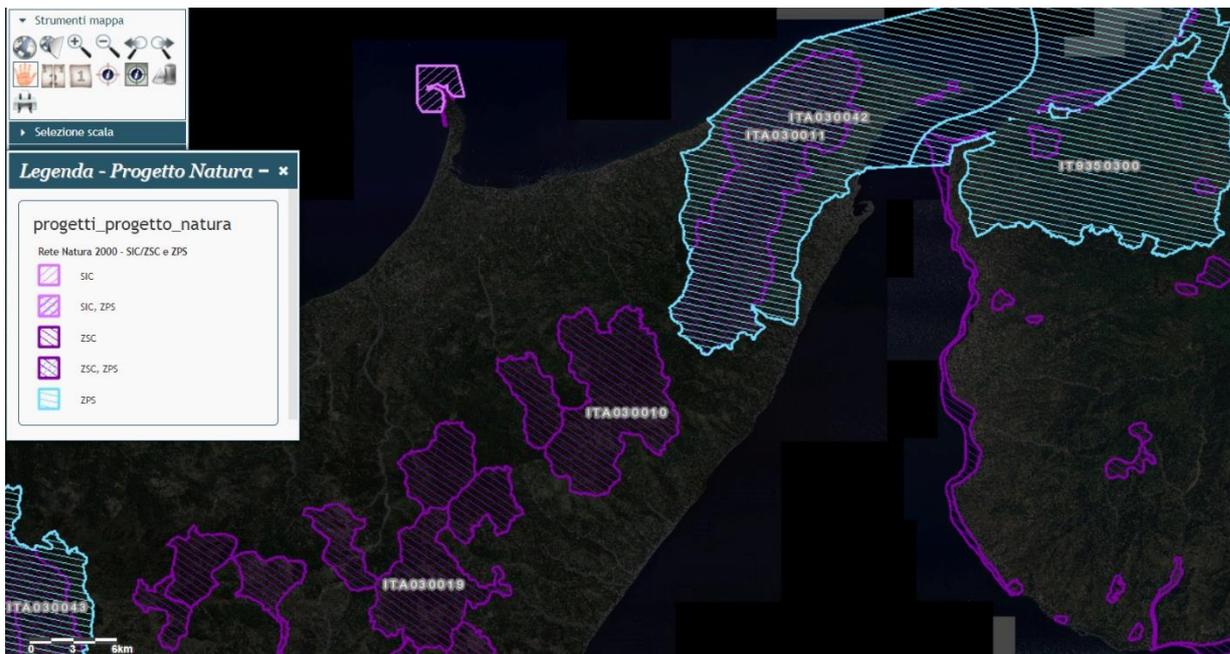


Figura 4-3 Rete Natura 2000 (SIC-ZSC-ZPS) – Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

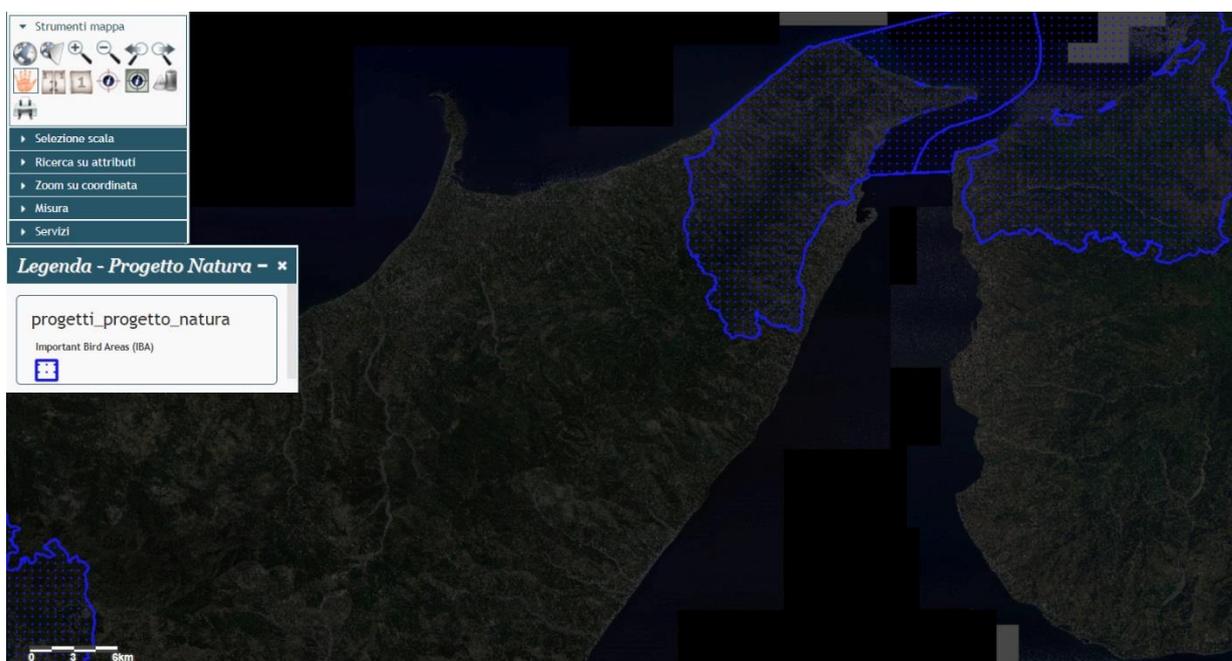


Figura 4-4 Rete Natura 2000 (IBA) – Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

Con riferimento alla **Rete Natura 2000** si rileva la presenza dei siti di seguito riportati, relativamente ai quali, in sede di stesura dei PRP di ciascun porto, dovranno essere valutate le possibili interferenze:

MESSINA-TREMESTIERI

- **ZPS ITA030042** – *Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina*
- **IBA 153** – *Monti Peloritani*

VILLA SAN GIOVANNI

- **ZPS IT9350300** – *Costa Viola*

- **ZSC IT9350172** – *Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi*
- **IBA 150** – *Costa Viola*

REGGIO CALABRIA

- **ZSC IT9350172** – *Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi*

SALINE IONICHE

- **ZSC IT9350143** – *Saline Joniche*

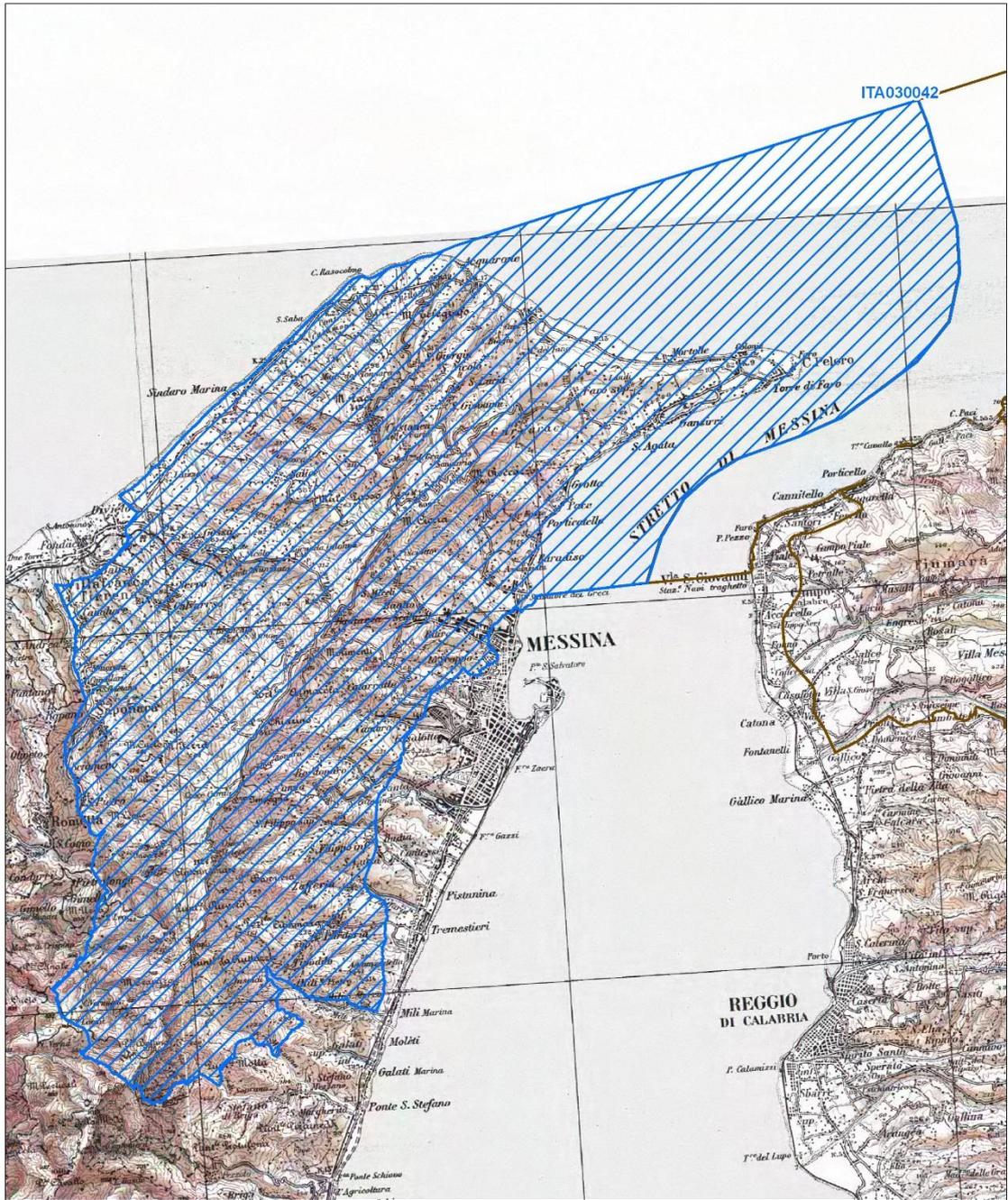
A seguire si riporta la cartografia tematica di ciascuno dei siti sopra elencati:

Regione: Sicilia

Codice sito: ITA030042

Superficie (ha): 27993

Denominazione: Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stre



Data di stampa: 07/12/2010

0 0.9 1.8 Km

Scala 1:100'000



Legenda

 sito ITA030042

 altri siti

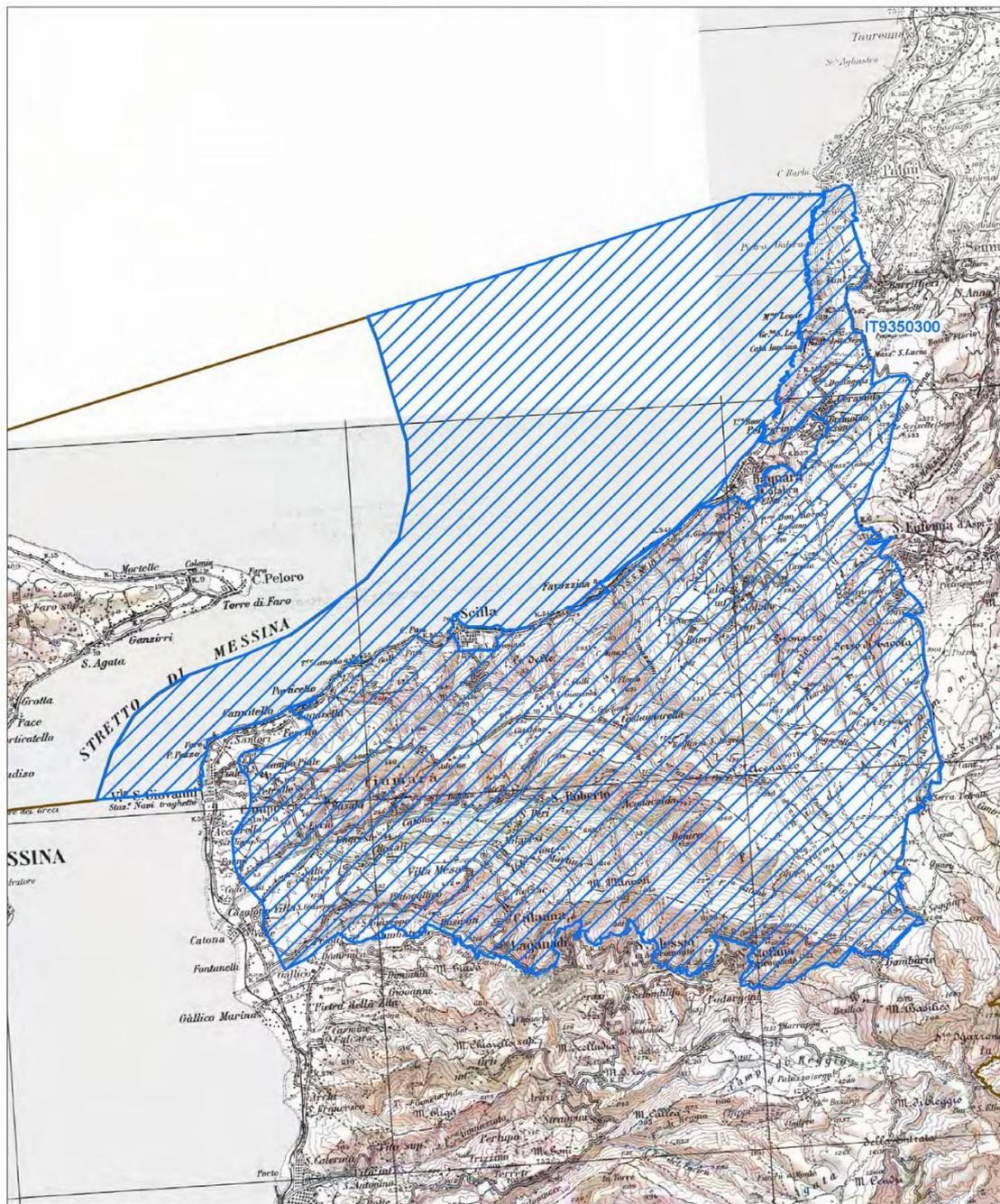
Base cartografica: IGM 1:100'000

Regione: Calabria

Codice sito: IT9350300

Superficie (ha): 29425

Denominazione: Costa Viola



Data di stampa: 29/11/2010

0 0.9 1.8 Km

Scala 1:100'000



Legenda

 sito IT9350300

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000



Regione: Calabria

Codice sito: IT9350172

Superficie (ha): 1812

Denominazione: Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi



Data di stampa: 17/10/2012

0 2 4 Km

Scala 1:250.000



Legenda

-  sito IT9350172
-  altri siti

Base cartografica: De Agostini 1:250'000

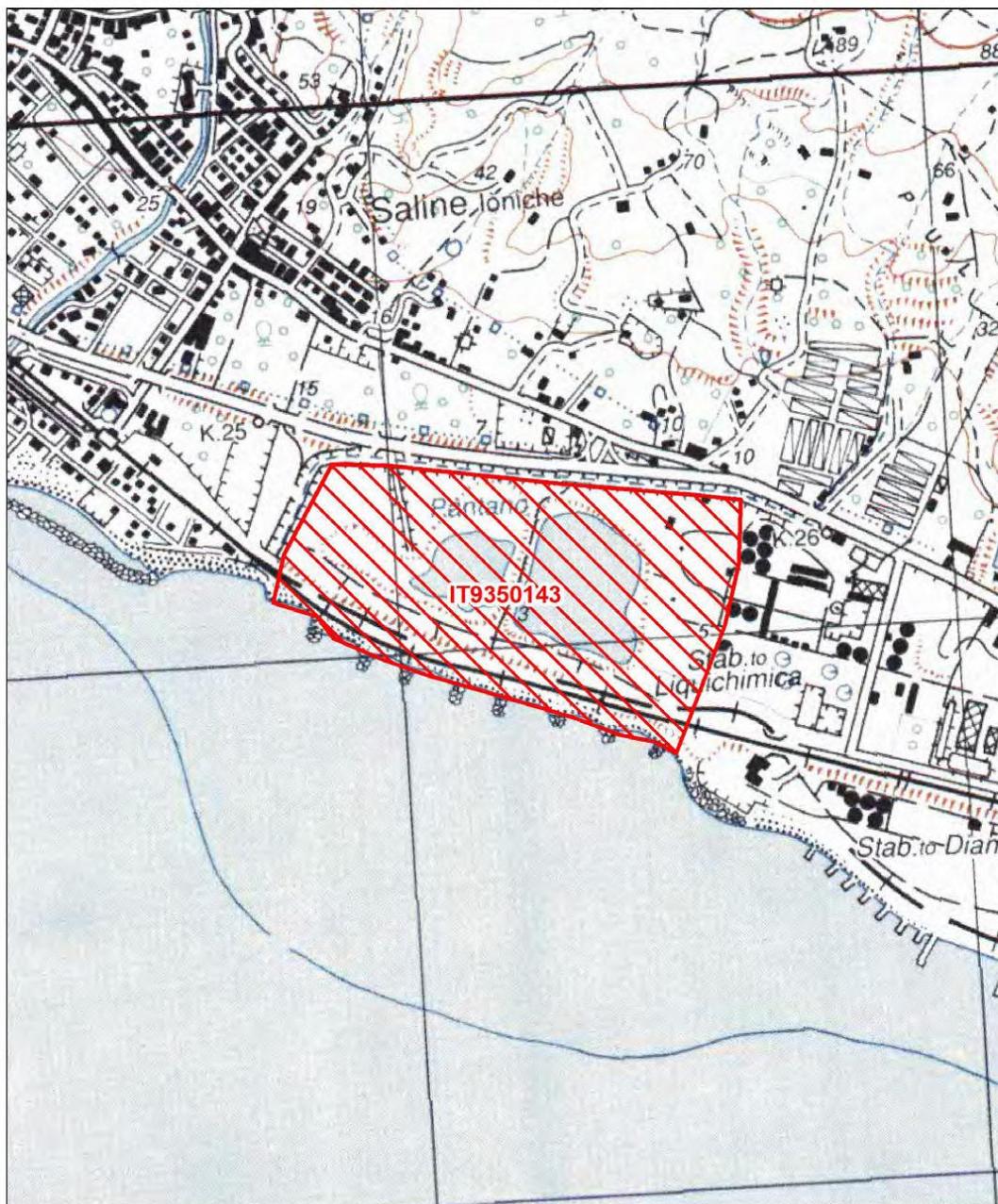


Regione: Calabria

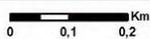
Codice sito: IT9350143

Superficie (ha): 30

Denominazione: Saline Joniche



Data di stampa: 17/10/2012



Scala 1:10.000



Legenda

 sito IT9350143

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

Nell'ambito della disamina dei vincoli ambientali che interessano gli ambiti del DPSS si richiama, inoltre, il **Sito di Interesse Nazionale (SIN) "Area Industriale di Milazzo"** coincidente con l'Area di Sviluppo Industriale (ASI) di Giammoro.

L'Area Industriale di Milazzo è stata inserita tra i Siti di bonifica di Interesse Nazionale (SIN) con Legge n. 266 del 23/12/2005 e con DM del 11/08/2006 è stato individuato il relativo perimetro.

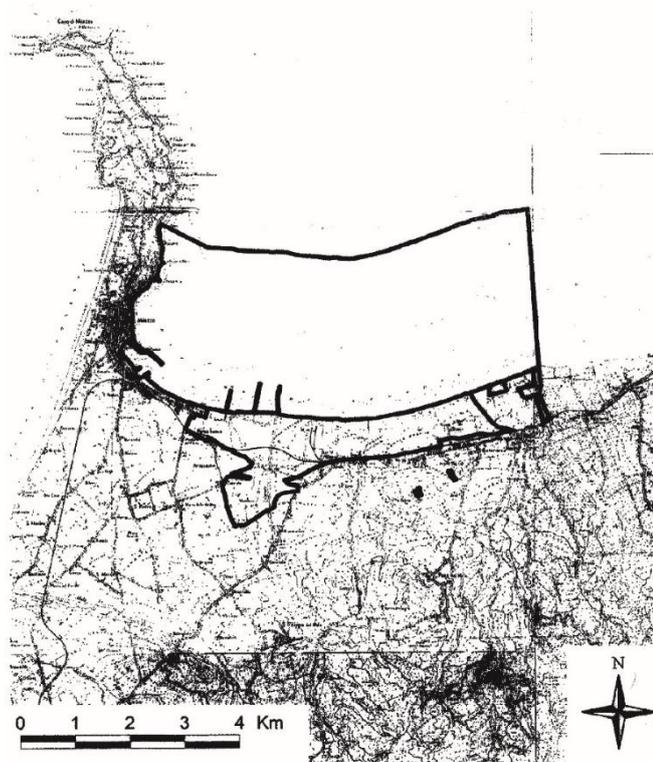


Figura 4-5 Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale Area Industriale di Milazzo – Fonte: All. DM 11/08/2006

Il SIN di Milazzo interessa i comuni di *Milazzo, San Filippo del Mela, Pace del Mela, San Pier Niceto e Monforte San Giorgio*, con un'estensione pari a 550 ettari di aree a terra, e una superficie di circa 1000 ettari di area a mare.

Nel SIN insiste un polo industriale (attivo dagli anni 60) che ospita diversi insediamenti produttivi (raffinazione petrolio; produzione energia elettricità; siderurgia; produzione apparecchiature elettriche; stoccaggio elettrodomestici; depositi di prodotti petroliferi e discariche di rifiuti industriali).

Nelle aree pubbliche, rientrano l'arenile e l'area marina antistante che si estende fra la diga foranea del porto industriale e la foce del fiume Santo, oltre ai tratti terminali dei torrenti Corriolo, Muto, Mela e Niceto.

In data 09/02/2021 è stato sottoscritto dal MITE (oggi *Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica*), dalla Regione Siciliana, dalla Città Metropolitana di Messina, dal comune di Milazzo e dai comuni interessati dal SIN, il Nuovo Accordo di Programma per la definizione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica delle aree ivi comprese.

4.2.2 Vincoli Paesaggistici

Ai fini dell'individuazione dei vincoli paesaggistici di cui agli artt. 136 e 142 del D.lgs. n. 42/2004, sono stati esaminati i seguenti vigenti strumenti di pianificazione:

- *Piano Territoriale Paesaggistico (PTP) dell'Ambito 9 della provincia di Messina;*
- *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della città Metropolitana di Reggio Calabria.*

PTP AMBITO 9 DELLA PROVINCIA DI MESSINA

Le aree dell'**ambito portuale di Milazzo** ricadono:

- nel ***Paesaggio Locale 12.b – Centro storico di Milazzo e aree di espansione*** – Livello di Tutela 1, normato dall'art. 32 delle NTA del PTP Ambito 9 (tratto Molo Marullo – via Acqueviole);
- nel ***Paesaggio Locale 12.o – Paesaggio della fascia costiera soggetta a processi di degrado e trasformazione urbana (fascia di rispetto costiero art. 142 lett.a)*** – Area di recupero, normato dagli artt. 20 e 32 delle NTA del PTP Ambito 9 (tratto via Acqueviole – torrente Muto).

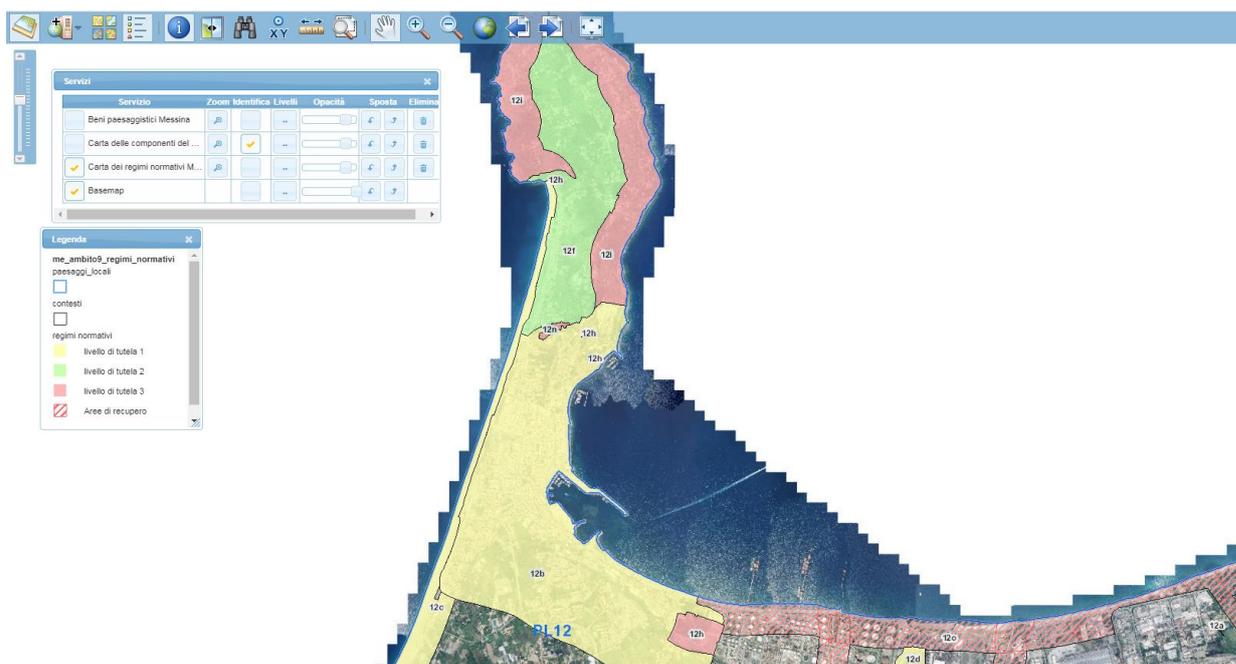


Figura 4-6 Stralcio Tavola **Regimi Normativi** del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

L'ambito di **Milazzo** è, altresì, interessato dai seguenti beni paesaggistici:

- *aree di interesse archeologico* (art. 142, c. 1, lett. m) D.lgs. 42/2004);
- *aree costiere nella fascia di 300 m dalla battigia* (art. 142, c. 1, lett. a) D.lgs. 42/2004);
- *sponde o piedi degli argini nella fascia di 150 m* (art.142, c. 1, lett. c) D.lgs.42/2004).

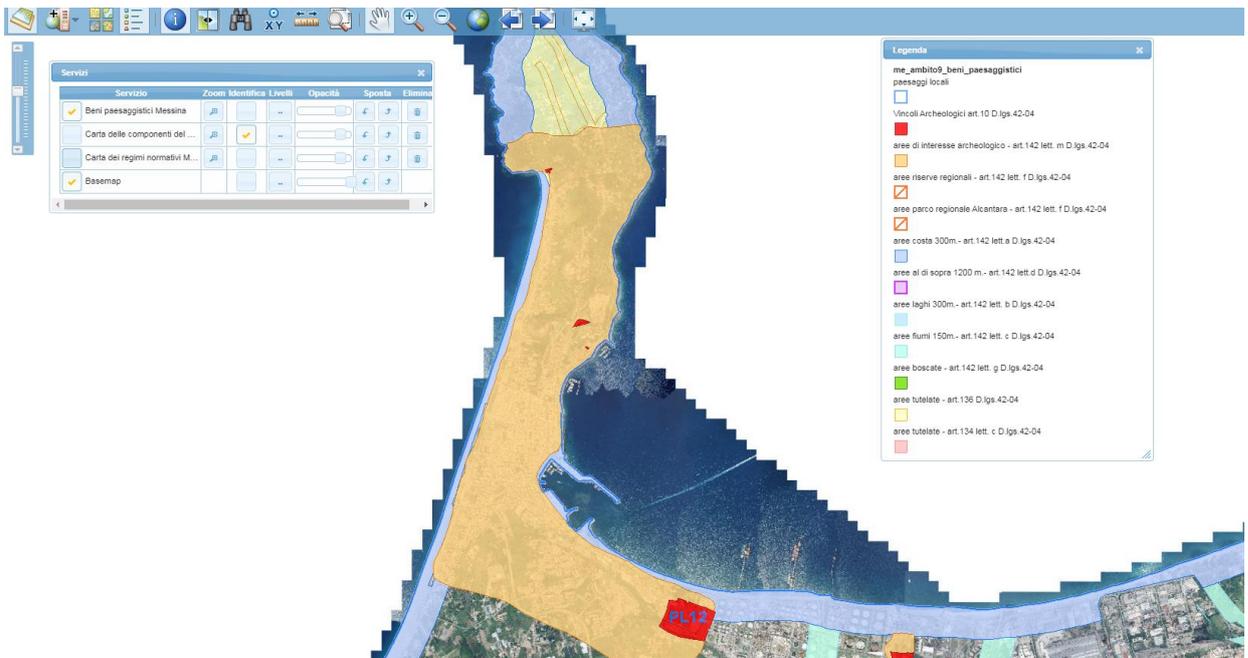


Figura 4-7 Stralcio Tavola Beni Paesaggistici del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

Le aree dell'ambito portuale di Messina e Tremestieri ricadono:

- nel **Paesaggio Locale 1.a – Paesaggio del centro urbano di Messina** – Livello di Tutela 1, normato dall'art. 21 delle Norme di Attuazione del Piano;
- nel **Paesaggio Locale 1.n – Paesaggio della fascia costiera soggetta a processi di degrado e trasformazione urbana (fascia di rispetto costiero art. 142 lett.a)** – Area di recupero, normato dagli artt. 20 e 21 delle NTA del PTP Ambito 9 (tratto compreso tra la via Acquevirole e il torrente Muto).

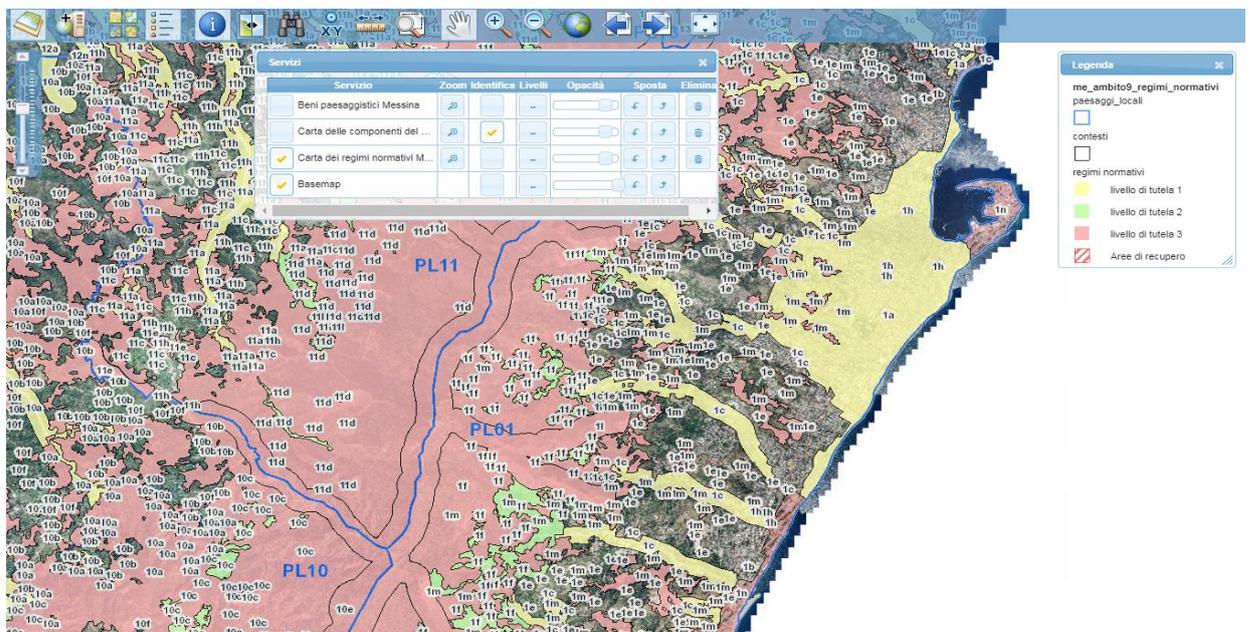
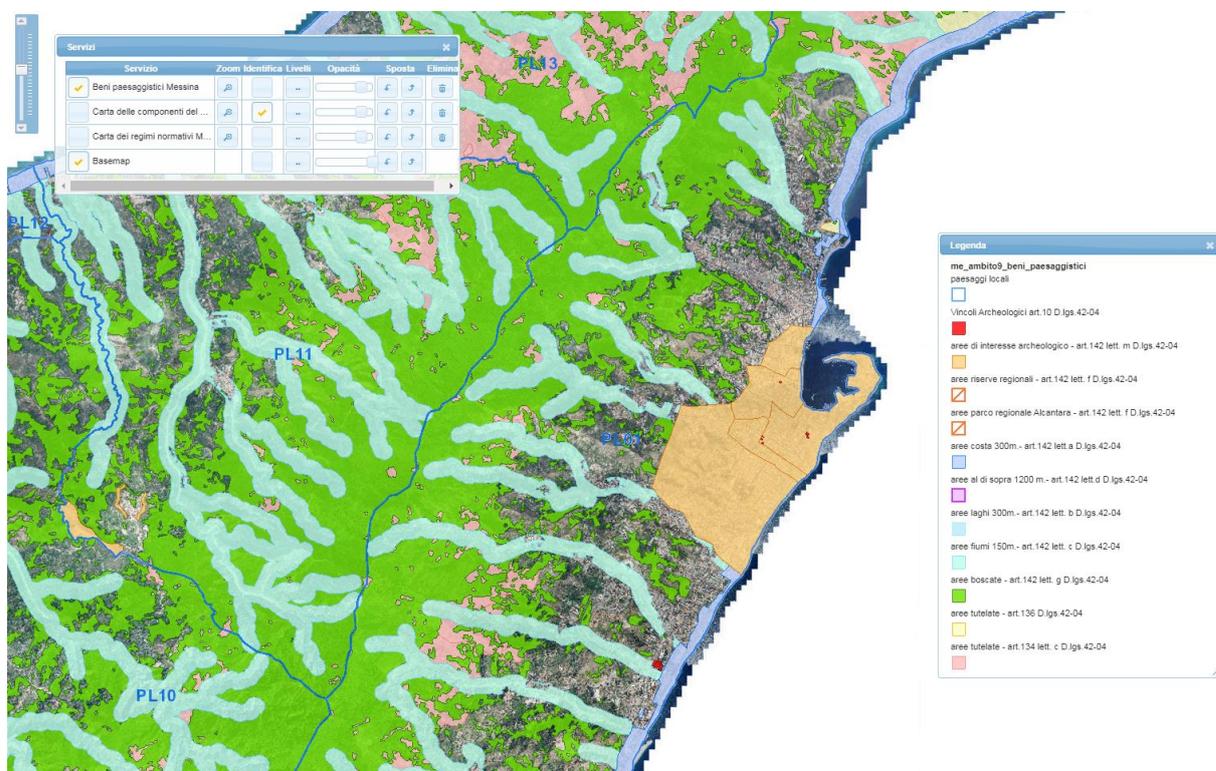


Figura 4-8 Figura 5 12 Stralcio Tavola Regimi Normativi del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

L'ambito di **Messina-Tremestieri** è, altresì, interessato dai seguenti beni paesaggistici:

- *aree di interesse archeologico* (art. 142, c. 1, lett. m) D.lgs. 42/2004);
- *aree costiere nella fascia di 300 m dalla battigia* (art. 142, c. 1, lett. a) D.lgs. 42/2004);
- *sponde o piedi degli argini nella fascia di 150 m* (art.142, c. 1, lett. c) D.lgs.42/2004.



PTCP DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

Come evidenziato nello stralcio cartografico di seguito riportato, le aree degli **ambiti portuali di Reggio Calabria e Villa San Giovanni** ricadono:

- nell'**Ambito di Paesaggio 1 – Area costiero-collinare dello Stretto** descritta al par. 6.4.1 del Tomo II della Relazione di Piano.

Mentre, l'**ambito portuale di Saline Joniche** ricade:

- nell'**Ambito di Paesaggio 6 – Area Grecanica** descritta al par. 6.4.16 del Tomo II della Relazione di Piano.

Ai sensi dell'art. 7 delle NTA del PTCP, il Piano Territoriale si attua, oltre che attraverso il recepimento negli strumenti urbanistici vigenti e la formazione di nuovi strumenti di pianificazione e Piani Attuativi, anche mediante le Azioni Strategiche riportate nel Quadro delle Strategie di Piano di cui all'art. 10 delle NTA. Le *Azioni Strategiche*, riportate nelle Tavole del Quadro Strategico, assumono il carattere di indirizzo e non costituiscono, se non quando esplicitamente indicato, indicazioni di carattere prescrittivo. Le stesse azioni riassumono il complesso degli interventi finalizzato al conseguimento degli Obiettivi Prioritari individuati dal PTCP. Per ogni Obiettivo Prioritario sono, quindi, stabiliti specifici Progetti che trovano la loro traduzione operativa

attraverso le Azioni strategiche. Il capitolo 5 del Tomo I della Relazione di Piano definisce, per ogni Obiettivo Prioritario i progetti e le azioni strategiche da porre in essere per il conseguimento degli stessi.

Coerentemente con le finalità di programmazione Strategica del presente DPSS, a seguire si riporta uno stralcio cartografico della *Tavola O.P.3.1 Progetto "Grandi direttrici"; Progetto "Reti comprensoriali e locali"; Progetto "Rete portuale locale"; Progetto "Sistema logistico per il trasporto delle merci"* del Quadro Strategico del PTCP (Obiettivo Prioritario 3 – Rafforzamento della rete dell'accessibilità, della logistica e della mobilità), con particolare riferimento alle Azioni strategiche relative al *Progetto "Rete portuale locale"*.

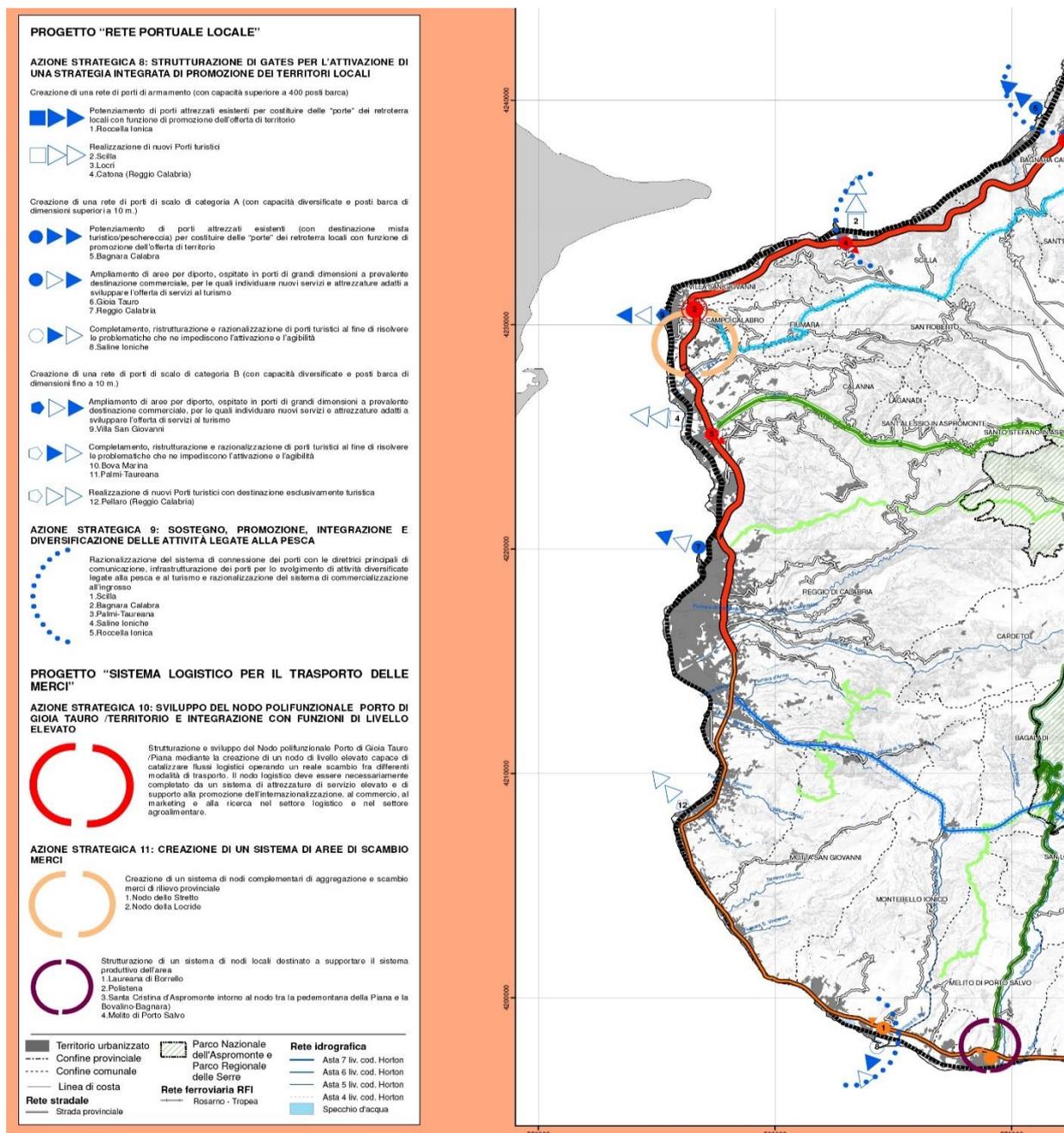


Figura 4-9 Stralcio *Tavola O.P.3.1* del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/855>

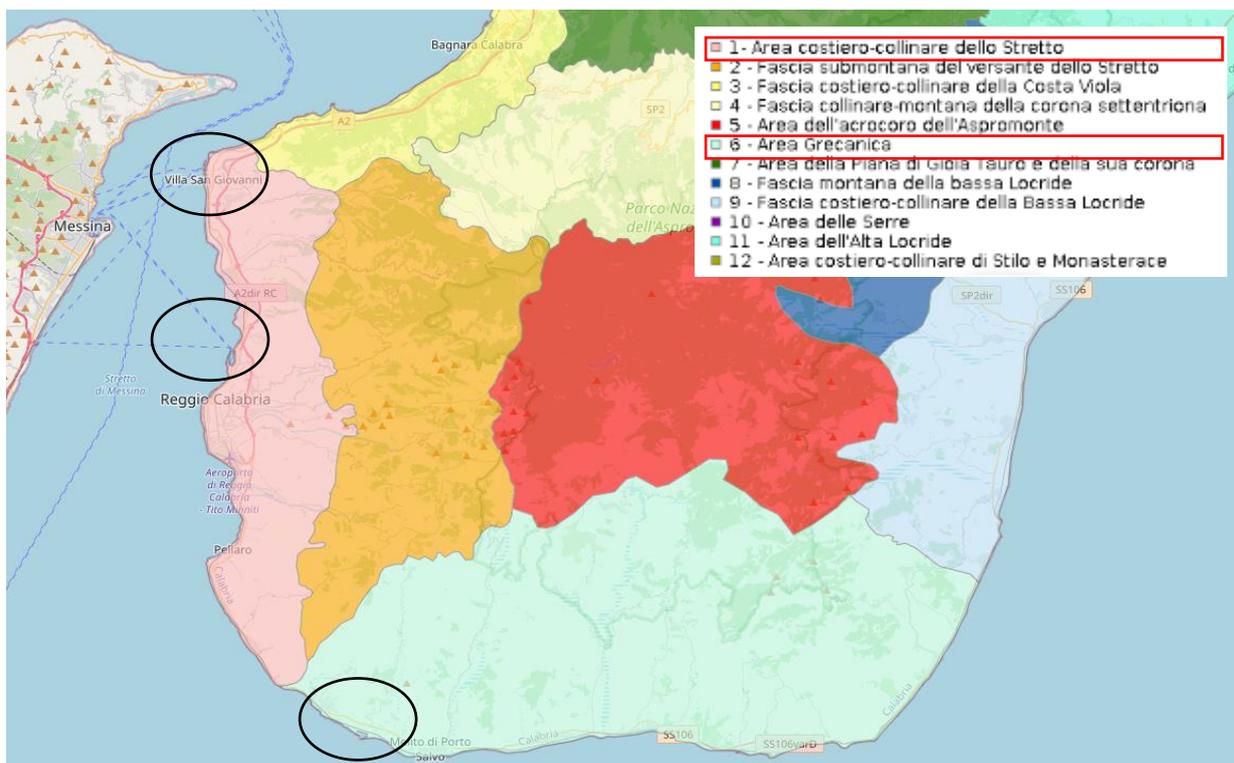


Figura 4-10 Stralcio Tavola A10 – Ambiti di Paesaggio del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/874/view#/>

Inoltre, gli ambiti portuali di **Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline Joniche**, come evidenziato nei relativi stralci cartografici di seguito riportati, sono interessati dai seguenti beni paesaggistici:

- aree costiere nella fascia di 300 m dalla battigia (art. 142, c. 1, lett. a) D.lgs. 42/2004);
- sponde o piedi degli argini nella fascia di 150 m (art.142, c. 1, lett. c) D.lgs.42/2004
- aree di interesse archeologico (art. 142, c. 1, lett. m) D.lgs. 42/2004).

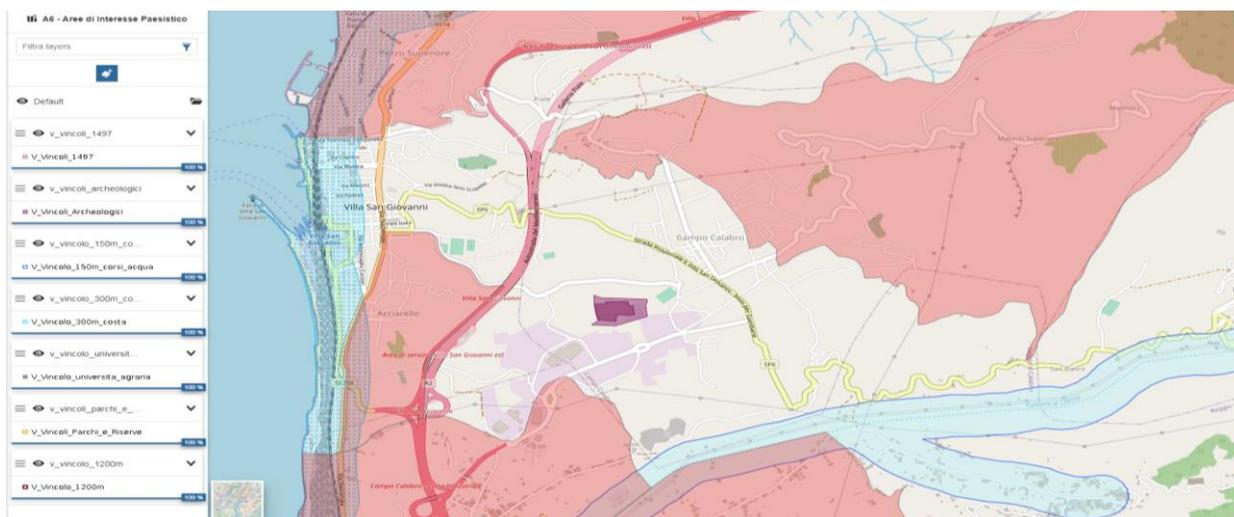


Figura 4-11 **PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

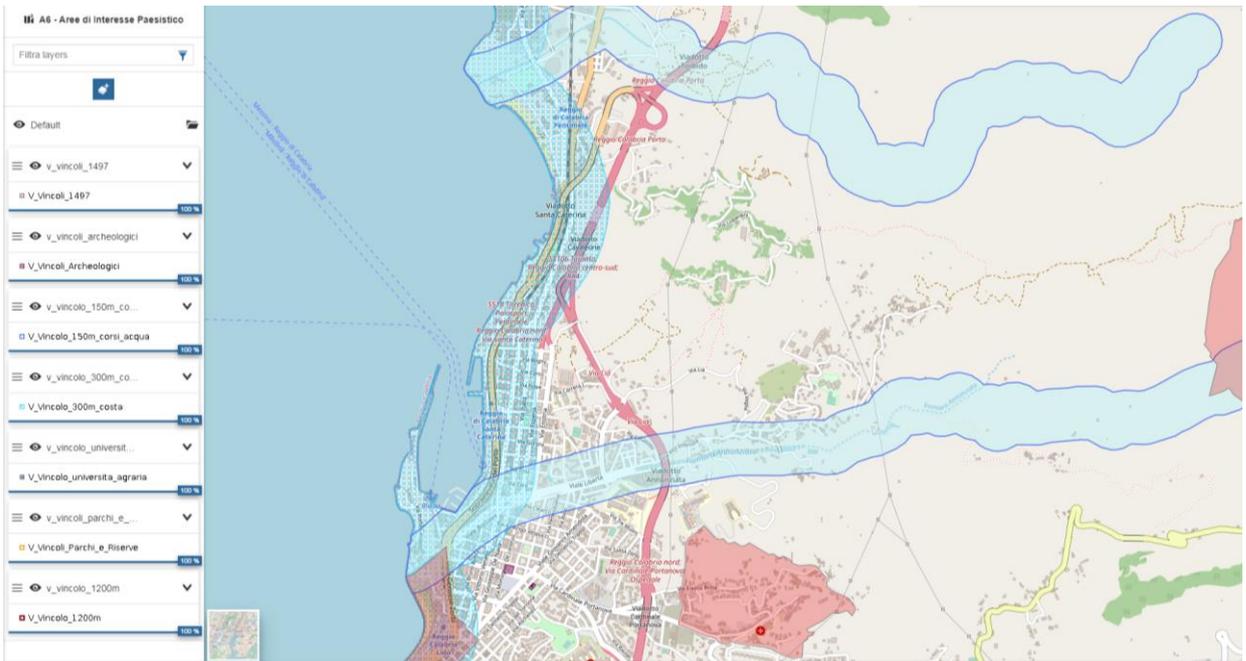


Figura 4-12 **PORTO DI REGGIO CALABRIA** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

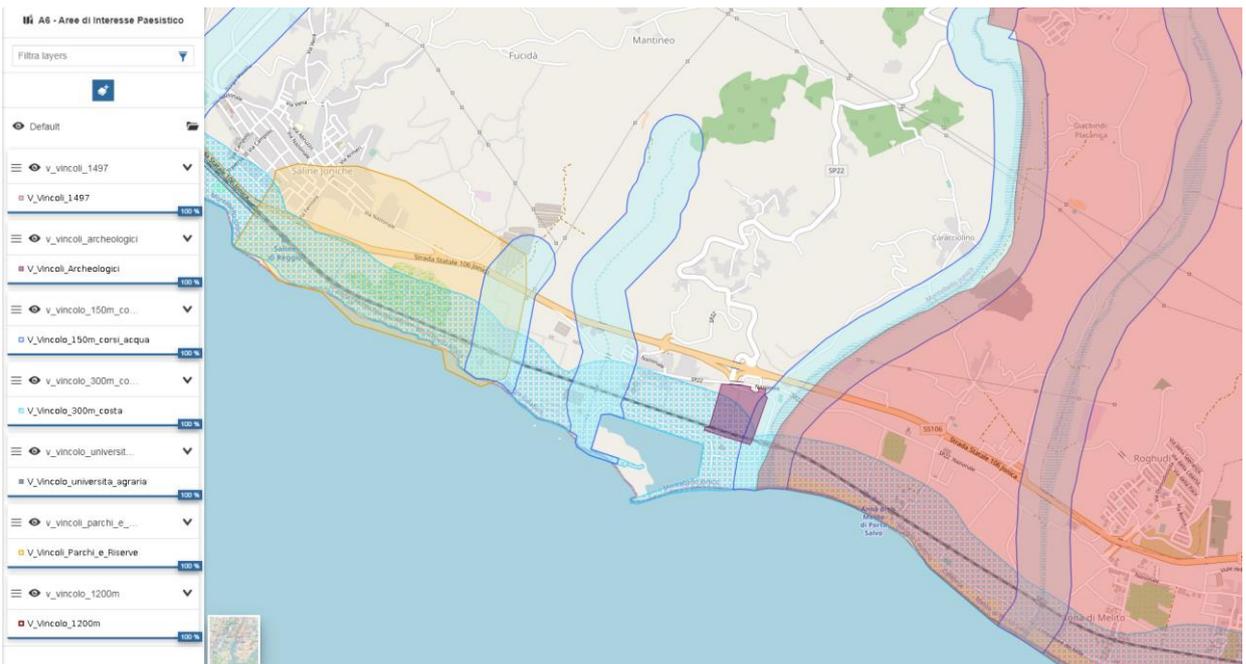


Figura 4-13 **PORTO DI SALINE JONICHE** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

5. Accordi preliminari già sottoscritti e Contributi degli Enti coinvolti

L'evoluzione della normativa in materia portuale e la natura “programmatica” e “strategica” che caratterizza il DPSS rispetto ai tradizionali strumenti pianificatori hanno reso sempre più importante, nell'ambito del processo di pianificazione dei porti, il ruolo rivestito dalle **fasì di consultazione** di tutti gli “attori” coinvolti e, in particolare, i “*comuni territorialmente interessati con riferimento esclusivo alla pianificazione delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città*”.

Tale circostanza si è concretizzata attraverso l'avvio di una importante attività di confronto e condivisione con gli enti territoriali e con i portatori di interesse interagenti a livello territoriale, economico e sociale con il “*Sistema Porto*”.

5.1 ACCORDI PRELIMINARI GIÀ SOTTOSCRITTI

L'Autorità di Sistema Portuale ha intrapreso un percorso di confronto partecipato procedendo alla elaborazione dei contributi condivisi utili alla redazione del DPSS nelle aree di interesse dei porti di competenza al fine di concordare preliminarmente le strategie di indirizzo con tutti i Comuni interessati.

I paragrafi che seguono riportano una sintesi degli **Obiettivi di sviluppo e utilizzo delle aree costituenti ciascun ambito portuale** contenuti negli accordi relativi ai porti di **Milazzo, Reggio Calabria, Villa San Giovanni e Saline Joniche**.

I documenti relativi ai citati accordi sono, invece, riportati **nell'Appendice 2 del presente documento**.

Come anticipato, **gli accordi preliminari non hanno interessato il Comune di Messina in quanto i porti di Messina e Tremestieri sono dotati di vigente Piano Regolatore Portuale** approvato con D.D.G. della Regione Siciliana n. 246/DRU del 23/08/2019 come successivamente modificato e approvato nel 2021 con Decreto n. 196 del 11/10/21 – Aggiornamento degli elaborati di PRP di Messina a seguito del DDG/246.

5.1.1 Porto di Milazzo

Nell'ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del DPSS sono state delineate dall'AdSP dello Stretto le strategie e gli indirizzi generali di indirizzo, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati, **per lo sviluppo del Porto di Milazzo** di cui, a seguire, se ne riporta una sintesi.

Obiettivi di sviluppo e utilizzo delle aree costituenti l'ambito portuale

Portualità commerciale, cabotaggio, collegamenti veloci con le Isole Eolie

Le funzioni in questione costituiscono gli asset principali e il consolidamento dei loro traffici dovrà costituire l'impegno principale della pianificazione portuale.

Aree esterne al bacino portuale (destinate agli insediamenti “oil & energy”): interventi finalizzati esclusivamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle attività esistenti ovvero all'efficientamento energetico o alla transizione produttiva verso nuovi modelli di business secondo le strategie del New Green Deal dell'Unione Europea.

Area del pontile di Giammoro (destinato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie):

- individuazione e realizzazione di un'area per lo sviluppo di attività logistiche atte a favorire l'intermodalità mare-ferro-strada;
- a ovest del pontile individuazione di un'area da destinare alle funzioni di servizio della cantieristica navale, in particolare per il varo e alaggio di imbarcazioni destinate o provenienti ai/dai cantieri e dalle aree di rimessaggio a secco presenti nell'area, oltre che uno scalo di alaggio a servizio dei diportisti privati. Detta area dovrà essere collegata alla viabilità dell'agglomerato industriale ed essere dotata di servizi da insediare recuperando un esistente edificio direzionale ex-ASI non utilizzato.

Funzioni svolte nel bacino portuale interno: sviluppo delle funzioni in termini di aumento del numero degli ormeggi e della superficie dei piazzali dedicati alla sosta e movimentazione delle merci e dei mezzi. Per ognuna delle aree individuate allo scopo, dovrà essere realizzata una viabilità di accesso autonoma onde evitare interferenze e aumento di rischi specifici indiretti per gli utilizzatori.

Nel dettaglio si prevede di:

- potenziare, posizionandoli in una nuova area a sud degli esistenti, il numero degli accosti dedicati per i mezzi veloci;
- incrementare gli spazi di banchina dotandoli di aree di preimbarco coperte;
- realizzare, in corrispondenza al fabbricato dei Molini Lo Presti, una nuova stazione marittima;
- creare, in corrispondenza alla banchina XX Luglio, nella consistenza determinata dalla banchina esistente e da quella in corso di realizzazione, un terminal dedicato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie alla rinfusa e impiantistica;
- realizzare un terminal dedicato al traffico di cabotaggio, sia per le linee di autostrade del mare che per i collegamenti ferries con le Isole Eolie, con annessi piazzali per la movimentazione e la sosta di autovetture, TIR e rotabili non accompagnati. Nel terminal dovrà essere realizzata anche una banchina per l'ormeggio di mezzi veloci in sosta inoperosa.

Portualità crocieristica, turistica e diportistica

In considerazione delle caratteristiche del Porto di Milazzo si esclude la possibilità di realizzare ormeggi dedicati alle grandi navi da crociera, con annesso strutture per accoglienza e controlli. Gli ormeggi crocieristici sono, infatti, già presenti nel porto di Messina da cui il flusso dei turisti potrà spostarsi verso le principali destinazioni presenti sul territorio, fra cui anche la Città di Milazzo.

Lo spostamento degli ormeggi dei mezzi veloci libererà spazi presso il pontile aliscafi che potranno essere destinati alla creazione di un terminal per le minicrociere per le Isole Eolie spostandolo, quindi, dalla attuale localizzazione.

Queste attività insieme a quella diportistica saranno localizzate in una porzione di ambito portuale individuata come zona di interazione città-porto oggetto, quindi, di co - progettazione degli spazi insieme al Comune di Milazzo.

Dovranno essere create le condizioni affinché nel Porto di Milazzo si possano mettere a disposizione ormeggi per maxi yacht riconvertendo l'area del Molo Marullo, oggi utilizzata per il diportismo che sarà trasferito all'esterno dell'area portuale in apposite darsene. A tal fine sarà destinata una porzione del Molo Marullo alla radice della diga foranea facente comunque parte del porto operativo.

| | |
|--|--|
| | <p><u>Piazzali e ormeggi per servizi tecnico-nautici ed istituzionali ed a servizio delle imprese portuali</u></p> <p>Gli esistenti immobili e piazzali presenti sul Molo Marullo continueranno a essere destinati allo svolgimento delle funzioni istituzionali degli enti preposti, delle società che assicurano i servizi tecnico-nautici e delle imprese portuali. Si prevede la realizzazione di una nuova palazzina uffici dove potranno essere rilocalizzate alcune di queste funzioni avviando una azione di riorganizzazione degli spazi che potrebbe anche portare alla riconversione di parte degli edifici storici a servizio della portualità minore e della città.</p> <p>La diga foranea sarà destinata all'ormeggio di naviglio correlato alle funzioni che sono svolte nelle aree a terra oltre che per la sosta inoperosa di navi commerciali e traghetti. Si prevede il suo prolungamento al fine di assicurare una maggiore copertura dal moto ondoso alle nuove infrastrutture di banchina previste in adiacenza alla Banchina XX luglio.</p> <p><u>Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario</u></p> <p>Il nuovo terminal della Banchina XX Luglio e l'adiacente destinato al traffico di cabotaggio per brevi e lunghe percorrenze, interessati dalla movimentazione di mezzi pesanti, dovranno essere collegati, mediante una nuova viabilità dedicata, direttamente alla viabilità di collegamento con gli assi stradali principali al fine di evitare interferenze con il traffico urbano.</p> <p>La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata e potenziata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione anche di collegamento al terminal passeggeri per i mezzi veloci di collegamento con le Isole Eolie oltre che di accesso alle aree destinate al diportismo. Per eliminare l'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, dovrà essere realizzata una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro. Questo consentirà, da un lato, di limitare i disagi che si potrebbero verificare per l'aumento di traffico pesante indotto dagli auspicabili nuovi traffici portuali conseguenti al previsto potenziamento delle infrastrutture portuali e, nel contempo, di assicurare un più facile collegamento tra il porto e il pontile di Giammoro e le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata nell'adiacente agglomerato industriale e nelle aree ZES di Milazzo.</p> <p>Il pontile di Giammoro e l'area logistica in programma dovranno essere collegati alla rete ferroviaria nazionale, utilizzando il raccordo ferroviario esistente tra l'agglomerato industriale e la stazione FS di Pace del Mela.</p> |
|--|--|

La tabella che segue riepiloga, invece, le **comunicazioni ufficiali intercorse tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e i Comuni ricadenti nelle aree di interesse del Porto di Milazzo** in seguito all'avvio delle attività propedeutiche alla stesura del DPSS e alle linee di indirizzo proposte, sopra richiamate.

| Ente | Riferimento | Oggetto |
|---|---------------------------------------|--|
| AdSP dello Stretto al: Comune di Milazzo Comune di Pace del Mela Comune di S. Filippo del Mela | Nota prot. 1610 del 17/02/2022 | <i>Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale - Aggiornamento</i> |

| | | |
|--|---|---|
| <p>Comune di Milazzo all'AdSP</p> | <p>Nota prot. Gab. n. 30 del 28/02/2022 (protocollo in partenza n. 0019210 del 01/03/2022)</p> | <p>Nulla-osta alle linee guida per la redazione del DPSS nelle aree di interesse del Porto di Milazzo a condizione che «vengano risolte le criticità esistenti sull'utilizzo di immobili e piazzali del Molo Marullo attraverso la realizzazione di una nuova palazzina uffici, in modo da rilocalizzare alcune delle attività esistenti per fini istituzionali e, nel contempo, venga avviata di concerto con questo Ente una azione di riorganizzazione degli spazi finalizzata alla conversione degli edifici storici nell'ambito dell'area da destinare ad interazione città-porto».*</p> <p>* Si evidenzia che: ai sensi del comma 1-quater dell'art. 5 della L.84/94, la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di Sistema Portuale.</p> |
| <p>Comune di S. Filippo del Mela all'AdSP</p> | <p>Nota del 04/03/2022 (prot. n. 0003406 del 04/03/2022 partenza Cat. 6 Cl. 1)</p> | <p>Positiva valutazione in merito agli indirizzi e agli obiettivi previsti per la redazione dell'aggiornamento del Piano regolatore di Sistema Portuale</p> |
| <p>Comune di Pace del Mela all'AdSP</p> | <p>Nota prot. n. 4748 del 24/03/2022 (prot. 0004748 del 24/03/2022 in partenza CAT6 CL.1 FASCICOLO)</p> | <p>Deliberazione di G.M. n. 32 del 18-03-2022 avente come oggetto "Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Aggiornamento. Approvazione linee guida".</p> |

5.1.2 Porto di Villa San Giovanni

Nell'ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del DPSS sono state delineate dall'AdSP dello Stretto le strategie e gli indirizzi generali di indirizzo, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati, **per lo sviluppo del Porto di Villa San Giovanni** di cui, a seguire, se ne riporta una sintesi.

| | |
|--|--|
| <p>Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l'ambito portuale</p> | <p><u>Portualità commerciale, collegamenti veloci con Messina e con le Isole Eolie</u></p> <p>Il traffico di traghettamento con Messina, sia verso Rada S. Francesco che verso Tremestieri, dovrà essere rilocalizzato in nuove darsene da realizzare nella zona sud con l'obiettivo di eliminare l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti e delle autovetture.</p> |
|--|--|

A ridosso del terminal marittimo di RFI verrà realizzata una nuova infrastruttura marittima con banchine pubbliche, in corrispondenza all'attuale "scivolo zero" e all'area occupata dagli Uffici della Guardia Costiera, per il potenziamento del traffico passeggeri con i mezzi veloci e del traffico di auto e mezzi pesanti. Questi nuovi ormeggi, in numero di almeno tre per i mezzi veloci e di almeno due per i traghetti, saranno serviti da una stazione marittima dedicata che sarà collegata direttamente alla stazione ferroviaria e agli invasi di RFI per le navi ferroviarie in maniera da assicurare adeguata accoglienza ai passeggeri, separando i flussi dei mezzi rotabili dai percorsi pedonali dei passeggeri e assicurando aree di preimbarco e percorsi di indirizzamento agli imbarchi coperti e privi di barriere architettoniche.

Gli edifici utilizzati attualmente dalla Guardia Costiera potranno essere riconvertiti in depositi e alloggi, sino al loro definitivo riposizionamento in altro ambito del porto, mentre gli uffici saranno allocati in una porzione del nuovo compendio destinato alla stazione marittima passeggeri unitamente ai locali destinati agli operatori portuali e alla AdSP dello Stretto.

I nuovi ormeggi per i traghetti, allorché tutto il traffico di traghettamento operante nel porto, con esclusione delle navi ferroviarie che continueranno a operare negli attuali invasi, sarà trasferito nelle nuove darsene a sud degli invasi RFI, saranno destinati esclusivamente alla sosta inoperosa e temporanea di navi e traghetti oltre che a eventuali operazioni in emergenza. Detti ormeggi non dovranno tuttavia consentire lo svolgimento di operazioni commerciali ordinarie per il traghettamento di mezzi pesanti e auto che dovranno essere svolte esclusivamente nelle nuove darsene a sud.

Portualità crocieristica, turistica e diportistica

Le banchine e le aree demaniali a nord, quando saranno liberate dalle attuali funzioni commerciali a seguito del trasferimento nelle nuove darsene a sud di tutte le operazioni portuali, potranno essere destinate al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, oltre che ad attività diportistiche e turistiche. A tal fine dovrà essere realizzata una nuova darsena, con tutti i relativi servizi a terra, che dovrà essere integrata con l'esistente bacino realizzato all'interno del molo di sottoflutto in località Croce Rossa per il quale si prevede, sin da questa fase, l'avvio della procedura per l'inserimento nel compendio delle aree demaniali marittime ricadenti nella gestione della AdSP dello Stretto. Questo specchio acqueo rimane destinato al diportismo minore e alle unità da pesca nonché a qualsiasi ulteriore destinazione compatibile con le caratteristiche dell'infrastruttura portuale e le sue finalità.

Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni.

Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio e, ogni caso, solo se strettamente funzionali alle attività portuali insediate.

Per quanto attiene il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana, esso dovrà avvenire attraverso nuovi varchi dedicati limitando le connessioni con la viabilità urbana a nord esclusivamente alle autovetture.

Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi pesanti e delle auto connesse all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non

| | |
|--|---|
| | vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale. A tal fine, è prevista la realizzazione, a cura e spese del Comune di Villa San Giovanni, di un polmone di stoccaggio nei pressi dello svincolo della Autostrada A2 e di una bretella di collegamento di detto svincolo con la nuova area portuale destinata ai traghetti che sarà realizzata a sud degli attuali invasi RFI. |
|--|---|

La tabella che segue riepiloga, invece, le **comunicazioni ufficiali intercorse tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e il comune di Villa San Giovanni** in seguito all'avvio delle attività propedeutiche alla stesura del DPSS e alle linee di indirizzo proposte, sopra richiamate.

| Ente | Riferimento | Oggetto |
|---|--|---|
| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto al Comune di Villa San Giovanni | Nota prot. 2300 del 14/03/2022 (acquisita al protocollo del Comune di Villa San Giovanni il 15/03/2022 al n. 8030) | Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale - Aggiornamento |
| Comune di Villa San Giovanni all'AdSP | Nota prot. n. 0013628 del 03/05/2022 (assunta al protocollo AdSP il 03/05/2022 al n. 3993) | <i>Assenso in via generale in ordine alle linee guida trasmesse ... evidenziano quale interesse primario della Città di Villa San Giovanni la salvaguardia della salute pubblica e l'abbattimento dei fattori inquinanti, pertanto, ritengono strategico e irrinunciabile che i nuovi ormeggi del porto storico ... vengano utilizzati esclusivamente per l'imbarco dei mezzi per il traffico RFI attraverso il piazzale Anas e il sottovia Ferroviario oggi in esercizio, dando atto che tale evenienza verrà dismessa una volta realizzato il PRSP nella sua interezza.</i> |

Corre l'obbligo di segnalare che il Comune di Villa San Giovanni ha espresso il proprio dissenso in merito alla realizzazione dei due scivoli per traghetti nella rimodulazione della banchina pubblica adiacente allo scivolo 0.

5.1.3 Porto di Reggio Calabria

Nell'ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del DPSS sono state delineate dall'AdSP dello Stretto le strategie e gli indirizzi generali di indirizzo, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati, **per lo sviluppo del Porto di Reggio Calabria** di cui, a seguire, se ne riporta una sintesi.

| | |
|-------------------------------|--|
| Portualità commerciale | Il traffico dei mezzi pesanti e delle navi RO-RO, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché il relativo ormeggio, dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni in località "Acciareello" e "Bolano" (in coerenza con il pronunciamento della Città Metropolitana prot. n. 98838 del 07.08.2018). Nelle more della definizione delle procedure per l'individuazione dell'anzidetto |
|-------------------------------|--|

| | |
|--|---|
| | <p>nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata. Il traffico dei mezzi veloci dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri che dovrà essere unica per tutti gli operatori marittimi. Dovrà essere potenziato e migliorato il sistema degli accosti assicurando che i passeggeri giungano in comodità dal punto di sbarco alla stazione e viceversa.</p> |
| <p>Portualità crocieristica, turistica e diportistica</p> | <p>La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico e, a tal fine, le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico e le installazioni di security. La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina Margottini e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, e a tal fine le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate. Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio. Dette strutture dovranno essere accessibili anche alla cittadinanza assicurando policies di security di tipo base e consentendo comunque il libero, ancorché disciplinato e controllato, accesso dei pedoni. Per gli immobili esistenti, in funzione delle nuove destinazioni degli specchi acquei, dovrà essere analizzata l'utilità di mantenerli nelle posizioni attuali, previa ristrutturazione e adeguamento sismico ove necessari, ovvero di prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti (il masterplan per la riqualificazione di aree, strutture e infrastrutture nel porto di Reggio Calabria è stato redatto dall'atelier Alfonso Femia).</p> <p>Si prevede, inoltre, la rilocalizzazione delle attività diportistiche attualmente esistenti nel bacino portuale in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'AdSP e l'incremento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota di essi venga destinata alle imbarcazioni in transito.</p> |
| <p>Viabilità di accesso e di raccordo</p> | <p>La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Le aree a parcheggio dovranno essere commisurate e funzionali alle attività portuali insediate. Il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana esso dovrà avvenire attraverso il varco nord del porto, limitando le connessioni con la viabilità urbana a sud alle autovetture. Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi connessi all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale.</p> |
| <p>Interfaccia città-porto</p> | <p>Lungo tutto il confine est del porto dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale di collegamento con la viabilità comunale a nord e a sud. Le aree interessate dovranno essere fisicamente distinte dalle aree portuali in maniera da essere a libero accesso salvo i varchi di collegamento che dovranno essere idoneamente presidiati. La conformazione della pista e le strutture di separazione dalle aree portuali operative dovranno essere realizzate con materiali e modalità che consentano la fruizione visiva del bacino portuale assicurando adeguati standard di sicurezza. In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un</p> |

| | |
|---|---|
| | collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia-mare. Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante dovranno essere dismesse mentre, quelle cantieristiche, dovranno essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto. |
| Attuazione di un programma complessivo di interventi per la riqualificazione del Water Front portuale di Reggio Calabria per la realizzazione del Museo del Mediterraneo ed il nuovo quartiere turistico-ricettivo del Candeloro | <p>Il Comune, in un'ottica di recupero e valorizzazione del water front del Porto di Reggio Calabria, intende realizzare: 1) Il Museo del Mediterraneo sull'area demaniale marittima ricompresa nella circoscrizione territoriale dell'Autorità nell'ambito portuale di Reggio Calabria, tra via Candeloro e banchina di Ponente; 2) La riqualificazione del quartiere Candeloro mediante interventi di sistemazione e riqualificazione funzionale e urbanistica delle aree portuali, interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali.</p> <p>Il Comune si impegna, con oneri finanziari a proprio carico, a:</p> <ol style="list-style-type: none"> garantire le azioni necessarie a contenere al massimo i tempi approvativi e autorizzativi; porre in atto interventi e azioni di propria competenza, necessari a conseguire gli obiettivi programmati; partecipare agli incontri con gli altri Enti coinvolti per il conseguimento degli obiettivi programmati; curare gli aspetti procedurali finalizzati a garantire il recepimento del programma nei propri atti di pianificazione; rendere disponibili aree di propria competenza al fine di ricollocare adeguatamente le attività economico/industriale, in atto oggetto di concessione demaniale marittima, insistenti nell'area interessata dalla progettazione in argomento, per garantire altresì, una rapida conclusione delle necessarie attività funzionali al loro utilizzo. <p>L'Autorità si impegna a rendere disponibili, secondo le modalità previste dalla legge e nei tempi e nei modi consentiti, le aree demaniali marittime ricadenti nella propria circoscrizione, interessate dalla realizzazione degli interventi oggetto del protocollo, con esclusione delle banchine portuali e delle retrostanti aree operative a esse asservite; a cofinanziare la riqualificazione del quartiere Candeloro con interventi di miglioramento della connessione materiale tra i centri urbani e le aree portuali nella misura di € 2.275.771,18.</p> <p>Le parti condivideranno progressivamente le indicazioni e le strategie per garantire la riqualificazione degli asset nel rispetto degli obiettivi, le relative modalità attuative e le rispettive fasi temporali.</p> |

La tabella che segue riepiloga, invece, le **comunicazioni ufficiali intercorse tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e il comune di Reggio Calabria** in seguito all'avvio delle attività propedeutiche alla stesura del DPSS e alle linee di indirizzo proposte, sopra richiamate.

| Ente | Riferimento | Oggetto |
|---|--|---|
| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto | Nota prot. 1751 del 18/02/2021 (acquisita al protocollo del Comune di Reggio Calabria il 19/02/2021 al n. 37585) | Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale |
| Comune di Reggio Calabria | | Trasmissione Delibera Giunta Comunale n. 37/2021 di |

| | | |
|---|---|---|
| | | approvazione del protocollo di intesa. |
| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto - Comune di Reggio Calabria | Protocollo di intesa Comune di Reggio Calabria - Prot. 11/07/2022.0142460.U | Protocollo di intesa ex art. 15 L. 241/90 e s.m.i. tra Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e Comune di Reggio Calabria ai fini dell'attuazione di un programma complessivo di interventi per la riqualificazione del Water Front portuale di Reggio Calabria per la realizzazione del Museo del Mediterraneo e il nuovo quartiere turistico-ricettivo del Candeloro. |

5.1.4 Porto di Saline Joniche

Nell'ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del DPSS sono state delineate dall'AdSP dello Stretto le strategie e gli indirizzi generali di indirizzo, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati, **per lo sviluppo del Porto di Porto di Saline Joniche** di cui, a seguire, se ne riporta una sintesi.

| | |
|---|---|
| Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l'ambito portuale | <p><u>Portualità commerciale</u></p> <p>Le banchine commerciali dovranno consentire l'ormeggio di navi sino a circa 200 m di lunghezza e pescaggio sino a 7,50 m sia di fianco che di poppa a seconda della tipologia di merci/mezzi trasportate. I retrostanti piazzali dovranno essere adeguatamente ristrutturati per la sosta delle merci e per le attività di imbarco/sbarco dei mezzi.</p> <p><u>Portualità turistica, diportistica e piccola pesca</u></p> <p>Le banchine e le aree demaniali a ridosso del molo di sottoflutto potranno essere destinate al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, oltre che ad attività diportistiche e turistiche. A tal fine dovranno essere realizzate le necessarie infrastrutturazioni con tutti i relativi servizi a terra.</p> <p>Sulla testata del molo di sottoflutto dovrà essere resa disponibile una porzione di banchina pubblica per l'ormeggio delle imbarcazioni dedicata alla pesca professionale.</p> <p>La destinazione della porzione di specchio acqueo afferenti a queste aree rimane stabilita a beneficio del diportismo minore e delle unità da pesca nonché di qualsiasi ulteriore destinazione compatibile con le caratteristiche dell'infrastruttura portuale e della finalità della sua realizzazione.</p> <p>Se necessario dovranno essere riservati degli ormeggi dedicati per i mezzi della Guardia Costiera.</p> <p><u>Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario</u></p> <p>La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni.</p> <p>Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio e ogni caso solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate.</p> <p>All'interno del porto è presente un fascio di binari collegato alla rete nazionale che dovrà essere conservato e valorizzato allorquando</p> |
|---|---|

| | |
|--|--|
| | <p>dovesse essere individuato un utilizzo funzionale allo svolgimento di operazioni di movimentazione di merci e mezzi.</p> <p>Servizi</p> <p>Esiste un unico fabbricato utilizzato dalla Capitaneria di Porto, in adiacenza o in ampliamento al quale verrà realizzato un nuovo corpo di fabbrica a servizio dell'AdSP o per attività connesse al funzionamento del porto.</p> |
|--|--|

La tabella che segue riepiloga le comunicazioni ufficiali intercorse tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e il Comune di Montebello Jonico in merito alle linee di indirizzo per l'elaborazione del DPSS.

| Ente | Riferimento | Oggetto |
|---|-----------------------------------|---|
| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto | Nota prot. 5637 del 09/05/2022 | Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale - Porto di saline |
| Comune di Montebello Jonico | Nota prot. n. 5957 del 17/05/2022 | <i>Parere favorevole alle destinazioni assegnate, in questa prima fase di pianificazione ... porre maggiore attenzione, nelle successive fasi di progettazione, sulla viabilità interna in riferimento alla rotatoria posta all'ingresso della struttura portuale ... ogni futura attività di pianificazione e di progettazione debba avere come obiettivo principale la tutela e la salvaguardia dell'area costiera.</i> |

5.2 CONTRIBUTI DEGLI ENTI TERRITORIALMENTE COINVOLTI

Come anticipato, nella **fase di consultazione e confronto/dibattito con gli enti territoriali e gli stakeholder** esplicitarsi attraverso una programmata serie di incontri istituzionali che si sono tenuti in videoconferenza, relativamente ai Porti di Messina e Tremestieri sono stati effettuati i seguenti incontri/focus group:

- **Focus Group Stakeholder** – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 13/07/2022;
- **Focus Group Porto di Reggio Calabria** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Reggio Calabria, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 18/07/2022;
- **Focus Group Porto di Saline** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Montebello Jonico, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 22/07/2022;

- **Focus Group Porto di Milazzo** – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Milazzo, Comune di San Filippo del Mela, Comune di Pace del Mela, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Milazzo, Ufficio delle Dogane Sezione operativa territoriale di Milazzo, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 27/07/2022;
- **Focus Group Porto di Villa San Giovanni** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Villa San Giovanni, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 27/07/2022;
- **Focus Group Porto di Messina** – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Messina, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Messina, Ufficio delle Dogane di Messina, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 29/07/2022;
- **Focus Group Autorità Marittime** – Direzione Marittima di Catania, Direzione Marittima di Reggio Calabria, Capitaneria di Porto di Messina, Capitaneria di Porto di Milazzo: 29/07/2022;
- **Focus Group Stakeholder (seconda riunione)** – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 02/09/2022;
- **Incontro pubblico** con cittadini, Associazioni, OO.SS., Università, rappresentanti politici, Organizzazioni datoriali: 07/09/2022.

A seguire si riporta una sintesi, non esaustiva, dei principali contributi acquisiti nel corso dei dibattiti/consultazioni sopra elencati, mentre i contenuti dettagliati sono integralmente riportati in appendice al presente documento.

Le sessioni di lavoro sono state sempre introdotte istituzionalmente dal Presidente dell'AdSP dello Stretto ing. Mario Mega per la comune definizione e condivisione dell'iter istruttorio/autorizzativo del DPSS, mentre la presentazione dei principali temi di studio, limiti e contenuti, strettamente connessi con la redazione del DPSS, sono stati curati dal RTPS affidatario del servizio.

- **Focus Group Stakeholder** – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 13/07/2022.

Acquisita la disponibilità offerta dall'Organismo di Partenariato, i temi sviluppati nell'apposita sessione hanno riguardato principalmente la visione futura della cantieristica nel Porto di Messina e delle "Autostrade del Mare" in relazione alla situazione infrastrutturale attuale e di previsione, con un focus specifico sull'attuale logistica del Porto di Tremestieri.

Il RUP ha quindi illustrato sia gli accordi preliminari intercorsi con i Comuni e con RFI che la situazione dei singoli Porti (Messina, Milazzo, Villa San Giovanni, Reggio Calabria, Saline Ioniche), per poi passare al più ampio tema, focalizzato dal Presidente, sull'attuale polo di traghettamento Messina – Villa San Giovanni e relativi collegamenti stradali. E in conclusione il tema delle aree ZES.

- **Focus Group Porto di Reggio Calabria** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Reggio Calabria, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 18/07/2022.

I temi trattati nell'apposita sessione, con la presenza degli intervenuti, hanno riguardato principalmente le iniziative volte a rafforzare l'“*Area Integrata dello Stretto*”, attraverso l'integrazione delle città dello stretto e la valorizzazione dell'Aeroporto dello Stretto “*Minniti*”, rilanciando adeguati trasporti intermodali. Si è passati quindi alla disamina delle peculiarità dei singoli Porti della Calabria e della visione futura, discutendo anche dell'impatto dei flussi passeggeri e commerciali sul circuito doganale.

- **Focus Group Porto di Saline** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Montebello Jonico, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 22/07/2022.

La sessione è stata avviata sulla possibile complementarietà tra il Porto di Saline Ioniche e quello di Reggio Calabria in relazione alle distinte e peculiari funzioni di passeggeri, crocierismo, ecc., per il primo, e commerciali e ZES, per il secondo in atto non funzionale, per i noti fenomeni di insabbiamento, con grandi potenzialità, in relazione al bacino portuale e alle superfici retroportuali, da rilanciare e/o sviluppare attraverso adeguata sinergie istituzionali anche sul fronte dei collegamenti viabili e ferroviari.

- **Focus Group Porto di Milazzo** – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Milazzo, Comune di San Filippo del Mela, Comune di Pace del Mela, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Milazzo, Ufficio delle Dogane Sezione operativa territoriale di Milazzo, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 27/07/2022.

Analizzato lo stato di fatto, i temi discussi hanno riguardato, in apertura, l'ubicazione della sede dell'Ufficio delle Dogane e, quindi, un focus specifico sulle infrastrutture portuali e sullo sviluppo della viabilità di collegamento stradale e ferroviaria, esistente e di previsione, segnatamente in rapporto alla pianificazione/programmazione a cura dell'Amministrazione comunale per le aree di interesse della stessa.

- **Focus Group Porto di Villa San Giovanni** – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Villa San Giovanni, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 27/07/2022.

La sessione ha preso avvio con la discussione dei principali temi, già oggetto di accordo preliminare sottoscritto con la precedente amministrazione (spostamento del terminal RO-RO a beneficio della città e del water front, nuove darsene per nautica da diporto, scivoli e ormeggi, nuovo edificio stazione marittima), poi attenzionati dalla nuova amministrazione comunale.

Il confronto e i temi discussi vengono quindi riportati all'interno dell'alveo e dei limiti del DPSS quale documento atto ad accogliere le strategie utili alla successiva pianificazione del PRP e non già specifiche richieste.

- **Focus Group Porto di Messina** – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Messina, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Messina, Ufficio delle Dogane di Messina, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 29/07/2022.

La sessione è stata incentrata sull'analisi speditiva delle principali criticità del PRP vigente, quali l'inadeguatezza delle aree logistiche del Porto di Tremestieri, in relazione al trasferimento di tutto il gommato; la risoluzione delle problematiche del "water front nord" (area Fiera, ecc.), la gestione della cantieristica nella Zona Falcata.

In conclusione, è stato trattato un focus sul tema della c.d. "Doganella" e del raddoppio del Terminal Crociere.

- **Focus Group Autorità Marittime** – Direzione Marittima di Catania, Direzione Marittima di Reggio Calabria, Capitaneria di Porto di Messina, Capitaneria di Porto di Milazzo: 29/07/2022.

Come convenuto sin dall'avvio della fase di ascolto, una apposita sessione è stata dedicata alle Autorità Marittime.

I temi principali trattati hanno riguardato: l'approccio territoriale di Area Vasta; la possibilità che il Porto di Reggio Calabria possa sopperire ad alcune funzioni allorquando il Porto di Villa San Giovanni è sovraccarico di mezzi leggeri e pesanti in transito; la Rotatoria dello Stretto; il dragaggio dei fondali del Porto di Milazzo.

- **Focus Group Stakeholder (seconda riunione)** – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 02/09/2022.

La sessione si è svolta dando lettura dell'apposita nota dell'Organismo di Partenariato vertente, in particolare, sui problemi più rilevanti del Porto di Messina legati alla cantieristica e al Polo di Tremestieri legati alle infrastrutture e alla logistica.

- **Incontro pubblico** con cittadini, Associazioni, OO.SS., Università, rappresentanti politici, Organizzazioni datoriali: 07/09/2022.

Ampia la partecipazione, nella sessione conclusiva della fase di ascolto. Numerosi i temi trattati: spostamento delle funzioni, in atto, assorbite dalla rada San Francesco compreso la ricollocazione dei cantieri navali anche in considerazione dei vincoli legati al c.d. "Patto della Falce"; area "buffer" di accumulo mezzi leggeri e pesanti nel Porto di Tremestieri; valorizzazione del "Porto Storico"; tipologia "navi da crociera di lusso" nel Porto di Reggio Calabria; attività di dragaggio dei fondali del Porto di Saline Ioniche.

Sono stati inoltre recepiti i seguenti contributi documentali, pervenuti da parte dei diversi Enti territoriali e *stakeholder*, che si elencano a seguire:

- nota Agenzia delle Accise, Dogane e Monopoli - Direzione Territoriale VII - Sicilia Ufficio delle Dogane di Messina Prot. n.19309/RU del 15/09/2022 (assunta al protocollo AdSP n. 8217 del 15/09/2022);

- nota Città di Messina - Dipartimento Servizi Territoriali ed Urbanistici del 15/09/2022 (assunta al protocollo AdSP n. 8219 del 15/09/2022);
- nota Associazioni e Società riconosciute insistenti sul territorio di competenza (assunta al protocollo AdSP n. 8235 del 15/09/2022);
- nota Città di Villa San Giovanni Prot. n. 0027118 del 15/09/2022 e relativo allegato (assunta al protocollo AdSP n. 8249 del 16/09/2022);
- nota Diano S.p.A. del 15/09/2022 (assunta al protocollo AdSP n. 8252 del 16/09/2022);
- nota Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) - Capitaneria di Porto di Messina - Autorità Marittima dello Stretto - Servizio Logistico/Amministrativo - Sezione Affari Generali Rapporti con il Pubblico Prot. M_INF.CPME.REGISTRO UFFICIALE.U.0029345.15-09-2022.

Si rappresenta che, tutti i contributi pervenuti sono stati esaminati al fine di valutare le osservazioni degli stakeholders, e recepite per quanto coerenti con le strategie di sviluppo dei porti che si ritengono di proporre.

6. L'assetto infrastrutturale del Sistema Portuale

6.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

6.1.1 Contesto territoriale

La città di Messina vanta tradizioni marinare antichissime e il suo porto ne ha influenzato per secoli lo sviluppo economico, commerciale e politico.

Il **Porto di Messina** è un porto naturale, integrato nella struttura urbana della città, completamente banchinato, classificato di II categoria e I classe, formato da una penisola a forma di falce che racchiude uno specchio acqueo avente una superficie pari a circa 75 ha, mentre le aree portuali a terra occupano una superficie complessiva di circa 50 ha.



Il porto presenta una imboccatura orientata a NW, larga circa 400 m, che si estende tra Forte S. Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto.



| Banchina | Lunghezza (m) | Quota fondale al piede (m) |
|------------------|---------------|----------------------------|
| Vespri siciliani | 80 | -12,00 |
| Colapesce | 300 | -11,00 |
| I Settembre 1847 | 215 | -11,00 |
| Marconi | 190 | -10,00 |
| Peloro | 150 | -13,00 |
| Rizzo | 215 | -10,00 |
| Norimberga | 415 | -11,00 |

Le banchine del porto, attrezzate con gru fisse e mobili e dotate di binari per le operazioni di trasbordo in modalità ferro-nave, si estendono per circa 1.800 m dalla sede a mare della Capitaneria di Porto – presso l'imboccatura Ovest del porto – fino alla banchina Egeo.

Alle citate banchine si aggiungono gli invasi a uso esclusivo delle Ferrovie dello Stato, l'approdo della Rada S. Francesco, sito a Nord del porto storico, utilizzato per il traghettamento di passeggeri e autoveicoli verso Villa San Giovanni e il Porto di

Tremestieri (attualmente non operativo), ubicato a sud del porto storico, utilizzato per l'imbarco dei mezzi pesanti verso Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

La profondità media del bacino portuale - a circa 100 m dalle banchine - è di 40 m; mentre in banchina i fondali sono compresi tra 6,5 e 11 m e consentono quindi l'attracco diretto alle banchine anche a navi di grosso tonnellaggio.



Figura 6-1 Messina - Porto storico

Il Porto di Messina è inserito nella rete europea Ten-T dei porti *comprehensive*, lungo il Corridoio scandinavo-mediterraneo.

Grazie alle sue infrastrutture il Porto di Messina è, per volumi di traffico merci, passeggeri e croceristi, uno tra i porti più importanti del Mediterraneo. Le principali funzioni portuali sono riconducibili a:

- traghettamento dello Stretto di Messina di passeggeri e merci su gommato pesante;
- crocierismo;
- movimentazione LO/LO;
- attracco navi dell'Autostrada del mare Messina-Salerno attraverso il terminale commerciale *multipurpose* denominato molo Norimberga, sito nella zona della penisola di San Raineri, in grado di soddisfare traffici RO/RO e LO/LO;
- cantieristica navale nei due bacini di carenaggio presenti nell'area della falce portuale dove vengono ospitati i cantieri navali privati e i cantieri pubblici dell'Arsenale di Messina.

I servizi portuali comprendono: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, bunkeraggio, fornitura acqua potabile, raccolta rifiuti a bordo, security, k9.

Il **Porto di Tremestieri**, direttamente collegato alla rete autostradale, è destinato ad accogliere il traffico pesante RO/RO di attraversamento dello Stretto verso i porti di Villa San Giovanni e Reggio Calabria. L'ampliamento, attualmente in corso, consentirà di fare del Porto di Tremestieri il principale snodo strategico della logistica di tipo RO/RO a Messina.

| Banchina | Lunghezza (m) | Pescaggio (m) |
|-------------------|---------------|---------------|
| Scivolo 1 (Monte) | 185 | 5,50 |
| Scivolo 2 (Mare) | 310 | 5,50 |



Figura 6-2 Messina - Porto di Tremestieri

6.1.2 Accessibilità via mare

Il Porto di Messina rappresenta un nodo infrastrutturale di grande importanza sia per il transito della maggior parte delle merci in entrata / uscita dalla Sicilia che per il transito di passeggeri, con dati numerici notevoli nel mercato italiano e europeo, rappresentando, infatti, l'approdo più affollato per numero di passeggeri dell'Unione europea seguito da quello di Reggio Calabria.

Le principali funzioni del Porto di Messina riguardano il traghettamento nello Stretto di Messina, i flussi passeggeri e merci su gommato pesante, il crocierismo e la movimentazione di prodotti siderurgici. Trovano spazio anche attività cantieristiche navali grazie ai due esistenti bacini di carenaggio. Il Porto Storico dispone, inoltre, di un terminal commerciale, al molo Norimberga, in grado di assorbire traffici RO-RO e LO-

LO. Lungo le banchine di riva e il Molo Norimberga, più prossimi alla stazione marittima ferroviaria, insistono i binari utilizzati per operazioni commerciali di trasferimento intermodale ferro-nave.

Grazie alle sue infrastrutture il Porto di Messina è, per volumi di traffico merci, passeggeri e croceristi, uno tra i porti più importanti del Mediterraneo. Più precisamente in Italia è il primo per movimentazione di persone e il decimo per traffico crocieristico.

Il porto di Messina è, inoltre, attualmente considerato un ottimo porto per i traffici accompagnati, in quanto consente di ridurre il *transit time* complessivo anche per le merci provenienti dal catanese (la tratta Catania- Messina ha tempi di percorrenza di 1 ora via terra e 2.30 ore via mare). Messina non ha però molti spazi portuali ed è soggetta al pilotaggio obbligatorio per il passaggio dello Stretto.

Nella periferia sud della città di Messina è in corso di ampliamento l'approdo di Tremestieri dedicato anch'esso all'attività RO-RO, con lo scopo di smaltire il traffico gommatto leggero e pesante che attraversa lo Stretto e decongestionare la città dal passaggio dei flussi, a beneficio della riqualificazione del *waterfront* e del paesaggio.

6.1.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

In Sicilia si contano 30.500 km di strade, di cui 700 km di autostrade e circa 3.500 km di strade statali. La dotazione autostradale siciliana è costituita da un sistema ad anello non ancora compiuto e da una trasversale interna (Palermo-Catania). Rispetto a questo sistema portante Messina rappresenta il vertice nord-orientale e si configura come il principale punto di raccordo, attraverso le connessioni marittime dello Stretto, della viabilità regionale con il resto del territorio italiano. Verso ovest, lungo la costa tirrenica, il collegamento tra Messina e Palermo è garantito attraverso l'autostrada A20 (che prosegue poi verso Trapani con il nome di A29); verso sud, lungo la costa ionica, l'autostrada A18 connette Messina a Catania, proseguendo poi fino a Rosolini. Ulteriore infrastruttura di rilievo a scala territoriale è la Strada Statale 114 che collega Messina ad Augusta passando per Catania. Se la SS114 penetra direttamente all'interno del tessuto urbano Messinese trasformandosi in un'arteria urbana di scorrimento, la connessione tra autostrada e porto avviene attraverso diversi svincoli autostradali che connettono dei percorsi a pettine che penetrano all'interno della città e collegano viabilità di distribuzione territoriale e rete urbana. Per quanto riguarda lo scalo di Tremestieri, ad oggi utilizzato per il traghettamento dei mezzi pesanti, è anch'esso servito dalle due dorsali di distribuzione nord – sud, ovvero l'autostrada A18 e la SS114.

Trasporto ferroviario

La città di Messina, data la sua collocazione geografica privilegiata rispetto alla connessione con la penisola italiana, rappresenta il principale polo di attrazione del traffico ferroviario regionale. La rete ferroviaria consente l'accesso diretto al porto storico di Messina, ed è costituita dalle due linee Messina - Catania e Messina - Palermo (già parte dell'asse ferroviario 1 del corridoio TEN-T Scandinavo Mediterraneo) che convergono, a sud del centro urbano, sul nodo messinese. Sulla linea Messina - Catania

è operativo, tra Messina Centrale e Giampileri, un servizio di metroferrovia appoggiato alle stazioni secondarie e fermate esistenti ove sono/saranno localizzati parcheggi di interscambio; tra le quali una stazione del percorso è quella di Tremestieri. Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) prevede il potenziamento del servizio attraverso la realizzazione di ulteriori fermate per meglio servire le aree urbane lungo-costa.

Tra le proposte migliorative del sistema di collegamento del nodo messinese con il contesto territoriale siciliano e nazionale vi è sicuramente il completamento del raddoppio ferroviario della linea Catania – Messina, facente parte dell'edizione speciale del Piano Commerciale RFI 2021 previsto dal PNRR. Oltre a ridurre i tempi di percorrenza tra Catania e Messina di circa 20 minuti, l'adeguamento infrastrutturale pone le basi per la graduale transizione del traffico merci interno all'isola dalla modalità su gomma a quella su ferro; inoltre, l'intervento è particolarmente strategico dal punto di vista delle connessioni tra il porto di Messina e scalo aeroportuale di Catania.

6.1.4 Principali criticità

Per quanto attiene al movimento ferroviario si evidenzia come le velocità commerciali risultano basse e le linee principali si riducono alle linee ferrate costiere. L'offerta ferroviaria regionale, ad oggi, prevede una frequenza troppo cadenzata tra le diverse polarità urbane dell'isola, che rende di fatto il servizio poco appetibile. Questa carenza di offerta genera squilibri tra i sistemi di trasporto, troppo sbilanciati verso il mezzo privato, con conseguenze negative per gli utenti in termini di accessibilità, vivibilità, fruibilità delle località costiere e marginalità dei flussi verso le aree interne. Il “Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Sicilia” (anno 2022) identifica tra gli interventi prioritari per migliorare l'accessibilità ferroviaria regionale: il completamento del raddoppio della linea Messina – Palermo, la realizzazione dell'itinerario AV/AC Palermo – Catania – Messina, nonché interventi sul nodo ferroviario di Messina funzionali all'inserimento di un servizio metropolitano.

Il Porto di Messina è caratterizzato dalle criticità infrastrutturali¹ che si elencano di seguito:

- l'attuale Porto di Tremestieri manca di un approdo alternativo da utilizzarsi in caso di manutenzione degli scivoli in uso; ciò determina la riduzione della sua operatività e si ripercuote sul traffico merci con la necessità di attivare sistemi di trasporto che utilizzano il Porto storico e la Rada S. Francesco con il conseguente innescarsi di impatti negativi significativi sulla viabilità del centro città, tuttavia l'Adsp dello Stretto ha avviato il progetto relativo al terzo scivolo che verrà realizzato nell'attuale approdo di Tremestieri, al fine di tamponare la riduzione dell'operatività in caso di inagibilità di uno dei due scali disponibili.
- la Rada S. Francesco è priva di viabilità alternativa da destinare all'implementazione dei servizi che ivi insistono a cura di altri operatori, tuttavia l'Adsp dello Stretto ha

¹ Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

ipotizzato una migliore distribuzione della logistica interna delle aree finalizzata al miglioramento dell'operatività dello scalo;

- nel Porto storico non sono presenti strutture di accoglienza dei passeggeri che viaggiano a piedi con i traghetti e con i mezzi veloci, tuttavia sono in via di realizzazione alcuni apprestamenti (gazebo, nuove biglietterie con servizi igienici) per fornire immediati servizi ai passeggeri nelle more dell'attuazione del progetto di realizzazione dei nuovi ormeggi per i mezzi veloci a ridosso della Stazione FS Messina Marittima all'interno della quale saranno realizzate biglietterie e servizi ai passeggeri.

6.2 PORTO DI MILAZZO

6.2.1 Contesto territoriale

Il **Porto di Milazzo** è situato alla radice dell'omonima penisola e presenta una lunghezza totale delle banchine di circa 2.000 m con 12 accosti e una profondità dei fondali compresa tra 6 e 11 m.



Esso costituisce uno scalo marittimo d'interesse nazionale, strettamente

integrato con quello di Messina, e rappresenta il principale snodo dei collegamenti per le Isole Eolie, garantendo inoltre collegamenti con Ustica, Palermo e Napoli.



| Banchina | Lunghezza (m) | Pescaggio (m) |
|--------------------|---------------|---------------|
| Foraneo | 430 | 12-6 |
| Marullo | 340 | 7-6 |
| Luigi Rizzo | 210 | 9-7 |
| Pontile Eolie Nord | 56 | 8-5 |
| Pontile Eolie Sud | 48 | 8-5 |
| XX Luglio | 550 | 10-8 |

Lo scalo è inoltre interessato da un importante volume di traffico petrolifero, legato alla presenza di un grande impianto di raffinazione, ed è attivo nei settori del diporto, della pesca e della cantieristica minore.

Nel porto storico avviene il collegamento passeggeri e merci con le Isole Eolie e Napoli nonché la movimentazione LO-LO di merci (soprattutto prodotti siderurgici);

All'esterno dello specchio acqueo del Porto di Milazzo, dove è ubicato un impianto di raffinazione del greggio, insistono tre pontili di accosto per navi cisterna.

In località Giammoro è stato di recente realizzato un nuovo pontile commerciale, in fase di collaudo, sul quale saranno concentrate le movimentazioni portuali di prodotti siderurgici e non solo.



Figura 6-3 Porto di Milazzo

I servizi portuali comprendono: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, bunkeraggio, raccolta rifiuti a bordo, security, k9.

6.2.2 Accessibilità via mare

Il Porto di Milazzo insiste alla radice dell'omonima penisola ed è caratterizzato da uno sviluppo di banchine di circa 2.000 m, con 12 accosti, e fondali di profondità variabile tra i 6 e gli 11 m circa.

All'interno dell'infrastruttura portuale operano società di armatori, imprese di riparazioni navali, aziende del settore industriale energetico (Raffineria Mediterranea, Edipower) e siderurgico (Duferdofin) di rilevanza internazionale. Numerose sono inoltre le imprese dell'indotto, nel territorio retrostante, che operano nell'ambito delle più svariate attività portuali accessorie.

Le principali funzioni portuali si sviluppano, allo stato attuale, in due aree distinte per funzioni. Nel Porto Storico si sviluppa il collegamento passeggeri e merci con le Isole Eolie e Napoli, mentre nelle restanti aree la movimentazione LO-LO di merci e, in particolare, di prodotti siderurgici.

Al di fuori del Porto di Milazzo si sviluppa un terminale di raffinazione del greggio (Raffineria Mediterranea), dotato di tre pontili di accosto per navi cisterna di grandi dimensioni, due dei quali costantemente attivi, ospitanti fino all'accosto di quattro unità contemporanee. A ridosso, insiste anche una centrale termoelettrica alimentata da prodotti petroliferi raffinati in situ.

Come detto, in località Giammoro è stato recentemente completato un nuovo pontile commerciale destinato alle movimentazioni portuali di prodotti siderurgici della vicina acciaieria e qualsiasi altra tipologia di carico. Tale infrastruttura è direttamente collegata alla viabilità stradale.

Il porto di Milazzo assume, altresì, un'importanza strategica in relazione ai traffici non accompagnati per la posizione ottimale rispetto al continente, raggiungibile senza attraversare lo Stretto, per la disponibilità di ampie aree, per la vicinanza con l'infrastruttura autostradale, nonché in considerazione della crescita del tessuto industriale locale (aree ASI).

6.2.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

La principale arteria viaria di collegamento tra Milazzo e gli ambiti territoriali a scala regionale è l'autostrada A20 che collega Messina a Palermo.

Rispetto alla viabilità locale, la principale strada di smistamento dei flussi veicolari urbani è l'Asse Viario/Viale Sicilia, principale arteria di connessione tra i diversi ambiti urbani, direttamente collegata allo svincolo autostradale. L'asse collega la città al centro cittadino, passando per la stazione ferroviaria e collegando le zone di levante e ponente.

L'accesso alle banchine portuali non vede una viabilità dedicata, si riscontra una sovrapposizione dei flussi diretti e generati dal porto con quelli legati alla movimentazione urbana. La zona industriale è invece servita da una viabilità dedicata e dalla SS113, anch'essa collegata allo svincolo autostradale.

Trasporto ferroviario

Milazzo è collegata alla linea ferroviaria Messina - Palermo tramite la stazione ferroviaria che si trova a circa 3 km circa dal centro urbano e dallo scalo portuale, caratterizzata da un fascio binari costituito da 4 binari per servizio passeggeri e 8 binari merci.

Rispetto al trasporto passeggeri in transito è attivo un servizio di collegamento tra stazione ferroviaria e Porto, effettuato tramite bus locali che si muovono lungo la direttrice dell'Asse Viario/Viale Sicilia; mentre rispetto alla movimentazione delle merci ad oggi non è presente un raccordo diretto tra i moli e la rete nazionale.

6.2.4 Principali criticità

La maggiore criticità infrastrutturale risulta essere la **manca di una diretta connessione funzionale tra la viabilità extraurbana e le aree operative portuali**, che ad oggi produce notevoli impatti sulla vita cittadina, generando una commistione tra i flussi dei mezzi pesanti, le auto da e per le isole, e il traffico urbano. In ottica di sviluppo del sistema portuale e di incremento dei flussi di traffico, la criticità risulta essere ancor più rilevante. Rispetto al traffico ferroviario, è particolarmente critica la mancanza di un raccordo diretto tra pontile commerciale Giammoro e la linea ferroviaria nazionale.

Il Porto di Milazzo è caratterizzato dalle seguenti criticità infrastrutturali:

- mancano nuove strutture dedicate all'accoglienza di crocieristi e la predisposizione di una idonea logistica dei piazzali, inoltre, andrebbero incrementati gli spazi dedicati al controllo di passeggeri e merci, ove necessari, da effettuarsi a cura delle Forze dell'Ordine e dell'Agenzia delle Dogane, tuttavia l'autorità portuale sta provvedendo al completamento delle nuove banchine del porto di Milazzo, che concorreranno ad aumentare gli spazi disponibili e migliorare la logistica delle aree.

6.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

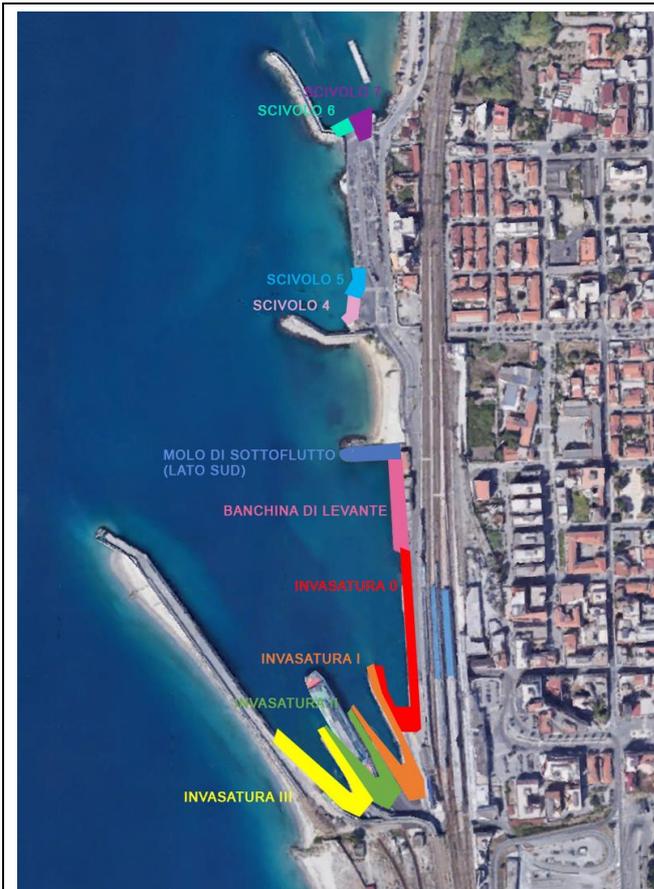
6.3.1 Contesto territoriale

Il **Porto di Villa San Giovanni**, sito a nord di Reggio Calabria, è il più grande terminal per il traghettamento di autoveicoli e rotabili ferroviari della Calabria.

Il porto di categoria II e classe II è di tipo artificiale ed è protetto da un molo foraneo rettilineo alla cui radice si trovano le invasature ferroviarie (tre destinate al servizio ferroviario e una, quella adiacente alla stazione ferroviaria, all'imbarco/sbarco degli autoveicoli).



Esso presenta una imboccatura con ampiezza di 230 m, successivo bacino di evoluzione con diametro di 40 m, specchio acqueo di 67.000 m² con fondali variabili tra 5 e 10 m, e banchine operative per complessivi 1.228 m.



| Banchina | Lunghezza (m) | Pescaggio (m) |
|--------------------------------|---------------|---------------|
| Scivolo "0" | 12+165* | 8 |
| I Invasatura | 4+90* | 8 |
| II Invasatura | 4+80* | 1 |
| III Invasatura | 4+80* | 1 |
| Banchina di Levante | 95 | 4 |
| Molo di sottoflutto (lato Sud) | 40 | 5 |
| Scivolo 4 | 6 | 6 |
| Scivolo 5 | 8 | 6 |
| Scivolo 6 | 11+100* | 6 |
| Scivolo 7 | 14 | 6 |

*scivolo più accosto laterale



Figura 6-4 Porto di Villa san Giovanni

I servizi portuali comprendono: pilotaggio, rimorchio, ormeggio, raccolta rifiuti a bordo, security, k9.

6.3.2 Accessibilità via mare

Il Porto di Villa San Giovanni, interfaccia dei porti della città di Messina, rappresenta il principale nodo di collegamento marittimo tra la Calabria e la Sicilia, ospitando l'attracco delle navi traghetto operative nello Stretto di Messina dedicate al trasporto di persone, gommato leggero e pesante e convogli ferroviari. L'infrastruttura portuale è, infatti, interconnessa con quella ferroviaria di modo che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione treni.

Il porto di Villa San Giovanni è di tipo artificiale, protetto da un molo foraneo rettilineo (molo di Ponente) alla cui radice si trovano tre invasature ferroviarie (I, II e III Invasatura) e un'invasatura (*Invasatura "0"*) riservata all'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti. **L'*Invasatura "0"* non è in concessione a privati (banchina pubblica), diversamente dagli scivoli localizzati più a nord della radice portuale di seguito descritti.**

La banchina di riva si prolunga, in direzione nord rispetto alle citate invasature, quasi fino alla località Cannitello, in cui trovano collocazione n. 4 scivoli (scivoli 4 – 5 – 6 – 7) a servizio del traghettamento (gestito da privati) dei soli veicoli stradali.

Relativamente al porto di Villa San Giovanni, il servizio di traghettamento è, quindi, svolto sia da privati (n. 4 scivoli a nord della radice) che da R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) che utilizza le 3 invasature alla radice (*I, II e III Invasatura*), dotate di binari per l'imbarco dei convogli ferroviari (sia passeggeri che merci), riservate all'attracco dei traghetti monodirezionali, adibiti al trasporto dei veicoli ferroviari e delle autovetture. Mentre, come anticipato, l'ulteriore invasatura (*Invasatura "0"*), a uso pubblico, è riservata all'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti su traghetti bidirezionali.

Per i mezzi veloci (trasporto passeggeri), invece, allo stato attuale è disponibile un solo ormeggio ricavato in una delle invasature delle navi ferroviarie. Lo stesso risulta oggettivamente inadeguato soprattutto a causa della promiscuità nell'uso dell'invasatura, da parte di navi e mezzi veloci, con conseguenti disagi per i passeggeri.

6.3.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

L'autostrada A2 Salerno – Reggio Calabria rappresenta il principale asse di collegamento con il contesto territoriale nazionale e regionale in cui si inserisce il porto di Villa San Giovanni. Una ulteriore connessione veicolare di interesse territoriale è la Strada Statale 18 Tirrena inferiore che costituisce l'elemento principale della dorsale tirrenica Napoli-Reggio Calabria, con estensione nel territorio regionale da Battipaglia a Reggio Calabria. La SS 18 attraversa Villa San Giovanni assumendo il carattere di viabilità urbana locale, con sezione stradale molto ridotta, evidenti discontinuità planimetriche ed altimetriche, modesti raggi di curvatura e dissesti del piano stradale.

Trasporto ferroviario

La rete ferroviaria di interesse nazionale e comunitario è costituita dalla direttrice RFI della Linea Tirrenica: Battipaglia-Reggio Calabria Centrale. La linea tirrenica, inclusa nella rete T.E.N., si sviluppa nel territorio calabrese per 240 Km, è completamente

elettrificata ed a doppio binario. Il recente potenziamento tecnologico ha consentito il conseguimento di un alto valore di potenzialità, pari a 220 treni, per la tratta Lamezia Terme-Villa S. Giovanni. Tale linea è funzionale alla connessione tra la rete ferroviaria siciliana e il resto della rete nazionale, in particolare attraverso il collegamento marittimo da Villa S. Giovanni a Messina. Lungo la direttrice tirrenica, sulla linea Lamezia-Reggio Calabria, svolgono servizi locali un numero consistente di coppie di treni (suddivisi tra locali e interregionali). La stazione ferroviaria di Villa S. Giovanni si affaccia direttamente sulle banchine portuali. È in corso di definizione un progetto di riqualificazione della stazione da parte di RFI per favorire una connessione diretta tra le banchine marittime e quelle ferroviarie favorendo processo di intermodalità e interscambio nave-ferro.

6.3.4 Principali criticità

A livello stradale, l'accesso alle banchine è garantito da assi viari che attraversano il centro urbano andando a sovrapporre i flussi da e per il porto con quelli legati alla mobilità urbana della città e conseguente congestione del traffico urbano con code di diversi chilometri nei periodi di esodo estivo.

Dal punto di vista ferroviario si rilevano criticità legate alle tempistiche di traghettamento dei treni. Più in generale si rileva un alto grado di saturazione della linea costituito spesso da servizi non omogenei che genera criticità nella gestione della circolazione dei treni lungo direttrice tirrenica, che rallentano la marcia dei treni merci straordinari effettuati, con ritardi anche notevoli dei tempi di resa. Attualmente, lungo tale linea, il traffico è, in media, di 120 treni/giorno (Piano Regionale dei Trasporti della Calabria).

Il Porto di Villa S. Giovanni è caratterizzato dalle seguenti criticità infrastrutturali²:

- l'unica arteria di accesso agli imbarchi del vettore privato è costituita da un sottopasso ferroviario di dimensioni limitate che spesso provoca rallentamenti e congestione del traffico al passaggio contemporaneo di veicoli pesanti nei sensi di marcia opposti; tale criticità verrebbe ovviata con la realizzazione di un nuovo porto a Sud della città di Villa San Giovanni;
- il Porto è privo di scivoli e viabilità alternativi da destinare all'implementazione dei servizi che ivi insistono a cura di ulteriori operatori, tuttavia per ovviare alla presente criticità l'Adsp ha avviato lo studio di soluzioni progettuali, che mediante la realizzazione di una nuova banchina e le relative strutture di servizio ai passeggeri;
- non sono presenti strutture di accoglienza dei passeggeri che viaggiano a piedi con i traghetti e con i mezzi veloci né infrastruttura per la vigilanza dei varchi di accesso tuttavia per ovviare alla presente criticità l'Adsp ha avviato lo studio di soluzioni progettuali, che mediante la realizzazione di una nuova banchina e le relative strutture di servizio ai passeggeri;

² Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

- non è presente un approdo dedicato all'attracco dei mezzi veloci, tuttavia per ovviare alla presente criticità l'Adsp ha avviato lo studio di soluzioni progettuali, che mediante la realizzazione di una nuova banchina e le relative strutture di servizio ai passeggeri;
- è necessario attuare interventi manutentivi degli arredi e degli impianti di banchina, l'ente ha già avviato appalti per la Manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree comuni del porto di Villa San Giovanni;
- non risultano attivi servizi di pulizia degli specchi acquei, tuttavia l'ente sta provvedendo in tal senso.

6.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

6.4.1 Contesto territoriale

Il Porto di Reggio Calabria, uno dei maggiori porti della Calabria, è classificato di categoria II e classe II ed è incluso nella rete globale TEN-T *Comprehensive*. Il porto è costituito da un bacino artificiale, la cui imboccatura è larga circa 130 m, protetto da un lungo molo foraneo



banchinato (Banchina di Ponente) e presenta specchio acqueo di superficie pari a circa 20 ha con fondali variabili tra 4 e 12 m e sviluppo delle banchine pari a circa 2,5 km.



| Banchina | Lunghezza (m) | Pescaggio (m) |
|----------------------------------|----------------|---------------|
| Darsena turistica | 390 | da 3 a 6 |
| Molo pennello | 80 (lato nord) | da 5 a 8 |
| | 80 (lato sud) | da 8 a 12 |
| | 20 (testata) | da 8 a 12 |
| Banchina nuova Levante_I Tratto | 300 | da 10 a 12 |
| Banchina nuova Levante_II Tratto | 100 | da 10 a 12 |
| Banchina vecchia Levante | 260 | da 8 a 10 |
| Banchina Margottini | 120 | da 4 a 8 |
| Molo Isole | 48 | 7 |
| Molo invasatura mezzi veloci | 70 | da 6 a 8 |
| Banchina Radice di Ponente | 60 | da 3,5 a 5 |
| Banchina di Ponente | 260 | 6 |
| Molo di Ponente | 270 | da 4,5 a 12 |
| Molo foraneo tratto terminale | | da 4,5 a 12 |

In corrispondenza della Banchina di Levante sono ubicati con la darsena turistica stagionale, il mercato ittico e gli storici magazzini doganali riconvertiti ad attività istituzionali, commerciali e ricreative; la banchina Margottini, collocata a sud, ospita le sedi di importanti Enti amministrativi e conduce alla stazione dei mezzi marittimi, ricollegandosi al meraviglioso lungomare della città; nella parte nord si trova una darsena turistica, destinata all'ormeggio di imbarcazioni da diporto e mezzi delle Autorità marittime, nonché la sede della Capitaneria di Porto.

Insieme al Porto di Villa San Giovanni, il Porto di Reggio Calabria costituisce un importante nodo marittimo per i collegamenti con la Sicilia, garantendo servizi di linea con Messina (il traffico passeggeri avviene mediante mezzi veloci mentre il trasporto di veicoli gommati commerciali è garantito da traghetti di società private) e le isole Eolie (i collegamenti con le Eolie, destinati al solo traffico passeggeri, sono svolti mediante linee private di aliscafi); inoltre, accanto alle funzioni di trasporto passeggeri e merci, si svolge la funzione diportistica.

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

L'area portuale è dotata di collegamenti diretti con la rete stradale e autostradale.

La limitata ampiezza delle banchine e la promiscuità delle attività presenti nel porto rappresentano un notevole ostacolo all'incremento della modesta funzione commerciale che attualmente lo caratterizza. Analogamente, le aree di servizio e le dotazioni infrastrutturali riservate ai mezzi di attraversamento veloce risultano inadeguate rispetto alla politica di sviluppo del traffico passeggeri.

Il porto è caratterizzato da carenze infrastrutturali: non gode di un collegamento diretto via strada o ferroviario con l'aeroporto di Reggio Calabria, né di collegamenti diretti ferroviari con l'aeroporto di Lamezia Terme.



Figura 6-5 Porto di Reggio Calabria

I servizi portuali comprendono: pilotaggio, ormeggio, bunkeraggio, fornitura acqua potabile, raccolta rifiuti a bordo, security, k9.

6.4.2 Accessibilità via mare

Il Porto di Reggio Calabria presenta uno specchio acqueo di 236.000 mq, con fondali variabili tra 4 e 13 m, dotato di banchine operative dello sviluppo di 1.848 m a tergo delle quali si sviluppano piazzali per una estensione di 75.400 mq.

Il Porto di Reggio Calabria, insieme a quello di Villa San Giovanni, rappresenta un importante nodo marittimo per i collegamenti con la Sicilia attraverso i servizi di linea con Messina e le isole Eolie.

Il collegamento marittimo Reggio Calabria – Messina, destinato al traffico passeggeri, è svolto essenzialmente da mezzi veloci, mentre il trasporto di veicoli gommati commerciali è garantito da traghetti di società private. I collegamenti marittimi con le Isole Eolie, destinati al traffico passeggeri, sono svolti mediante linee private di aliscafi.

Il Porto di Reggio Calabria ospita anche funzione diportistica nella darsena turistica stagionale con 50 posti barca.

6.4.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

Ad area vasta, la rete stradale che serve da sistema di accessibilità per il porto di Reggio Calabria è formata dalle autostrade e dalle strade che rappresentano la rete primaria di connessione e di accessibilità extra regionale: l'autostrada A2 Salerno - Reggio Calabria e la strada statale 106 Ionica. L'A2 è la dorsale portante dei flussi di traffico che si muovono a scala nazionale e regionale.

Il raccordo Autostradale di Reggio Calabria è formato da un tronco stradale di circa 6 Km. Il raccordo rappresenta la continuazione dell'A2, della quale ne conserva le caratteristiche tecniche e plano-altimetriche; in prossimità dello svincolo di Ravagnese e del collegamento con l'Aeroporto dello Stretto l'autostrada declassa nella statale Ionica 106. La statale costituisce l'elemento principale della dorsale ionica Taranto-Reggio Calabria. La strada collega due aree ad elevata valenza economica (pianura pugliese e piana di Sibari), e diversi importanti centri di interesse regionale e interregionale, tra cui l'Aeroporto di Reggio Calabria. L'infrastruttura presenta numerose criticità dovute alle caratteristiche tecniche della carreggiata, all'andamento plano-altimetrico del tracciato ed alle condizioni di traffico.

Trasporto ferroviario

La linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria fa parte del corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e ricopre un ruolo cruciale non solo nel garantire le relazioni fondamentali tra le parti del territorio in cui si inserisce, ma anche rispetto alla connessione del sud Italia con il cuore dell'Europa.

La ferrovia fa parte della rete fondamentale nazionale ed è composta da una linea elettrificata a doppio binari; lungo la tratta che va da Rosarno a Reggio, oltre ai servizi di collegamento nazionale, è attivo un servizio suburbano.

Le stazioni che servono il porto sono quelle di Lido e Santa Caterina, mentre la stazione centrale è situata a circa 2,5 km a sud, in corrispondenza del centro storico cittadino.

Di rilevanza strategica nazionale e internazionale è sicuramente il progetto di implementazione di una nuova linea AV/AC, in nuova sede lontana dalla dorsale esistente, per lo sviluppo ad alta velocità dei traffici passeggeri e merci. Il progetto è parte del Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR) complementare di competenza del MIT, rispetto al quale è prevista la conclusione, entro il 2026, della prima tratta; allo stato attuale l'intervento completo è in fase di fattibilità tecnico economica. All'interno del piano è previsto anche un upgrading infrastrutturale e tecnologico della linea storica finalizzati a garantire la velocità massima di 200 km/h nelle tratte interessate, con benefici sia rispetto ad una maggiore regolarità che in termini di riduzione dei tempi di percorrenza su tutta la linea.

6.4.4 Principali criticità

Il mancato collegamento diretto del porto (via strada o tramite sistema ferroviario) con l'aeroporto di Reggio Calabria e l'assenza di collegamenti ferroviari diretti con

l'aeroporto di Lamezia Terme causano condizioni di segregazione dell'area portuale rispetto al suo retroporto e al contesto urbano di riferimento, gravando sui collegamenti offerti dal trasporto pubblico urbano, già di per se caratterizzati da discontinuità dei percorsi e tempi di attesa lunghi.

Il Porto di Reggio Calabria è caratterizzato dalle seguenti criticità infrastrutturali³:

- è necessario attuare interventi manutentivi degli arredi e degli impianti di banchina tuttavia l'ente ha già avviato appalti per la Manutenzione ordinaria e straordinaria delle aree comuni del porto di Villa San Giovanni;
- manca un terminal dedicato all'accoglienza dei crocieristi e la predisposizione di una idonea logistica dei piazzali, tuttavia per ovviare alla presente criticità l'Adsp ha provveduto alla redazione dei progetti necessari alla realizzazione di un Terminal crociere e definizione delle aree di pertinenza;
- non risultano attivi servizi di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi né servizi di pulizia degli specchi acquei, tuttavia l'ente sta provvedendo in tal senso.

6.5 PORTO DI SALINE JONICHE

6.5.1 Contesto territoriale

Il **Porto di Saline Joniche** sorge nel Comune di Montebello Jonico (RC) e consta di una struttura portuale, attualmente chiusa al traffico marittimo a causa di rilevanti fenomeni di insabbiamento e del crollo della parte centrale del molo di sottoflutto e della testata del molo di sopraflutto.

Tale struttura è costituita da un molo di sottoflutto (lunghezza 400 m) e di un molo di sopraflutto a due bracci (lunghezza 650 m circa); sono altresì presenti un bacino di evoluzione e una darsena dove insiste un pontile. Esso è caratterizzato da fondali sabbiosi con profondità variabili tra 4 e 8 m.



³ Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.



| Banchina | Lunghezza (m) | Fondali (m) |
|------------------|---------------|-------------|
| Molo Sopraflutto | 650 circa | da 4 a 8 |
| Molo Sottoflutto | 400 | |
| Banchina di Riva | 980 circa | |
| Pontile | 98 circa | |

Il Porto di Saline Joniche è entrato a far parte della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto solo di recente con la sottoscrizione del verbale di consegna in data 06/05/2022 e necessita di importanti interventi, su infrastrutture e fondali, finalizzati a ripristinarne l'operatività.



Figura 6-6 Porto di Saline Joniche

6.5.2 Accessibilità via mare

Il porto di Saline Joniche fa parte delle *infrastrutture portuali invariabili di rilevanza economica regionale e interregionale* della Calabria (*Ordinanza GC CP Reggio Calabria n.92/2010*). All'interno del porto si trova inoltre un bacino di evoluzione e una darsena con un pontile. La struttura è chiusa al traffico marittimo poiché attualmente è inagibile a causa di rilevanti fenomeni di insabbiamento.

Allo stato attuale il porto è inagibile. Con Ordinanza n°57/05 del 07/09/2005 di Compamare Reggio Calabria è vietato l'accesso, il transito e la sosta di persone e veicoli non autorizzati nell'ambito portuale.

6.5.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

Il principale sistema di collegamento viabilistico tra il porto di Saline Joniche e l'ambito territoriale regionale è la Strada Statale 106 Jonica, che rappresenta il prolungamento lungo la costa Jonica dell'autostrada A2. La SS 106 costituisce l'elemento principale della dorsale ionica Taranto - Reggio Calabria, collega due aree ad elevata valenza

economica (pianura pugliese e piana di Sibari), ma anche importanti centri di interesse regionale e interregionale. A livello territoriale, rappresenta il principale raccordo tra lo scalo portuale di Saline Joniche e l'aeroporto di Reggio Calabria. A livello locale lo scalo è collegato alla viabilità urbana e alla Statale Jonica mediante un raccordo viabilistico dedicato.

Trasporto ferroviario

Il confine nord dell'ambito portuale di Saline Joniche è delimitato dalla linea ferroviaria complementare Taranto - Reggio Calabria, rispetto alla quale la stazione ferroviaria più vicina allo scalo portuale è quella di Saline di Reggio (o Saline Joniche) dove è presente il servizio regionale nella relazione tra Melito di Porto Salvo e Reggio Calabria. Nei pressi del porto di Saline sono inoltre presenti binari di uno scalo merci ormai in disuso e non più funzionali allo scopo.

6.5.4 Principali criticità

Dal punto di vista stradale, si rileva che la SS 106 Jonica presenta numerose criticità dovute alle caratteristiche tecniche della carreggiata, all'andamento plano-altimetrico del tracciato ed alle condizioni di traffico. Il tracciato presenta diversi tipi della sezione stradale, per cui si alternano tratti con sezioni ridotte e tratti con sezioni allargate. Anche il tracciato planimetrico alterna tronchi ammodernati (con ampi raggi di curvatura e buona visibilità) e tronchi vetusti nella concezione progettuale. Le due condizioni determinano situazioni di criticità ad ogni restringimento della carreggiata (che sono diffuse lungo tutto il percorso). Le criticità inoltre incrementate dai numerosi incroci a raso (con strade provinciali e comunali) e dagli attraversamenti dei centri abitati. Le criticità causate dai volumi di traffico giornalieri si verificano nell'area di Reggio Calabria-Locri. Nel periodo estivo vengono accentuate dal carico supplementare dovuto al traffico turistico, molto intenso.

Dal punto di vista prettamente portuale si fa rilevare che per effetto delle azioni ondose dirette nell'anno 2003 è avvenuta la rovina del molo di sottoflutto e che una insufficiente gestione del trasporto solido litoraneo parallelo a riva ("*longhore*") ha determinato l'insabbiamento dell'opera che oggi è di fatto totalmente inutilizzabile.

A tal proposito si evidenzia che l'Adsp dello stretto ha già avviato gli studi atti agli approfondimenti necessari al ripristino della funzionalità del porto.

7. L'inquadramento socio-economico del Sistema Portuale

7.1 IL QUADRO ECONOMICO DI RIFERIMENTO (Q.E.R.)

L'attuale sistema portuale dimostra la sua dicotomia nell'ottimo posizionamento strategico, ma nella sua fragilità infrastrutturale e la poca resilienza ad eventi critici come quello che ha colpito il paese durante la pandemia di COVID-19. Di notevole interesse è la collocazione dei Porti rispetto al **corridoio SCANMED**, vera e propria spina dorsale della rete TEN-T che si sviluppa dai principali centri urbani dalla Scandinavia (Oslo,

Copenaghen, Stoccolma, Helsinki), fino al cuore del Mar Mediterraneo (Malta) **attraverso Germania, Austria e Italia tirrenica. Il corridoio SCANMED rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea**, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud, soprattutto 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**, offrendo infrastrutture sostenibili da un punto di vista ambientale ed economico, sfruttare l'insieme dei modi di trasporto e un'offerta di servizi di qualità. La **posizione dell'Area dello Stretto**, spazio filtro tra la Sicilia e la parte continentale dell'Italia, è indubbiamente fondamentale in questo scenario perché elemento di connessione tra il corridoio Scanmed e tutti i Paesi del Mediterraneo sia nord africano che del medio oriente. Il sistema dei porti che appartengono a questa area, che all'attualità hanno la funzione 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.**

7.2 TENDENZE DEI TRAFFICI MARITTIMI

Le realtà portuali che costituiscono l'Autorità portuale dello Stretto di Messina sono vare e sono caratterizzate da specifiche identità di seguito sintetizzate:

Messina (compreso Tremestieri): gestione dei flussi passeggeri e RO-RO per le movimentazioni da e verso il continente e dei pendolari che quotidianamente si muovono tra le due sponde dello stretto.

Non si registrano ulteriori movimentazioni merci rilevanti.

Messina attualmente è l'unico porto tra quelli dell'autorità portuale a movimentare croceristi, ma dal 2023, a seguito di una mirata azione di promozione e marketing del Porto di Reggio Calabria e del territorio provinciale reggino sono previsti alcuni scali di navi da crociera, inoltre il mercato internazionale del crocierismo settore luxury sta valutando con interesse il porto come nuova destinazione per gli scali per gli anni 2024 e successivi.

Milazzo: porto di riferimento per le connessioni con le isole Eolie e per le movimentazioni di rinfuse liquide generate dalla Raffineria. L'intera movimentazione delle rinfuse solide generato dal sistema portuale APSM è da ricondursi alle attività del porto di Milazzo.

Reggio Calabria: si caratterizza per una discreta movimentazione legata alle rinfuse solide, in particolare di tipo minerario, di cementi e di calci, e una ridotta movimentazione RO-RO e passeggeri legata in prevalenza al pendolarismo quotidiano da e per Messina e, durante il periodo estivo, ai collegamenti con le Isole Eolie.

Villa San. Giovanni: gestione dei flussi passeggeri e dei pendolari che quotidianamente si muovono tra le due sponde dello stretto, e RO-RO per le movimentazioni da e verso

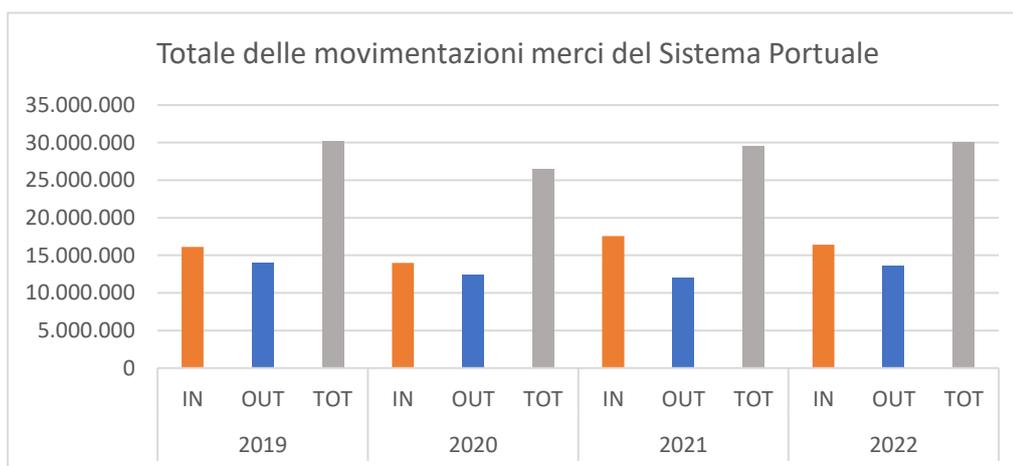
il continente, non si rilevano ulteriori movimentazioni merci tranne quelle all'interno dei mezzi pesanti e dei carri ferroviari che utilizzano i servizi di traghettamento.

7.2.1 Traffici containerizzati

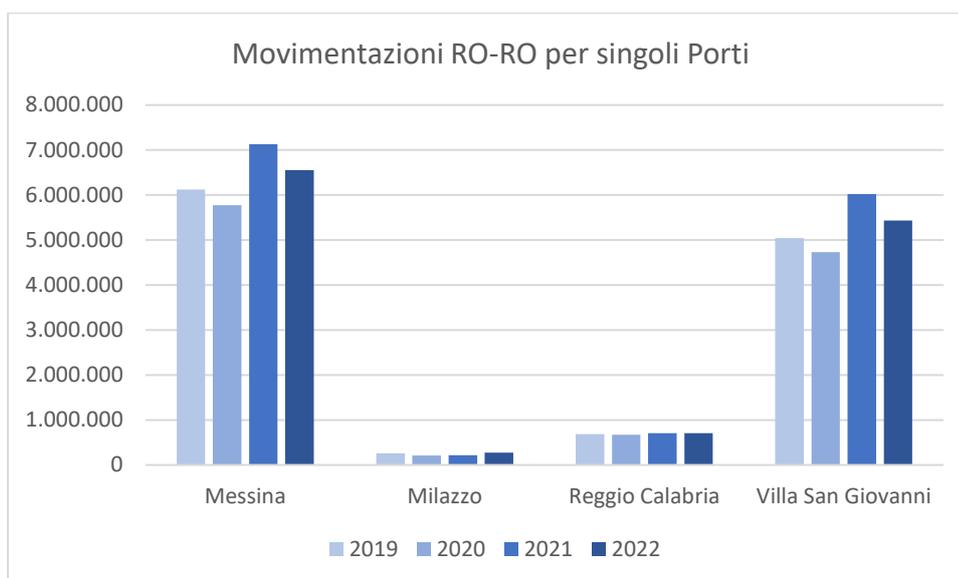
I porti dello stretto di Messina non hanno una vocazione legata alla movimentazione dei traffici containerizzati in quanto la presenza a poca distanza del porto di Gioia Tauro hub transshipment per il mediterraneo catalizza tale tipologia di traffico.

7.2.2 Traffici convenzionali

Le movimentazioni complessive di merci dei Porti del Sistema dello Stretto ha visto, nell'ultimo anno (2022), un riallineamento ai traffici pre-pandemia (2019), con oltre 30 milioni di tonnellate complessivamente movimentate tra merce in ingresso e in uscita.



Di questi traffici, quello rotabile ha registrato un andamento leggermente superiore sia in termini di tonnellate movimentate che in termini di mezzi commerciali (guidati e semirimorchi), ovvero circa 13 milioni di tonnellate del 2022 rispetto ai 12.1 milioni del 2019; quelle del 2022 sono però leggermente inferiori all'anno 2021, che ha fatto registrare invece una movimentazione merci rotabili che si è attestata sulle 14.1 milioni di tonnellate circa. Le movimentazioni RO-RO interessano prevalentemente i porti di Messina e Villa San Giovanni, che insieme hanno movimentato quasi 12 milioni nel 2022, che come già detto superano i circa 11,1 milioni del periodo pre-pandemico ma sono leggermente in calo rispetto ai circa 13,1 milioni del 2021.



Le previsioni di lungo periodo paiono particolarmente incerte, potendosi solo confermare alcune delle caratteristiche tipiche del comparto che vedono volumi relativamente costanti durante tutto l'anno con rapide crescite durante i periodi estivi, concentrati particolarmente nei segmenti di naviglio di dimensioni più ridotte e in quelle a trasporto misto merce e passeggeri.

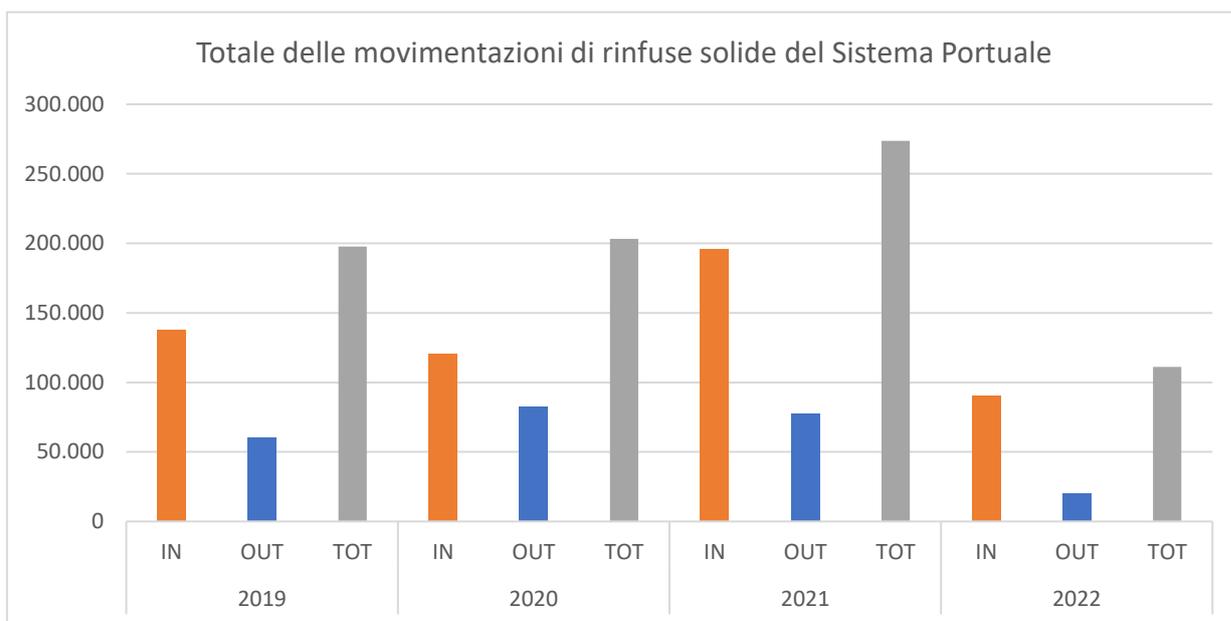
Il mercato dei rotabili, con l'esclusione dei traffici di car carrier, mantiene tendenzialmente dimensioni locali con tratte prevalentemente intra-regionali.

Il mercato mediterraneo si conferma uno tra i più attivi per questo settore, soprattutto per quello che riguarda i collegamenti con le isole maggiori e quelli tra le sponde nord e sud di questo mare.

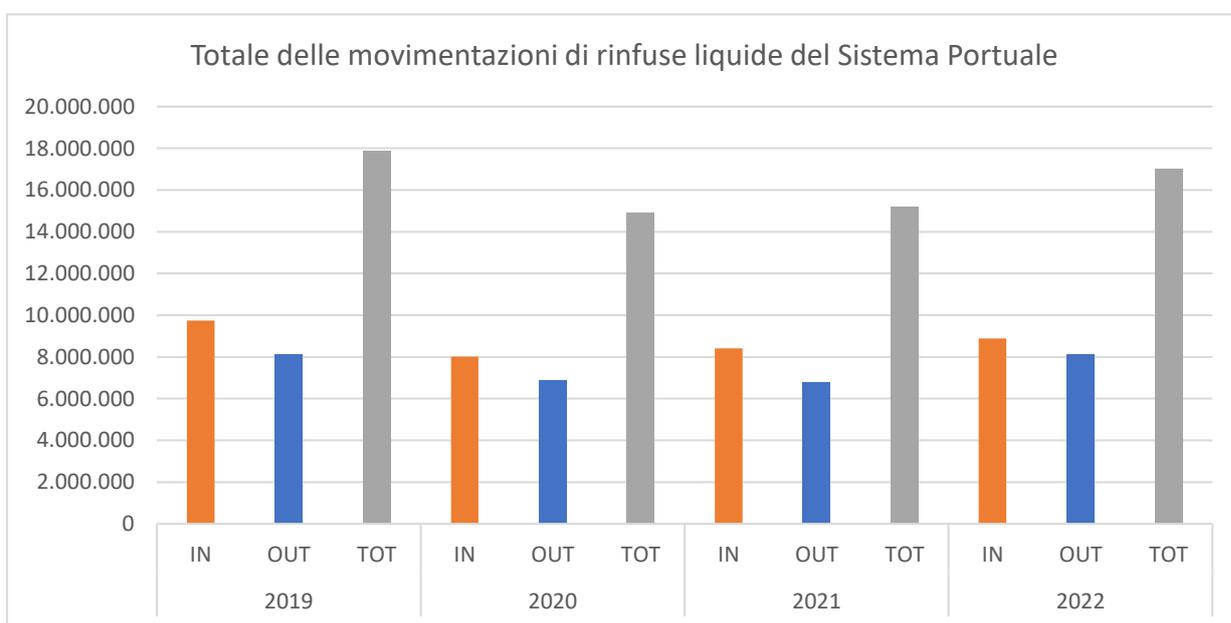
7.2.3 Traffici di rinfuse (solide e liquide)

Nel 2022 i porti sullo stretto di Messina hanno movimentato rinfuse solide per 111.102 tonnellate, una tendenza in diminuzione rispetto al trend crescente degli anni precedenti. Tali movimentazioni sono concentrate in prevalenza sui porti di Milazzo e, per una parte inferiore, in quella di Reggio, e sono principalmente legate alle attività industriali presenti in ambito portuale.

Nel settore delle merci, la rilevanza dei traffici sullo Stretto è ancora più importante in termini di volume 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.



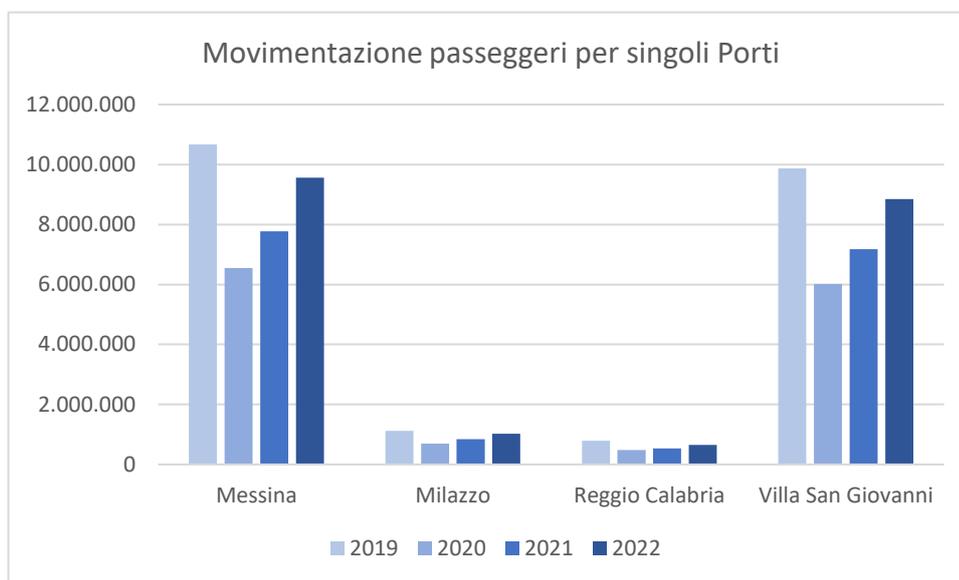
La domanda di trasporto di rinfuse liquide è stata pari a 17 milioni di tonnellate ed è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse liquide alimentari rappresentano volumi relativamente ridotti. La movimentazione è gestita esclusivamente dal Porto di Milazzo.



7.2.4 Traghetti

Il sistema dello stretto per il traghettamento di breve percorrenza è il primo in Italia e tra i primi d'Europa in termini di Movimentazioni con 20 milioni di passeggeri/anno e tre-quattro mila pendolari al giorno.

Nel 2019, considerando tutte le modalità di trasporto disponibili, il flusso medio giornaliero di passeggeri che si spostava tra Sicilia e continente si attestava sulle 55.000 unità, di cui circa un terzo tra le province di Messina e Reggio Calabria, mentre i restanti riguardavano spostamenti di media e lunga distanza. Gli effetti della pandemia da COVID-19 hanno portato ad un drastico calo dei flussi passeggeri nel 2020, ma i dati del 2022 confermano il trend di ripresa, anche se i numeri sono ancora leggermente inferiori a quelli pre-pandemici.



7.2.5 Crociere

Negli ultimi anni, al netto del biennio maggiormente colpito dalla pandemia da COVID-19 (2020-2021), si è registrata una forte crescita del settore crocieristico nel Mediterraneo. Una delle conseguenze legate a questa crescita è stato l'aumento delle richieste di navi con dimensioni sempre maggiori, che crea una segmentazione del mercato, poiché non tutti i porti, specialmente in Italia, sono in grado di mettere a disposizione banchine più lunghe e fondali adeguati, in quanto molti porti nascono a stretto contatto con i centri storici cittadini e hanno limitate possibilità di espansione.

Ad oggi, tra i porti del Sistema dello Stretto, solo Messina ospita questa tipologia di traffico. Nel 2022 il porto ha fatto registrare circa 17.900 passeggeri "home port" e 264.000 passeggeri "in transito".

Al di là di Messina, per gli altri Porti dell'Autorità si riscontrano difficoltà nella gestione di questa tipologia di natante e nell'offerta di servizi all'utenza. Questo vuol dire che per ogni porto dovranno essere create le condizioni per favorire lo sviluppo di un crocierismo adatto a navi più piccole. Ad esempio, il porto di Reggio Calabria dovrà essere adeguato al traffico crocieristico attraverso infrastrutture e appositi terminal passeggeri, dotandolo di servizi di banchina efficienti per intercettare questa nuova tipologia di traffico.

7.3 SCENARI DI DOMANDA

7.3.1 Gli scenari di domanda

Il **Quadro Economico di Riferimento (Q.E.R.)** descritto nel precedente capitolo analizza lo stato attuale del sistema economico così come determinato dal succedersi degli accadimenti degli anni passati e dalle scelte poste in essere dalle autorità di programmazione e gestione. In particolare, a livello di traffici di persone e merci si è visto come nel triennio 2019 – 2021, nonostante gli sconvolgimenti determinati dall'emergenza sanitaria legata al Covid-19 e dalla guerra scatenata dalla Russia contro l'Ucraina, a fine periodo si sia tornati sui livelli di traffico di inizio periodo. Tutto ciò determina un quadro complessivo di breve periodo sufficientemente determinato per prendere decisioni che riguardano la gestione corrente e gli interventi più banali di manutenzione del capitale esistente.

La Programmazione strategica, invece, investe un orizzonte temporale di lungo termine con scelte spesso irreversibili che condizioneranno efficienza ed efficacia del sistema dell'offerta per tempi decisamente lunghi.

La definizione di una strategia di programmazione, anche se di per sé atemporale e flessibile, richiede una più completa definizione, se non della conoscenza, almeno delle ipotesi che governeranno la dinamica di lungo periodo delle principali variabili che caratterizzeranno il possibile Quadro Economico futuro o, meglio, i possibili Quadri Economici futuri.

In linea con il linguaggio corrente dell'Analisi Economica, chiameremo tali quadri Scenari di domanda perché è in funzione dei loro contenuti che il programmatore dovrà definire il quadro dell'offerta di beni e servizi.

In taluni casi, quando il problema decisionale è adeguatamente definito e circoscritto, è possibile associare a ciascun Scenario una probabilità soggettiva di accadimento. In altri casi, come riteniamo sia il nostro, è preferibile limitarsi a Scenari che definiscano situazioni molto differenziate, di contrasto, che consentano di valutare la “robustezza” degli interventi proposti, cioè la loro efficacia nei diversi Scenari di contrasto ipotizzati.

Seguendo questa linea metodologica, in quel che segue analizzeremo la domanda futura di traffici, sia merci che passeggeri, secondo tre Scenari di Contrasto, fortemente differenziati:

- **S0 = Scenario tendenziale (Scenario Senza)** in assenza di interventi programmati e coordinati (Programmazione Strategica) che possano a loro volta incidere sulla domanda tendenziale;
- **S1 = Scenario tendenziale corretto dalla presenza (Scenario Con1)** della Programmazione Strategica di Sistema;
- **S2 = Scenario fortemente differenziato**, caratterizzato dalla decisione “esterna” al Sistema dello Stretto di realizzare un collegamento stabile tra le due sponde (Ponte sullo Stretto) e tutti gli altri interventi infrastrutturali ad esso complementari. Lo Scenario S2 si caratterizza, inoltre, per la presenza di una Programmazione

Strategica di Sistema (Scenario Con2) con contenuti ovviamente differenziati, ove necessario, rispetto a quelli proposti nel precedente Scenario S1.

In quel che segue, definiremo i tre scenari in termini di tassi di crescita media annua dei traffici, merci e passeggeri, dei cinque porti del Sistema Portuale dello Stretto con riferimento a tre anni considerati rappresentativi del Quadro attuale (il 2019), del Quadro a medio termine (il 2030) entro il quale sarà terminata la fase di cantiere della realizzazione del Ponte e degli interventi ad esso complementari qualora si decida a favore della sua realizzazione e, infine, del Quadro a lungo termine (il 2040) che rappresenta l'orizzonte temporale della stessa Programmazione strategica.

Gli Scenari futuri saranno descritti con tabelle le cui voci sono le stesse usate dall'AdSP dello Stretto per descrivere la situazione attuale dei traffici di ciascun porto; in questa maniera risulterà più agevole il confronto delle specializzazioni e delle relative dinamiche di ciascun porto all'interno del Sistema.

Trattandosi di una programmazione atemporale e flessibile, l'approccio proposto richiede il continuo aggiornamento degli Scenari di domanda in funzione dell'evolversi del contesto reale, così da avere sempre a disposizione un riferimento significativo per le scelte di lungo periodo dei programmi operativi.

Per la costruzione degli Scenari di domanda si è adottato un modello previsionale basato su alcune variabili di controllo (tasso di crescita medio annuo nel periodo: dal 2019 al 2030, 11 anni; dal 2031 al 2040, 10 anni) differenziate per scenario e integrate da coefficienti correttivi differenziati per porto al fine di tener conto della loro capacità di risposta, rispetto al valor medio, imputabile al loro diverso posizionamento competitivo.

Tali grandezze vengono applicate ai valori risultati a consuntivo per il 2019. Per tener conto dell'introduzione di nuovi servizi in porti ove tali servizi erano assenti nel 2019, sono state introdotte quote aggiuntive di servizio a partire dal 2030 (espresse in termini percentuali del totale del Sistema dello Stretto al 2019).

Per definire i parametri del modello di calcolo, ciascun componente del Gruppo di Lavoro ha espresso una sua valutazione; dal confronto tra le diverse stime si è giunti ad individuare i valori condivisi che sono stati impiegati nelle proiezioni di scenario che seguono in questi paragrafi.

I valori utilizzati andranno poi ulteriormente analizzati con i responsabili dell'AdSP e delle altre Istituzioni più direttamente coinvolte in modo da arrivare a scelte sempre più ragionate e condivise. Trattandosi comunque di previsioni in un contesto poco controllabile e fortemente variabile, gli Scenari andranno soggetti ad una continua manutenzione in modo da rappresentare una guida sempre aggiornata e attendibile delle dinamiche future della domanda di servizi per i porti dello Stretto.

7.3.2 Lo Scenario Tendenziale (S0)

Lo Scenario Tendenziale risulta fortemente ancorato alla situazione di partenza sia in termini di volumi di traffico a livello di totale di Sistema che di sua ripartizione tra i diversi porti che ne fanno parte.

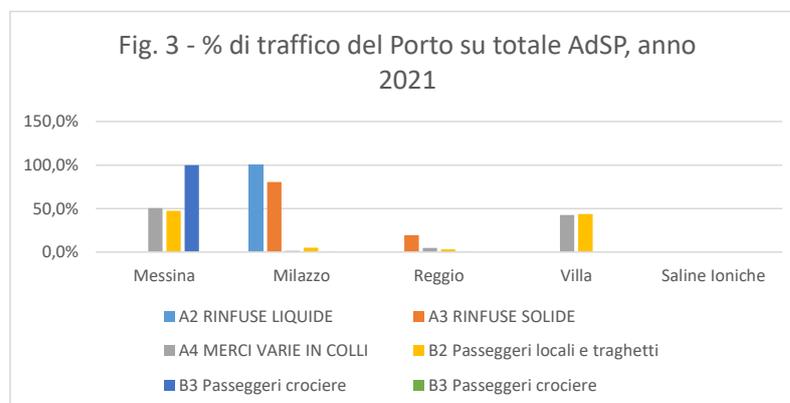
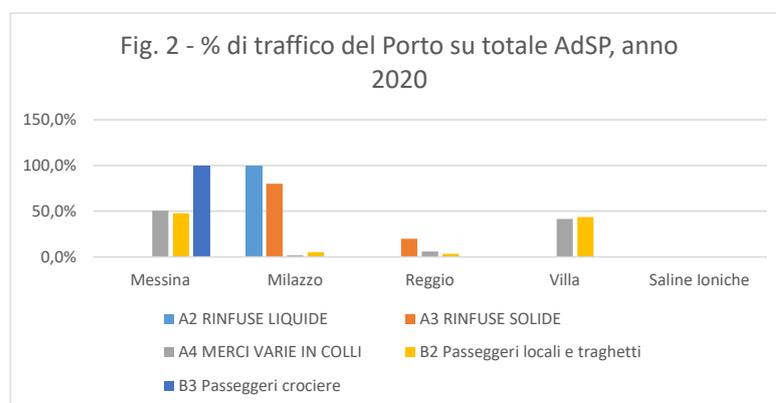
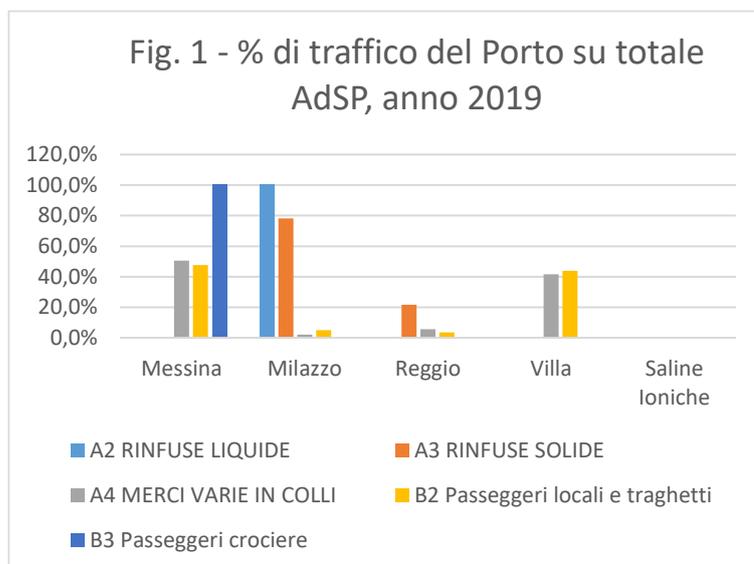
A livello di totale dei diversi traffici abbiamo già visto come questi al 2021 siano tornati sostanzialmente ai livelli 2019 recuperando così le perdite dovute alla pandemia da COVID-19.

Nel triennio anche le quote e relative specializzazioni sono rimaste sostanzialmente invariate con:

- Messina che copre la totalità dell'offerta per passeggeri di crociera, quasi la metà dei passeggeri locali e traghetti e, infine, poco più della metà delle merci varie in colli;
- Milazzo che copre la totalità dei traffici di Rinfuse liquide e circa l'80% di quelle solide cui si accompagna una quota piccola ma significativa in termini turistici di passeggeri per le Eolie;
- Villa San Giovanni che copre circa il 44% dei passeggeri locali e traghetti e circa il 42% delle merci varie in colli;
- Reggio Calabria che assume una specializzazione molto più ridotta avendo quote significative ma non emergenti nei passeggeri locali (3,5%) e merci varie in colli (circa il 6%) e una quota più elevata solo nelle rinfuse solide (circa il 22%);
- Saline Joniche risulta attualmente inattivo ma l'AdSP ha avviato un progetto teso alla riapertura parziale dell'infrastruttura che fornirà i primi servizi all'utenza.

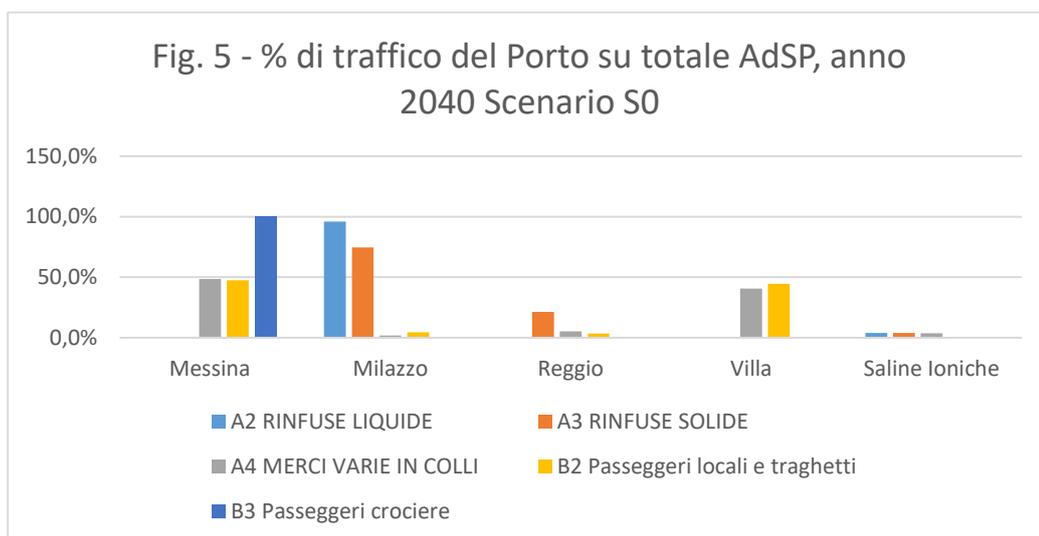
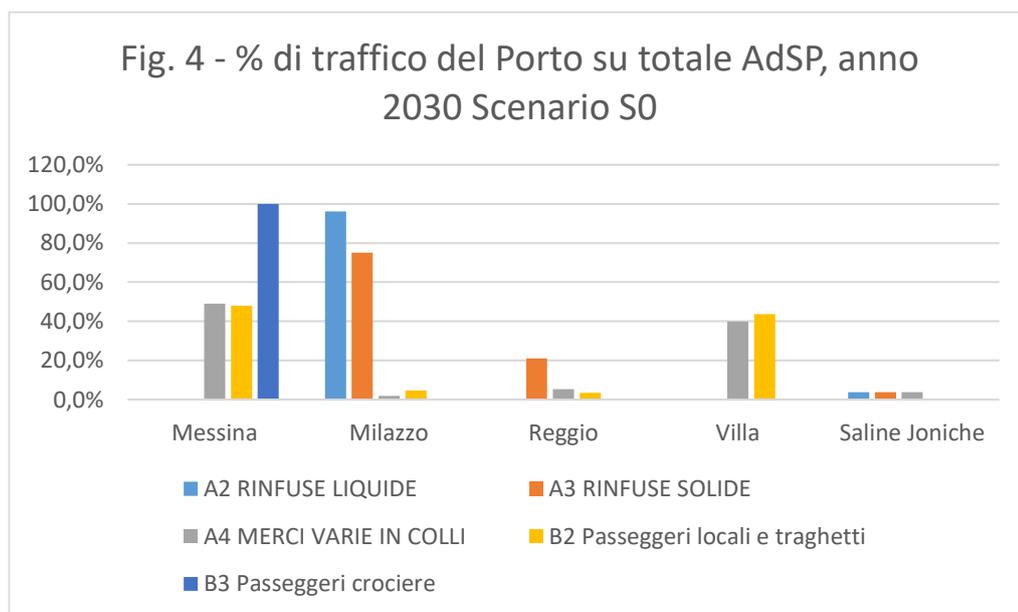
Nello Scenario Tendenziale le specializzazioni dei singoli porti restano sostanzialmente invariate e i livelli di servizi offerti crescono secondo il trend generale (2% fino al 2030 e 3% nel decennio successivo); i coefficienti correttivi per Porto vedono una crescita un leggermente più accelerata per Villa e ancor più per Messina, di contro più lenta per Milazzo e un pò meno lenta per Reggio.

| Scenario | Dal 2019 al 2030 | | | | | Dal 2031 al 2040 | | | | | |
|---|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|----------------|
| | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | |
| | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Ioniche |
| S0 = Scenario tendenziale Senza Programmazione Strategica | 2,0% | 110% | 90% | 95% | 105% | 3,0% | 100% | 90% | 95% | 110% | 100% |



La tabella che segue riporta i valori di traffico, con relative percentuali sul totale di anno del Sistema Portuale e numeri indice con i valori al 2019 posti pari a 100.

| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto | | | | | | | | | | S0 = Scenario tendenziale Senza Programmazione Strategica | | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------|------------|---------|-----------|----------------|------------|---------------|------------|---|---------|------------|----------------|------------|---------------|------------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|
| ANNO | | 2019 | | | | | | | 2030 | | | | | | | 2040 | | | | | | |
| Porto | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 6.119.264 | 18.271.375 | 731.627 | 5.039.904 | | 30.162.170 | 100,0% | 7.774.260 | 22.232.935 | 899.924 | 6.334.399 | 1.508.109 | 38.749.626 | 100,0% | 10.447.955 | 29.020.255 | 1.191.924 | 8.764.127 | 2.026.772 | 51.451.033 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 20,3% | 60,6% | 2,4% | 16,7% | 0,0% | 100,0% | | 20,1% | 57,4% | 2,3% | 16,3% | 3,9% | 100,0% | | 20,3% | 56,4% | 2,3% | 17,0% | 3,9% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 127,0 | 121,7 | 123,0 | 125,7 | 100,0 | 128,5 | | 170,7 | 158,8 | 162,9 | 173,9 | 134,4 | 170,6 | |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 17.856.829 | 0 | 0 | | 17.856.829 | 59,2% | 0 | 21.728.508 | 0 | 0 | 892.841 | 22.621.349 | 58,4% | 0 | 28.361.835 | 0 | 0 | 1.199.904 | 29.561.740 | 57,5% |
| | % su totale di anno | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 96,1% | 0,0% | 0,0% | 3,9% | 100,0% | | 0,0% | 95,9% | 0,0% | 0,0% | 4,1% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | 100,0 | | | | 100,0 | | | 121,7 | | | 100,0 | 126,7 | | | 158,8 | | | 134,4 | 165,5 | |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 17.736.206 | 0 | 0 | | 17.736.206 | 58,8% | 0 | 21.581.731 | 0 | 0 | 886.810 | 22.468.542 | 58,0% | 0 | 28.170.251 | 0 | 0 | 1.191.799 | 29.382.050 | 57,1% |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 120.623 | 0 | 0 | | 120.623 | 0,4% | 0 | 148.776 | 0 | 0 | 6.031 | 152.807 | 0,4% | 0 | 191.584 | 0 | 0 | 8.105 | 199.690 | 0,4% |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 188.373 | 52.794 | 0 | 9.886 | 251.054 | 0,6% | 0 | 245.880 | 69.924 | 0 | 13.287 | 329.091 | 0,6% |
| | % su totale di anno | 0,0% | 78,3% | 21,7% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 75,0% | 21,0% | 0,0% | 3,9% | 100,0% | | 0,0% | 74,7% | 21,2% | 0,0% | 4,0% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | 100,0 | 100,0 | | | 100,0 | | | 121,7 | 123,0 | | 100,0 | 127,0 | | | 158,8 | 162,9 | | 134,4 | 166,4 | |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 188.373 | 52.794 | 0 | 9.886 | 251.054 | 0,6% | 0 | 245.880 | 69.924 | 0 | 13.287 | 329.091 | 0,6% |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 7.774.260 | 316.054 | 847.130 | 6.334.399 | 605.381 | 15.877.223 | 41,0% | 10.447.955 | 412.539 | 1.122.000 | 8.764.127 | 813.581 | 21.560.202 | 41,9% |
| | % su totale di anno | 50,5% | 2,1% | 5,7% | 41,6% | 0,0% | 100,0% | | 49,0% | 2,0% | 5,3% | 39,9% | 3,8% | 100,0% | | 48,5% | 1,9% | 5,2% | 40,6% | 3,8% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 127,0 | 121,7 | 123,0 | 125,7 | 100,0 | 131,1 | | 170,7 | 158,8 | 162,9 | 173,9 | 134,4 | 178,1 | |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 7.774.260 | 316.054 | 847.130 | 6.334.399 | 605.381 | 15.877.223 | 41,0% | 10.447.955 | 412.539 | 1.122.000 | 8.764.127 | 813.581 | 21.560.202 | 41,9% |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B1 | Numero toccate | 97.438 | 9.239 | 9.239 | 80.726 | | 196.642 | | 123.791 | 11.242 | 11.364 | 101.460 | 9.832 | 257.690 | | 166.364 | 14.674 | 15.052 | 140.378 | 13.214 | 349.682 | |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (E) | 10.755.431 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.540.684 | 100,0% | 13.664.309 | 1.358.897 | 975.470 | 12.411.957 | 0 | 28.410.633 | 100,0% | 18.363.689 | 1.773.744 | 1.291.983 | 17.172.894 | 0 | 38.602.310 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 47,7% | 5,0% | 3,5% | 43,8% | 0,0% | 100,0% | | 48,1% | 4,8% | 3,4% | 43,7% | 0,0% | 100,0% | | 47,6% | 4,6% | 3,3% | 44,5% | 0,0% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 127,0 | 121,7 | 123,0 | 125,7 | | 126,0 | | 170,7 | 158,8 | 162,9 | 173,9 | | 171,3 | |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 10.669.500 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.454.783 | 99,8% | 13.556.137 | 1.358.897 | 975.470 | 12.411.957 | 0 | 28.301.462 | 99,8% | 18.216.971 | 1.773.744 | 1.291.983 | 17.172.894 | 0 | 38.455.593 | 99,8% |
| B22 | Passeggeri traghetti | 85.931 | 0 | 0 | 0 | | 85.931 | 0,4% | 108.172 | 0 | 0 | 0 | 0 | 108.172 | 0,4% | 146.718 | 0 | 0 | 0 | 0 | 146.718 | 0,4% |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 422.732 | 0 | 0 | 0 | | 422.732 | 100,0% | 537.063 | 0 | 0 | 0 | 0 | 537.063 | 100,0% | 721.767 | 0 | 0 | 0 | 0 | 721.767 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | | | | | 100,0 | | 127,0 | | | | | 127,0 | | 170,7 | | | | | 170,7 | |
| B31 | "Home Port" | 19.517 | 0 | 0 | 0 | | 19.517 | 4,6% | 24.796 | 0 | 0 | 0 | 0 | 24.796 | 4,6% | 33.323 | 0 | 0 | 0 | 0 | 33.323 | 4,6% |
| B32 | "Transit" (da contarsi una sola volta) | 403.215 | 0 | 0 | 0 | | 403.215 | 95,4% | 512.267 | 0 | 0 | 0 | 0 | 512.267 | 95,4% | 688.444 | 0 | 0 | 0 | 0 | 688.444 | 95,4% |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B51 | Numero unità Ro-Ro | 445.383 | 37.649 | 98.960 | 730.277 | | 1.312.269 | | 565.840 | 45.812 | 121.724 | 917.848 | 65.613 | 1.716.837 | | 760.441 | 59.798 | 161.220 | 1.269.913 | 88.179 | 2.339.551 | |
| B52 | Numero veicoli privati | 1.807.571 | 41.566 | 8.282 | 1.786.345 | | 3.643.764 | | 2.296.441 | 50.578 | 10.187 | 2.245.166 | 182.188 | 4.784.560 | | 3.086.224 | 66.019 | 13.493 | 3.106.360 | 244.846 | 6.516.941 | |
| B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |



Per quanto riguarda il porto di Saline Joniche si prevede che a valle di studi e progettazioni si possa dare una risposta alle attese del territorio ed in merito alla potenziale futura istituzione di una ZES nelle aree portuali.

I volumi di traffico stimati sono stati espressi in termini percentuali del totale di Sistema Portuale dello Stretto al 2019 nella misura del 5% a partire dal 2030.

7.3.3 Lo Scenario Tendenziale con Programmazione Strategica (S1)

Nello Scenario Con Programmazione Strategica il quadro di riferimento esterno è lo stesso che viene considerato nello Scenario Tendenziale S0, senza Programmazione Strategica. A parità di domanda potenziale, la domanda effettiva che viene catturata nello Scenario A1 risulta più elevata grazie alla maggior competitività del sistema dell'offerta locale dovuta alla realizzazione degli interventi previsti dalla Programmazione strategica e descritti in dettaglio nei capitoli successivi.

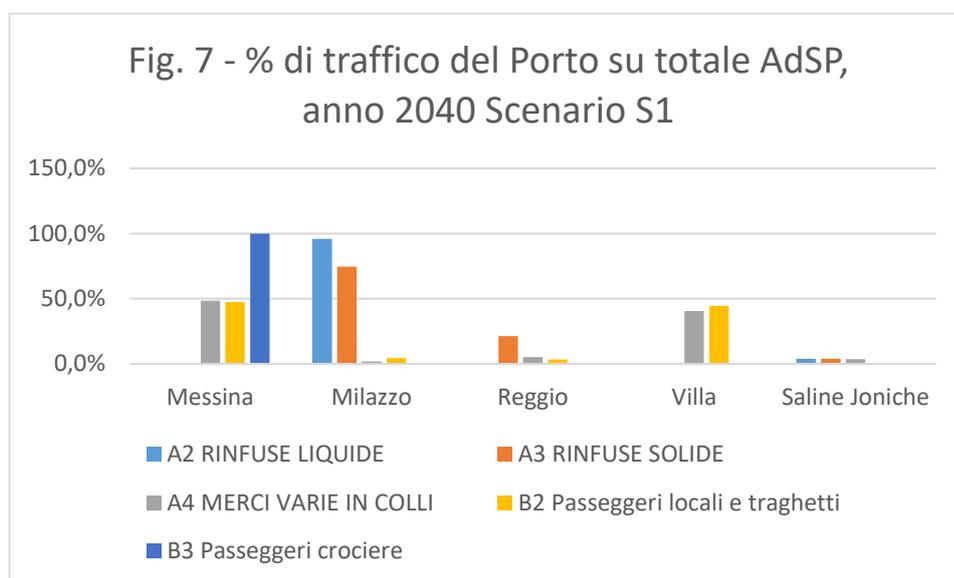
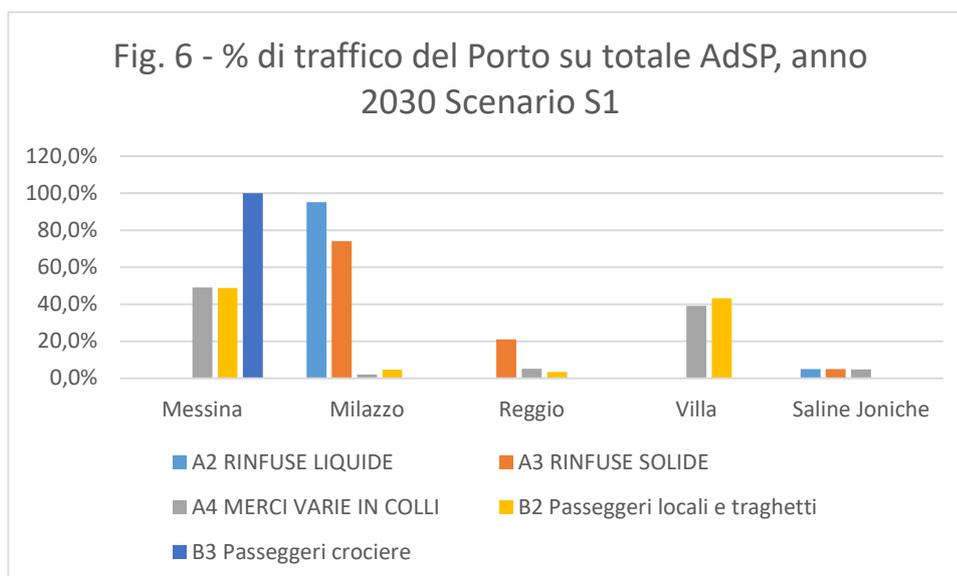
Nello Scenario Con Programmazione Strategica S1 le specializzazioni dei singoli porti restano sostanzialmente invariate e i livelli di servizi offerti crescono secondo un trend generale mediamente pari al 3% fino al 2030 e al 3,5% nel decennio successivo, valori significativamente più elevati rispetto a quanto previsto nel precedente Scenario S0.

I coefficienti correttivi per Porto vedono ancora una volta una crescita più accelerata per Villa e ancor più per Messina, quest'ultima con valori ancora più elevati che nel precedente scenario, mentre viene prevista una crescita più lenta per Reggio e ancor più per Milazzo.

| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: ipotesi di Scenario di domanda | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|--|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|----------------|
| Scenario | Dal 2019 al 2030 | | | | | | Dal 2031 al 2040 | | | | | |
| | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | |
| | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Ioniche |
| S1 = Scenario Con Programmazione Strategica | 3,0% | 115% | 90% | 95% | 105% | | 3,5% | 110% | 90% | 95% | 105% | 100% |

Per quanto riguarda il porto di Saline Joniche i volumi di traffico stimati sono stati espressi in termini percentuali del totale di Sistema Portuale dello Stretto al 2019 nella misura del 7% a partire dal 2030.

| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto | | | | | | | | S1 = Scenario Con Programmazione Strategica | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------|------------|---------|-----------|----------------|------------|---|------------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|------------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|
| ANNO | | 2019 | | | | | | | 2030 | | | | | | | 2040 | | | | | | |
| Porto | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 6.119.264 | 18.271.375 | 731.627 | 5.039.904 | | 30.162.170 | 100,0% | 8.886.580 | 24.493.233 | 996.637 | 7.088.981 | 2.111.352 | 43.576.782 | 100,0% | 12.965.810 | 33.399.382 | 1.382.264 | 10.170.077 | 2.978.270 | 60.895.804 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 20,3% | 60,6% | 2,4% | 16,7% | 0,0% | 100,0% | | 20,4% | 56,2% | 2,3% | 16,3% | 4,8% | 100,0% | | 21,3% | 54,8% | 2,3% | 16,7% | 4,9% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 145,2 | 134,1 | 136,2 | 140,7 | 100,0 | 144,5 | | 211,9 | 182,8 | 188,9 | 201,8 | 141,1 | 201,9 | |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 17.856.829 | 0 | 0 | | 17.856.829 | 59,2% | 0 | 23.937.524 | 0 | 0 | 1.249.978 | 25.187.502 | 57,8% | 0 | 32.641.608 | 0 | 0 | 1.763.217 | 34.404.825 | 56,5% |
| | % su totale di anno | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 95,0% | 0,0% | 0,0% | 5,0% | 100,0% | | 0,0% | 94,9% | 0,0% | 0,0% | 5,1% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | 100,0 | | | | 100,0 | | | 134,1 | | | 100,0 | 141,1 | | | 182,8 | | | 141,1 | 192,7 | |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 17.736.206 | 0 | 0 | | 17.736.206 | 58,8% | 0 | 23.775.825 | 0 | 0 | 1.241.534 | 25.017.360 | 57,4% | 0 | 32.421.114 | 0 | 0 | 1.751.307 | 34.172.420 | 56,1% |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 120.623 | 0 | 0 | | 120.623 | 0,4% | 0 | 161.698 | 0 | 0 | 8.444 | 170.142 | 0,4% | 0 | 220.494 | 0 | 0 | 11.911 | 232.405 | 0,4% |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 207.524 | 58.468 | 0 | 13.841 | 279.833 | 0,6% | 0 | 282.983 | 81.091 | 0 | 19.524 | 383.598 | 0,6% |
| | % su totale di anno | 0,0% | 78,3% | 21,7% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 74,2% | 20,9% | 0,0% | 4,9% | 100,0% | | 0,0% | 73,8% | 21,1% | 0,0% | 5,1% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | 100,0 | 100,0 | | | 100,0 | | | 134,1 | 136,2 | | 100,0 | 141,5 | | | 182,8 | 188,9 | | 141,1 | 194,0 | |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 207.524 | 58.468 | 0 | 13.841 | 279.833 | 0,6% | 0 | 282.983 | 81.091 | 0 | 19.524 | 383.598 | 0,6% |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 8.886.580 | 348.185 | 938.169 | 7.088.981 | 847.533 | 18.109.448 | 41,6% | 12.965.810 | 474.791 | 1.301.174 | 10.170.077 | 1.195.529 | 26.107.381 | 42,9% |
| | % su totale di anno | 50,5% | 2,1% | 5,7% | 41,6% | 0,0% | 100,0% | | 49,1% | 1,9% | 5,2% | 39,1% | 4,7% | 100,0% | | 49,7% | 1,8% | 5,0% | 39,0% | 4,6% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 145,2 | 134,1 | 136,2 | 140,7 | 100,0 | 149,6 | | 211,9 | 182,8 | 188,9 | 201,8 | 141,1 | 215,6 | |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 8.886.580 | 348.185 | 938.169 | 7.088.981 | 847.533 | 18.109.448 | 41,6% | 12.965.810 | 474.791 | 1.301.174 | 10.170.077 | 1.195.529 | 26.107.381 | 42,9% |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B1 | Numero toccate | 97.438 | 9.239 | 9.239 | 80.726 | | 196.642 | | 141.502 | 12.385 | 12.586 | 113.547 | 13.765 | 293.785 | | 206.457 | 16.889 | 17.455 | 162.898 | 19.417 | 423.115 | |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 10.755.431 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.540.694 | 100,0% | 15.619.361 | 1.497.049 | 1.080.302 | 13.890.525 | 0 | 32.087.237 | 100,0% | 22.789.158 | 2.041.401 | 1.498.302 | 19.927.789 | 0 | 46.256.648 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 47,7% | 5,0% | 3,5% | 43,8% | 0,0% | 100,0% | | 48,7% | 4,7% | 3,4% | 43,3% | 0,0% | 100,0% | | 49,3% | 4,4% | 3,2% | 43,1% | 0,0% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | | 100,0 | | 145,2 | 134,1 | 136,2 | 140,7 | | 142,4 | | 211,9 | 182,8 | 188,9 | 201,8 | | 205,2 | |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 10.669.500 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.454.763 | 99,6% | 15.494.569 | 1.497.049 | 1.080.302 | 13.890.525 | 0 | 31.962.445 | 99,8% | 22.607.083 | 2.041.401 | 1.498.302 | 19.927.789 | 0 | 46.074.573 | 99,6% |
| B22 | Passeggeri traghetti | 85.931 | 0 | 0 | 0 | | 85.931 | 0,4% | 124.792 | 0 | 0 | 0 | 0 | 124.792 | 0,4% | 182.075 | 0 | 0 | 0 | 0 | 182.075 | 0,4% |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 422.732 | 0 | 0 | 0 | | 422.732 | 100,0% | 613.904 | 0 | 0 | 0 | 0 | 613.904 | 100,0% | 895.706 | 0 | 0 | 0 | 0 | 895.706 | 100,0% |
| | % su totale di anno | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | | | | | 100,0 | | 145,2 | | | | | 145,2 | | 211,9 | | | | | 211,9 | |
| B31 | "Home Port" | 19.517 | 0 | 0 | 0 | | 19.517 | 4,6% | 28.343 | 0 | 0 | 0 | 0 | 28.343 | 4,6% | 41.354 | 0 | 0 | 0 | 0 | 41.354 | 4,6% |
| B32 | "Transit" (da contarsi una sola volta) | 403.215 | 0 | 0 | 0 | | 403.215 | 95,4% | 585.561 | 0 | 0 | 0 | 0 | 585.561 | 95,4% | 854.353 | 0 | 0 | 0 | 0 | 854.353 | 95,4% |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| B51 | Numero unità Ro-Ro | 445.383 | 37.649 | 98.960 | 730.277 | | 1.312.269 | | 646.799 | 50.469 | 134.805 | 1.027.186 | 91.859 | 1.951.118 | | 943.700 | 68.821 | 186.965 | 1.473.634 | 129.576 | 2.802.696 | |
| B52 | Numero veicoli privati | 1.807.571 | 41.566 | 8.282 | 1.786.345 | | 3.643.764 | | 2.625.009 | 55.720 | 11.282 | 2.512.620 | 255.063 | 5.459.695 | | 3.829.974 | 75.981 | 15.647 | 3.604.685 | 359.792 | 7.886.080 | |
| B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



7.3.4 Lo scenario con il Ponte sullo Stretto e con la Programmazione Strategica (S2)

Il tema del Ponte è stato affrontato di recente dalla Svimez nel suo Quaderno n. 65 dell'aprile 2021 "UN "PROGETTO DI SISTEMA" PER IL SUD IN ITALIA E PER L'ITALIA IN EUROPA" ove si sostiene necessario "collegare la Sicilia all'Italia e ricongiungere Nord e Sud del Paese con due percorsi di pressoché equivalente durata ("3 ore da Roma a Milano" e "3 ore e 30 da Roma a Catania"). Tale collegamento consentirà un equilibrio territoriale italiano complessivo totalmente nuovo, a lungo auspicato e perfettamente conseguibile sul piano tecnico, imprenditoriale, economico-finanziario, giuridico-amministrativo, e fruibile dagli utenti entro il 2026."

Il collegamento stabile tra Messina e Reggio Calabria, necessario alla realizzazione della Roma-Catania, richiede la realizzazione del Ponte sullo Stretto, il cui progetto,

rivisitato e definito nel 2008, si è sviluppato sulla base dei progressi scientifici e tecnologici intervenuti nel corso di questi ultimi decenni.⁴

Il Decreto Aiuti del Consiglio dei Ministri di maggio 2022, contenente misure a sostegno di famiglie e imprese per far fronte all'aumento dei costi energetici, ha riconosciuto ai porti italiani lo status di comunità energetiche, per favorire anche in queste aree una transizione a sostegno delle energie provenienti da fonti rinnovabili. Attribuendo alle aree portuali italiane la possibilità di essere definite "comunità energetiche", il Decreto Aiuti facilita in maniera importante il loro passaggio all'utilizzo di forme di energia rinnovabile e riconosce ai porti il compito fondamentale di sviluppo della sostenibilità e dell'economia del Paese. In tal modo si sostiene una effettiva promozione delle energie verdi.

Le 8 ZES (Zone Economiche Speciali) del Mezzogiorno per le quali il PNRR ha previsto 630 milioni di investimenti stanno definendo le strategie di sviluppo così come sta avvenendo per le ZLS (Zone Logistiche Semplificate) del Centro-Nord. Nell'ambito dei Piani strategici di sviluppo delle ZES sono previste diverse progettualità infrastrutturali tra cui: i) realizzare efficaci collegamenti tra le aree portuali e industriali e la rete infrastrutturale; ii) digitalizzazione e potenziamento della logistica, urbanizzazioni green e efficientamento energetico; iii) potenziamento della resilienza e della sicurezza dell'infrastruttura connessa all'accesso ai porti.

Di tutte le potenzialità che si aprono allo sviluppo futuro dei porti del Mezzogiorno e della Sicilia in particolare sicuramente il Programma Strategico dovrà tener conto ma indubbiamente la realizzazione del "Ponte sullo Stretto" e di tutte le altre opere ad esso complementari ampliarà ulteriormente i margini d'intervento e le probabilità di successo.

Lo Scenario Con il Ponte risulta, ovviamente, fortemente differenziato, rispetto a quello tendenziale, sia sul lato della domanda di servizi che sul lato degli interventi necessari per adeguare il sistema dell'offerta. Scenario tendenziale e Scenario con il Ponte sono, pertanto, due scenari paralleli, entrambi favorevoli allo sviluppo del Sistema Portuale dello Stretto ma fortemente differenziati per i servizi da produrre e quindi per gli interventi da realizzare.

Finché una decisione definitiva non verrà presa e considerata definitiva, a nostro avviso occorrerà considerare i due scenari come equiprobabili o, quantomeno, entrambi come almeno potenzialmente possibili. A livello di Programmazione strategica significa puntare su interventi il più possibile flessibili così da essere efficaci in entrambi gli scenari, dando la priorità, all'interno dei Programmi Operativi, ai tanti interventi che maggiormente presentano tali caratteristiche di robustezza.

Nello Scenario S2 Con Programmazione Strategica e Ponte sullo Stretto le specializzazioni dei singoli porti variano in maniera significativa a causa del maggior impulso agli investimenti per la realizzazione delle nuove infrastrutture nel primo decennio mentre nel secondo decennio si potrebbero ridurre i traffici portuali che

⁴ I progressi tecnologici e i conseguenti benefici sono stati premesse decisive per il pieno conseguimento della necessaria sostenibilità ecologica, territoriale e ambientale. In particolare, in questo caso, sono stati fondamentali i progressi riguardanti le fondazioni delle strutture petrolifere off-shore e quelli relativi agli acciai di nuova generazione. La prima innovazione consente la collocazione di pilastri poggianti su cassoni immersi e sistemati nei fondali dello Stretto e, al tempo stesso, il nuovo posizionamento del Ponte fra la costa calabra e quella siciliana ottimizzandone in termini decisivi le conseguenze...

saranno coperti dal Ponte ma cresceranno in tutti i porti i traffici merci legati alla maggior crescita del PIL dell'isola e all'interscambio con le altre economie e cresceranno in misura ancora più elevata, almeno in alcuni porti come Messina, Milazzo e Reggio, i servizi legati alla forte crescita del turismo e dei traffici da crociera.

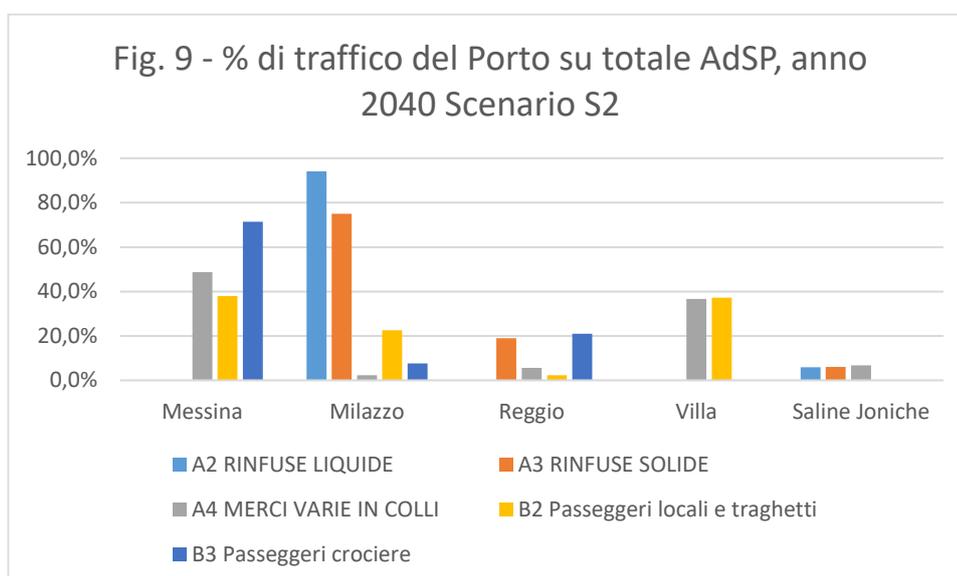
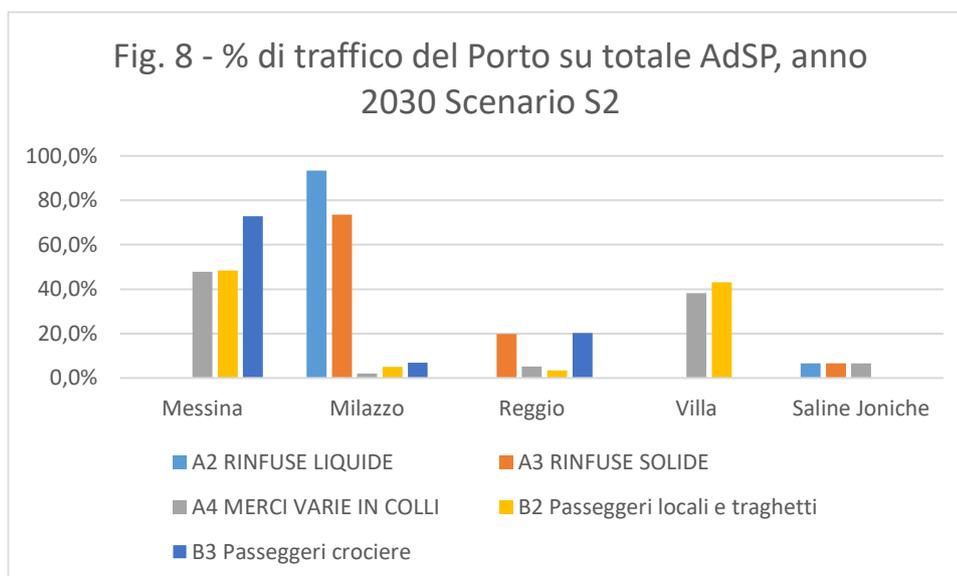
Il trend generale di crescita della domanda ipotizzato è il 3% fino al 2030 e il 6% nel decennio successivo; di contro, i passeggeri locali dovrebbero ridursi del 12% anno nei porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio. I coefficienti correttivi per Porto vedono una crescita un po' più accelerata per Messina nel primo decennio per poi ridursi significativamente nel secondo ove la crescita superiore alla media si avrebbe solo nel porto di Milazzo.

I traffici maggiormente penalizzati dalla realizzazione del Ponte potrebbero essere, ovviamente, quelli legati all'attraversamento di rotabili, mezzi pesanti e vetture concentrati nei porti di Villa e Messina ma gli spazi che si libereranno nelle aree portuali diventeranno una risorsa preziosa per la crescita degli ulteriori servizi, il tutto con minor danno per i problemi di attraversamento e di congestione.

| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: ipotesi di Scenario di domanda | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|-------------------|-----------------------------------|---------|--------|-------|----------------|
| Scenario | Dal 2019 al 2030 | | | | | Dal 2031 al 2040 | | | | | |
| | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | Tasso medio annuo | Coefficienti correttivi per porto | | | | |
| | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Ioniche |
| S2 = Scenario Con Programmazione Strategica e Ponte sullo Stretto | 3,0% | 110% | 110% | 100% | 100% | 6,0% | 90% | 110% | 100% | 80% | 90% |
| S2 Passeggeri crociere, % su totale 2019 | | 100% | 10% | 30% | 0% | | | | | | |

Per quanto riguarda il porto di Saline Joniche i volumi di traffico stimati sono stati espressi in termini percentuali del totale di Sistema Portuale dello Stretto al 2019 nella misura del 10% a partire dal 2030.

| Autorità di Sistema Portuale dello Stretto | | | | | | | | S2 = Scenario Con Programmazione Strategica e Ponte sullo Stretto | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|------------------------|------------|---------|-----------|----------------|------------|---|------------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|------------|------------|-----------|------------|----------------|------------|---------------|
| ANNO | | 2019 | | | | | | 2030 | | | | | | 2040 | | | | | | | | |
| Porto | | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico | Messina | Milazzo | Reggio | Villa | Saline Joniche | AdSP | % su traffico |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 6.119.264 | 18.271.375 | 731.627 | 5.039.904 | | 30.162.170 | 100,0% | 8.745.864 | 26.114.082 | 1.012.743 | 6.976.406 | 3.016.217 | 45.865.312 | 100,0% | 14.798.198 | 49.481.951 | 1.813.668 | 11.149.222 | 5.103.507 | 82.346.546 | 100,0% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 20,3% | 60,6% | 2,4% | 16,7% | 0,0% | 100,0% | | 19,1% | 56,9% | 2,2% | 15,2% | 6,6% | 100,0% | | 18,0% | 60,1% | 2,2% | 13,5% | 6,2% | 100,0% | |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 17.856.829 | 0 | 0 | | 17.856.829 | 59,2% | 0 | 25.521.599 | 0 | 0 | 1.785.683 | 27.307.282 | 59,5% | 0 | 48.359.291 | 0 | 0 | 3.021.415 | 51.380.706 | 62,4% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 0,0% | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 93,5% | 0,0% | 0,0% | 6,5% | 100,0% | | 0,0% | 94,1% | 0,0% | 0,0% | 5,9% | 100,0% | |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 17.738.206 | 0 | 0 | | 17.738.206 | 58,8% | 0 | 25.349.200 | 0 | 0 | 1.773.821 | 27.122.821 | 59,1% | 0 | 48.032.623 | 0 | 0 | 3.001.008 | 51.033.629 | 62,0% |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 120.623 | 0 | 0 | | 120.623 | 0,4% | 0 | 172.399 | 0 | 0 | 12.062 | 184.461 | 0,4% | 0 | 328.667 | 0 | 0 | 20.410 | 347.077 | 0,4% |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 221.257 | 59.413 | 0 | 19.773 | 300.443 | 0,7% | 0 | 419.246 | 106.399 | 0 | 33.456 | 559.101 | 0,7% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 0,0% | 78,3% | 21,7% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 0,0% | 73,6% | 19,8% | 0,0% | 6,6% | 100,0% | | 0,0% | 75,0% | 19,0% | 0,0% | 6,0% | 100,0% | |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 154.808 | 42.921 | 0 | | 197.729 | 0,7% | 0 | 221.257 | 59.413 | 0 | 19.773 | 300.443 | 0,7% | 0 | 419.246 | 106.399 | 0 | 33.456 | 559.101 | 0,7% |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 8.745.864 | 371.227 | 953.330 | 6.976.406 | 1.210.761 | 18.257.588 | 39,8% | 14.798.198 | 703.414 | 1.707.269 | 11.149.222 | 2.048.635 | 30.406.738 | 36,9% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 50,5% | 2,1% | 5,7% | 41,6% | 0,0% | 100,0% | | 47,9% | 2,0% | 5,2% | 38,2% | 6,6% | 100,0% | | 48,7% | 2,3% | 5,6% | 36,7% | 6,7% | 100,0% | |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 6.119.264 | 259.738 | 688.706 | 5.039.904 | | 12.107.612 | 40,1% | 8.745.864 | 371.227 | 953.330 | 6.976.406 | 1.210.761 | 18.257.588 | 39,8% | 14.798.198 | 703.414 | 1.707.269 | 11.149.222 | 2.048.635 | 30.406.738 | 36,9% |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B1 | Numero toccate | 97.438 | 9.239 | 9.239 | 80.726 | | 196.642 | | 139.262 | 13.205 | 12.789 | 111.744 | 19.664 | 296.663 | | 235.634 | 25.021 | 22.903 | 178.581 | 33.272 | 495.411 | |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 10.755.431 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.540.694 | 100,0% | 15.372.035 | 1.596.116 | 1.097.760 | 13.669.939 | 0 | 31.735.850 | 100,0% | 5.070.716 | 3.024.382 | 305.727 | 4.982.541 | 0 | 13.383.366 | 100,0% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 47,7% | 5,0% | 3,5% | 43,8% | 0,0% | 100,0% | | 48,4% | 5,0% | 3,5% | 43,1% | 0,0% | 100,0% | | 37,9% | 22,6% | 2,3% | 37,2% | 0,0% | 100,0% | |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 10.669.500 | 1.116.763 | 793.045 | 9.875.455 | | 22.454.763 | 99,6% | 15.249.219 | 1.596.116 | 1.097.760 | 13.669.939 | 0 | 31.613.035 | 99,6% | 4.882.909 | 3.024.382 | 305.727 | 4.982.541 | 0 | 13.175.559 | 98,4% |
| B22 | Passeggeri traghetti | 85.931 | 0 | 0 | 0 | | 85.931 | 0,4% | 122.816 | 0 | 0 | 0 | 0 | 122.816 | 0,4% | 207.807 | 0 | 0 | 0 | 0 | 207.807 | 1,6% |
| B3 | Numero di passeggeri crociera | 422.732 | 0 | 0 | 0 | | 422.732 | 100,0% | 604.183 | 57.629 | 167.443 | 0 | 0 | 829.255 | 100,0% | 1.022.292 | 109.197 | 299.865 | 0 | 0 | 1.431.354 | 100,0% |
| | % su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 72,9% | 6,9% | 20,2% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | | 71,4% | 7,6% | 20,9% | 0,0% | 0,0% | 100,0% | |
| B31 | "Home Port" | 19.517 | 0 | 0 | 0 | | 19.517 | 4,6% | 27.894 | 0 | 0 | 0 | 0 | 27.894 | 3,4% | 47.198 | 0 | 0 | 0 | 0 | 47.198 | 3,3% |
| B32 | "Transit" (da contarsi una sola volta) | 403.215 | 0 | 0 | 0 | | 403.215 | 95,4% | 576.289 | 57.629 | 167.443 | 0 | 0 | 801.361 | 96,6% | 975.094 | 109.197 | 299.865 | 0 | 0 | 1.384.156 | 96,7% |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| B5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | B51 | Numero unità Ro-Ro | 445.383 | 37.649 | 98.960 | 730.277 | | 1.312.269 | | 636.557 | 53.809 | 136.984 | 1.010.874 | 131.227 | 1.969.451 | | 1.077.068 | 101.960 | 245.317 | 1.615.511 | 222.039 | 3.261.895 |
| | B52 | Numero veicoli privati | 1.807.571 | 41.566 | 8.282 | 1.786.345 | | 3.643.764 | | 2.583.443 | 59.408 | 11.464 | 2.472.719 | 364.376 | 5.491.411 | | 4.371.244 | 112.568 | 20.531 | 3.951.733 | 616.533 | 9.072.608 |
| B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



7.4 L'ANALISI DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI

Una volta definiti i possibili Scenari alternativi di domanda occorre passare alla definizione degli interventi e alla valutazione dei loro impatti sugli obiettivi socialmente rilevanti così da poter individuare, di volta in volta e sulla base dell'ammontare delle risorse disponibili, finanziarie e non, quale sia il mix di interventi da realizzare prioritariamente.

Il valore di ciascun intervento dipende, quindi, dagli impatti che esso determina sugli obiettivi rilevanti dal punto di vista del Decisore; in quest'ottica, l'intervento diventa lo strumento con cui si intende perseguire determinati obiettivi e il soggetto che effettua la valutazione è il Decisore stesso nel momento che effettua le sue scelte ed implicitamente attribuisce un miglior impatto, cioè un maggior valore, al mix di interventi selezionati.

Occorre, pertanto, che l'artefice delle scelte sia il Decisore mentre la valutazione fornita dal tecnico non dovrà tentare di preconstituire le scelte ma più semplicemente dovrà organizzare le informazioni in maniera utile per consentire al decisore di assolvere al proprio compito.

In quest'ottica ci muoveremo ai fini dell'analisi degli impatti affrontando il tema dapprima, in questo capitolo, dal punto di vista metodologico, e con riferimento al nostro specifico problema decisionale nei capitoli successivi.

Come in tutti i problemi decisionali, il primo passo è la definizione degli obiettivi rilevanti; questa definizione deve essere operativa nel senso che deve consentire una valutazione degli impatti così da poter esprimere una graduatoria, possibilmente evitando i doppi conteggi.

Ai fini operativi è importante costruire una matrice degli obiettivi (ove questi vengono articolati in macro-obiettivi, questi in obiettivi specifici e questi ultimi in obiettivi operativi, vale a dire obiettivi misurabili tramite indicatori d'impatto) obiettivi che si incrociano con gli strumenti (rappresentati dalle varie tipologie di azione, sia materiali che immateriali, all'interno delle quali vanno articolati i singoli interventi).

Per ciascun obiettivo occorre specificare gli Operatori per i quali quell'obiettivo risulta rilevante per il fatto che i relativi impatti incidono sul suo benessere. L'articolazione degli impatti per Operatore consente di verificare chi guadagna e chi perde dalla realizzazione del piano/intervento in esame.

La ripartizione dei benefici e dei costi tra diversi Operatori riguarda non solo il tema dell'equità ma anche e soprattutto quello dell'efficienza in quanto solo chi guadagna avrà interesse a collaborare a che l'intervento produca tutti i risultati attesi. Di contro, per evitare comportamenti ostativi da parte di coloro che risulterebbero danneggiati occorre prevedere ulteriori interventi complementari in grado di mitigare gli impatti negativi dell'intervento in esame.

La valutazione economica delle scelte pubbliche viene in genere affidata a tecniche del tipo Analisi Costi Benefici Sociali (ACB) e Analisi Finanziaria (A.F.), tecniche sviluppate con un certo successo soprattutto nei confronti della valutazione di singoli interventi ove si confronta la situazione con l'intervento rispetto a quella Senza. Lo stesso approccio, se applicato alla valutazione di Piani e di Programmi non può funzionare perché non ha senso confrontare due situazioni così diverse quale quella con la completa e simultanea realizzazione di tutti gli interventi previsti dal Piano/Programma con quella di una loro totale assenza di realizzazione: solo una proposta di pessima qualità, se realizzata, potrebbe portare a risultati peggiori del non fare nulla!

La valutazione di un Piano o di un Programma ha senso solo se aiuta a selezionare, all'interno del Master Plan proposto, gli interventi da realizzare nelle varie fasi attuative in modo da rispettare i vari vincoli posti dal quadro di riferimento e da realizzare la soluzione di miglior compromesso tra gli obiettivi perseguiti.

Considerata la molteplicità degli obiettivi socialmente rilevanti, la pluralità di unità di misura utilizzate, la presenza di un elevato numero di Operatori con obiettivi

contrapposti, ha poco senso tentare di ricondurre tutti i valori in gioco ad un'unica grandezza, quella monetaria, e ad un solo indicatore sintetico.

Più proficui risultano approcci valutativi che a seconda delle informazioni disponibili sono di tipo multicriteriale, con dati prevalentemente qualitativi, o di tipo multiobiettivo se con dati quantitativi o che possono essere trattati come tali.

In quel che segue, tenteremo un approccio di tipo qualitativo multicriteriale per una prima valutazione dei prevedibili impatti della Programmazione strategica mentre in un successivo paragrafo faremo riferimento ad un possibile Sistema di Supporto alle Decisioni, basato sulla programmazione matematica multiobiettivo, sistema che potrebbe essere di supporto per le future scelte dei Programmi Operativi.

7.4.1 L'analisi qualitativa aggregata

A valle della definizione degli obiettivi sovraordinati, europei, nazionali e locali, e di quelli propri dell'AdSP, occorre una esplicitazione degli obiettivi specifici che possano dar luogo ad una qualche misurazione dei relativi impatti attraverso indicatori quantitativi, là dove possibili, o più semplicemente ordinali negli altri casi. Questa valutazione potrà consentire un primo confronto tra i diversi stati dell'economia a confronto ma non sempre consentirà un loro ordinamento a meno che non si sia in presenza di soluzioni dominanti.

L'analisi svolta si basa sulle opinioni dei tecnici incaricati di redigere il documento di programmazione strategica e risulta finalizzata alla costruzione di indicatori sintetici, alcuni quantitativi e altri semplicemente qualitativi, in termini di miglioramento/peggioramento nel livello di conseguimento dei seguenti obiettivi specifici del Programma:

- a) sviluppo dei traffici sia merci che passeggeri;
- b) aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari;
- c) creazione di valore aggiunto;
- d) riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti;
- e) diversificazione dell'offerta dei servizi;
- f) flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda;
- g) miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano;
- h) minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche;
- i) coinvolgimento del capitale privato in operazioni di PPP.

Gli obiettivi specifici sono stati selezionati sulla base delle informazioni disponibili e delle previsioni che è sembrato possibile formulare sulla loro base. Si tratta, pertanto, di valutazioni in itinere che successive analisi potranno modificare e meglio precisare.

Gli impatti sugli obiettivi a), b) e c) saranno espressi in termini di numeri indice con base 100 = Valore al 2019; gli impatti sugli altri obiettivi saranno espressi in termini qualitativi (= valore stabile; + miglioramento; - peggioramento; più segni (+,-) esprimono una maggior intensità della variazione).

Per una valutazione compiuta degli impatti del Programma strategico occorrerà attendere la definizione finale degli obiettivi e degli interventi.

In questo paragrafo viene riportata la tabella riepilogativa a livello di totale AdSP per scenario e per orizzonte temporale. Analoghe tabelle saranno sviluppate a livello di singolo porto nei paragrafi del successivo capitolo 6.5.

Anche quando le valutazioni sono basate su indicatori elementari quantitativi, considerata la lunghezza dell'orizzonte temporale e la variabilità delle dinamiche delle singole grandezze all'interno degli Scenari, si è preferito fornire in tabella un'indicazione solo qualitativa della direzione (miglioramento/peggioramento) degli impatti sugli obiettivi e della loro intensità.

| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|-------------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto | Totale AdSP | | | | | | |
| | Scenario | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | Anno di riferimento | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 128 | 171 | 144 | 202 | 152 | 273 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 126 | 171 | 142 | 205 | 141 | 59 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | 100 | 127 | 171 | 145 | 212 | 196 | 339 |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 120 | 153 | 133 | 180 | 147 | 193 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 134 | 189 | 155 | 233 | 179 | 255 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | ++++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | --- | - |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |

Molte delle dinamiche rappresentate in tabella risultano fortemente correlate tra loro; ciò riflette sia la loro tendenza naturale che l'azione esterna esplicitata dai contenuti della Programmazione Strategica finalizzata ad ottenere quei risultati.

7.4.2 Analisi quantitativa disaggregata: proposta modello di ottimizzazione multiobiettivo a supporto delle scelte dei Piani Operativi

Il modello di supporto alle decisioni

Ai fini dell'articolazione in fasi attuative, verosimilmente legate alla disponibilità di risorse finanziarie pubbliche, la matrice degli impatti potrà fornire gli input ad un modello di ottimizzazione multiobiettivo, a variabili binarie, che consentirà di selezionare per ciascuna fase gli interventi in grado di realizzare la soluzione di miglior compromesso tra gli obiettivi socialmente rilevanti.

Trattasi di un modello interattivo che a ciascun passo genera una soluzione Pareto efficiente di Piano e la descrive in termini di conseguimento degli obiettivi e di distanza dalla soluzione ideale; il decisore valuta se per tutti gli obiettivi considerati rilevanti sia stato raggiunto un livello almeno soddisfacente: se sì, il processo decisionale è concluso altrimenti indica il miglioramento da apportare, miglioramento che viene trattato come un nuovo vincolo nel modello di ottimizzazione nel generare la nuova soluzione. Il procedimento prosegue finché non viene raggiunta una soluzione che realizza il miglior compromesso possibile tra gli obiettivi perseguiti.

Le analisi economico-finanziarie saranno sviluppate con riferimento ai singoli gruppi di Operatori Economici (OE) coinvolti dall'intervento proposto, soprattutto per quanto riguarda gli OE che sono in grado di interferire con il proprio comportamento sul conseguimento degli obiettivi di progetto.

La ricostruzione del bilancio dei benefici costi, sia economici che finanziari, per Operatore Economico risulta particolarmente rilevante soprattutto nelle analisi

finalizzate all'individuazione degli spazi possibili di forme di Partenariato Pubblico Privato (PPP). In particolare, occorre individuare il grado di convenienza a partecipare da parte dell'Operatore privato ed il livello minimo di oneri per la finanza pubblica per conseguire tale partecipazione.

Le analisi saranno finalizzate, in particolare, a fornire un supporto all'Autorità Portuale nella definizione delle operazioni di PPP (contratti di Partenariato Pubblico Privato) in termini di analisi dei rischi connessi alla realizzazione degli interventi e alla gestione dei servizi oggetto del contratto di PPP. In questa maniera sarà più agevole trasferire all'operatore economico, oltre che il rischio di costruzione anche il rischio di domanda dei servizi offerti nonché, per i contratti di concessione, il rischio operativo. Infatti, il trasferimento di tali rischi è condizione necessaria per la qualificazione giuridica del contratto come PPP e per la conseguente possibilità di applicazione delle procedure speciali previste per questo istituto.

L'analisi dei rischi operativi consentirà di meglio individuare le competenze più idonee ad una loro gestione professionale e, quindi, a selezionare i potenziali operatori che possano intervenire come partner privati minimizzando così il fabbisogno esterno per realizzare l'equilibrio gestionale.

Ad integrazione di tali fonti, andranno considerate anche altre forme di sostegno, di natura non direttamente finanziaria e possibilmente sotto il controllo diretto dell'Autorità Portuale (ad esempio, concessione di fornitura di servizi complementari), al fine di sostenere l'equilibrio finanziario dei partner privati.

7.5 SCENARI DI DOMANDA E POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DEI PORTI DELLO STRETTO

Nei capitoli successivi viene descritto il percorso logico e sequenziale che partendo dagli obiettivi più generali e alla scala europea e nazionale arriva a quelli locali legati allo sviluppo del sistema portuale dello Stretto e dei singoli porti che ne fanno parte. A partire dalla gerarchia degli obiettivi si arriva ad individuare i principali strumenti in grado di realizzarli e rappresentati prevalentemente da investimenti in opere infrastrutturali.

Tali opere incidono sulla destinazione d'uso delle aree disponibili e quindi sul disegno della loro configurazione. Lo stato di fatto dei luoghi solleva grosse difficoltà ad individuare nuove aree retroportuali distinte da quelle portuali ma ad esse contigue il che diventa una grossa difficoltà per la crescita dei traffici e ancor più per una loro gestione efficiente soprattutto qualora dovesse determinarsi uno scenario che incide profondamente non solo sui volumi della domanda ma anche sulla sua composizione.

Un esame approfondito dello Scenario S2 non può essere oggetto dell'attuale documento di Programmazione Strategica in quanto occorre che maturi ulteriormente sia la volontà politica, a tutti i livelli, che il disegno progettuale. Nei limiti imposti dalle finalità, tempi e competenze dell'attuale DPSS, in quel che segue si svilupperanno delle prime riflessioni comunque aperte all'ipotesi Scenario con il Ponte.

In questo paragrafo si cercherà di tradurre le ipotesi di crescita dei flussi di traffico dei vari scenari in termini di impatti sugli obiettivi. A tal fine, si cercherà di fornire un'indicazione della variazione degli impatti sugli obiettivi indicando la direzione (miglioramento/peggioramento) nonché la loro intensità (numero indice o numerosità dei simboli (+/-) utilizzati).

Invero non si tratta di una stima vera e propria ma di valori attesi che si renderebbero necessari per giustificare in termini economici, sociali ed ambientali gli interventi proposti e che, a giudizio degli estensori di questo documento, si ritengono l'esito più probabile dell'azione.

A supporto dell'analisi vengono presentate delle tabelle per ciascun porto nonché per il totale del sistema portuale con i seguenti contenuti:

- volume di traffico, sia merci che passeggeri, seguendo l'articolazione in voci già utilizzata nelle precedenti tabelle di scenario; percentuale di ciascuna voce sul totale di anno per una lettura della specializzazione del porto all'interno del sistema portuale; numero indice, con anno base = 100, per i diversi orizzonti temporali e scenari in modo da descrivere la dinamica del traffico in esame;
- grafico comparativo della dinamica degli scenari di domanda per le principali voci di traffico; il grafico è costruito sulla base dei numeri indice riportati nella precedente tabella.

La lettura della tabella riepilogativa e del grafico consente di osservare eventuali variazioni del peso di ciascun porto e dei singoli traffici all'interno del Sistema Portuale dello Stretto al variare degli scenari di domanda e delle soglie temporali. Come

vedremo, si ha una sostanziale stabilità, rispetto alla situazione attuale, della struttura dell'offerta all'interno degli Scenari S0 e S1 con differenze significative nei livelli di domanda soddisfatta grazie all'efficacia della Programmazione Strategica.

Differenze più significative si hanno con lo Scenario S2, soprattutto al 2040 allorché dispiegherà a pieno tutta la sua influenza la realizzazione del Ponte.

Quanto agli impatti socio-economici delle previste attività portuali, la tabella riepilogativa fa riferimento ad 11 indicatori cui si aggiunge un indicatore di sintesi complessiva. I primi cinque indicatori d'impatto sono espressi con numeri indice (base = 100); i primi tre indicatori sono quelli riportati nelle tabelle precedenti; per la dinamica del valore aggiunto, si è ipotizzato che sia funzione più che proporzionale (+25%) della media dei tassi di crescita dei traffici; per la dinamica dell'occupazione, si è ipotizzato che sia meno che proporzionale (-40%) rispetto a quella del valore aggiunto.

Per tutti gli altri indicatori, la direzione della variazione, rispetto all'anno base, viene espressa mediante i simboli "+" (miglioramento) e "-" (peggioramento) e la relativa intensità dal numero di volte con cui il simbolo viene ripetuto.

Per la costruzione della tabella riepilogativa degli impatti, ad integrazione delle informazioni già precedentemente descritte ed analizzate, sono stati utilizzati anche i dati, forniti dall'AdSP, relativi agli occupati e alle concessioni in atto per ciascun porto, dati che di seguito riportiamo:

Composizione della forza lavoro delle Imprese portuali (artt. 16 e 17 L. 84/94) nei Porti del Sistema.

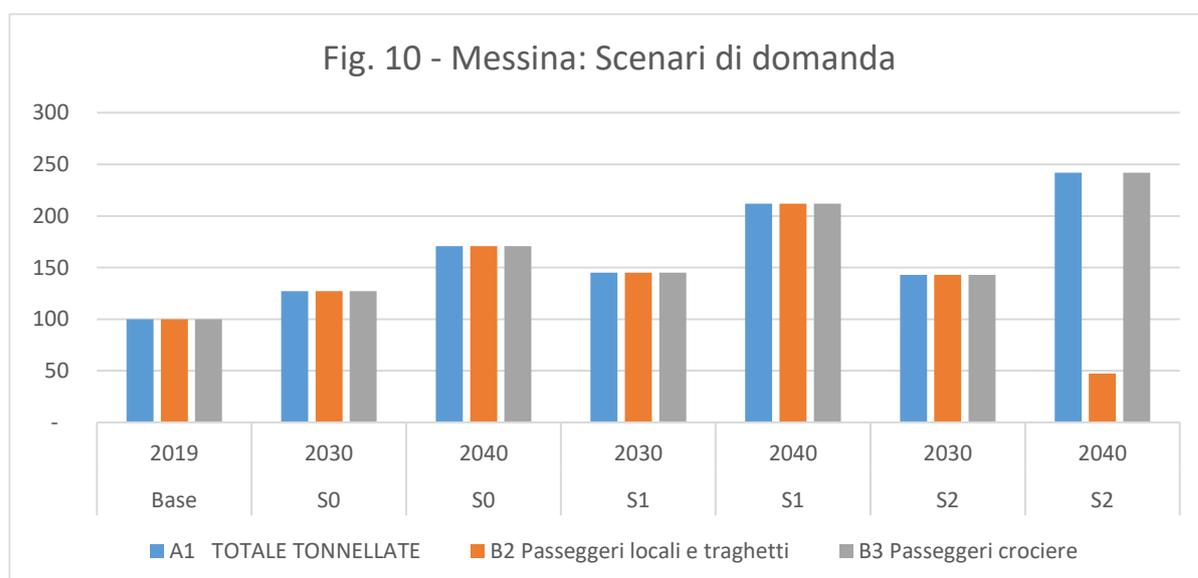
| | Lavoratori portuali tempo indeterminato | Lavoratori portuali tempo determinato | Totale lavoratori portuali |
|---------------------------------|---|---------------------------------------|----------------------------|
| Porto di Messina | 141 | 24 | 165 |
| Porto di Tremestieri | 41 | 0 | 41 |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

7.5.1 Porti di Messina e Tremestieri

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto: Riepilogo per Porto e per Scenario

| PORTO | | Messina | | | | | | |
|----------|---|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| SCENARIO | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| ANNO | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 6.119.264 | 7.774.260 | 10.447.955 | 8.886.580 | 12.965.810 | 8.745.864 | 14.798.198 |
| | % su totale di anno | 20,3% | 20,1% | 20,3% | 20,4% | 21,3% | 19,1% | 18,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 170,7 | 145,2 | 211,9 | 142,9 | 241,8 |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 6.119.264 | 7.774.260 | 10.447.955 | 8.886.580 | 12.965.810 | 8.745.864 | 14.798.198 |
| | % su totale di anno | 50,5% | 49,0% | 48,5% | 49,1% | 49,7% | 47,9% | 48,7% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 170,7 | 145,2 | 211,9 | 142,9 | 241,8 |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 6.119.264 | 7.774.260 | 10.447.955 | 8.886.580 | 12.965.810 | 8.745.864 | 14.798.198 |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B1 | Numero toccate | 97.438 | 123.791 | 166.364 | 141.502 | 206.457 | 139.262 | 235.634 |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 10.755.431 | 13.664.309 | 18.363.689 | 15.619.361 | 22.789.158 | 15.372.035 | 5.070.716 |
| | % su totale di anno | 47,7% | 48,1% | 47,6% | 48,7% | 49,3% | 48,4% | 37,9% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 170,7 | 145,2 | 211,9 | 142,9 | 47,1 |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 10.669.500 | 13.555.137 | 18.216.971 | 15.494.569 | 22.607.083 | 15.249.219 | 4.862.909 |
| B22 | Passeggeri traghetti | 85.931 | 109.172 | 146.718 | 124.792 | 182.075 | 122.816 | 207.807 |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 422.732 | 537.063 | 721.767 | 613.904 | 895.706 | 604.183 | 1.022.292 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 72,9% | 71,4% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 170,7 | 145,2 | 211,9 | 142,9 | 241,8 |
| B31 | "Home Port" | 19.517 | 24.796 | 33.323 | 28.343 | 41.354 | 27.894 | 47.198 |
| B32 | "Transiti" (da contarsi una sola volta) | 403.215 | 512.267 | 688.444 | 585.561 | 854.353 | 576.289 | 975.094 |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B5 | | | | | | | | |
| B51 | Numero unità Ro-Ro | 445.383 | 565.840 | 760.441 | 646.799 | 943.700 | 636.557 | 1.077.068 |
| B52 | Numero veicoli privati | 1.807.571 | 2.296.441 | 3.086.224 | 2.625.009 | 3.829.974 | 2.583.443 | 4.371.244 |
| B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Al variare degli Scenari il posizionamento strategico del porto di Messina all'interno del Sistema Portuale dello Stretto varia significativamente solo dopo il 2030 all'interno dello Scenario S2 a causa di una forte contrazione del numero di passeggeri locali e traghetti più che bilanciata dalla forte crescita degli altri traffici.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

Il Porto di Messina è quello che risentirà maggiormente dei disagi ed oneri connessi alla realizzazione del Ponte ma anche quello che nei tempi successivi ne beneficerà maggiormente potendosi specializzare ulteriormente nei servizi a maggior valore aggiunto.

Ancora maggiori saranno i benefici per la città di Messina che migliorerà il suo rapporto con l'area portuale e l'accesso al mare e diventerà ancora più centrale come attrattore turistico.

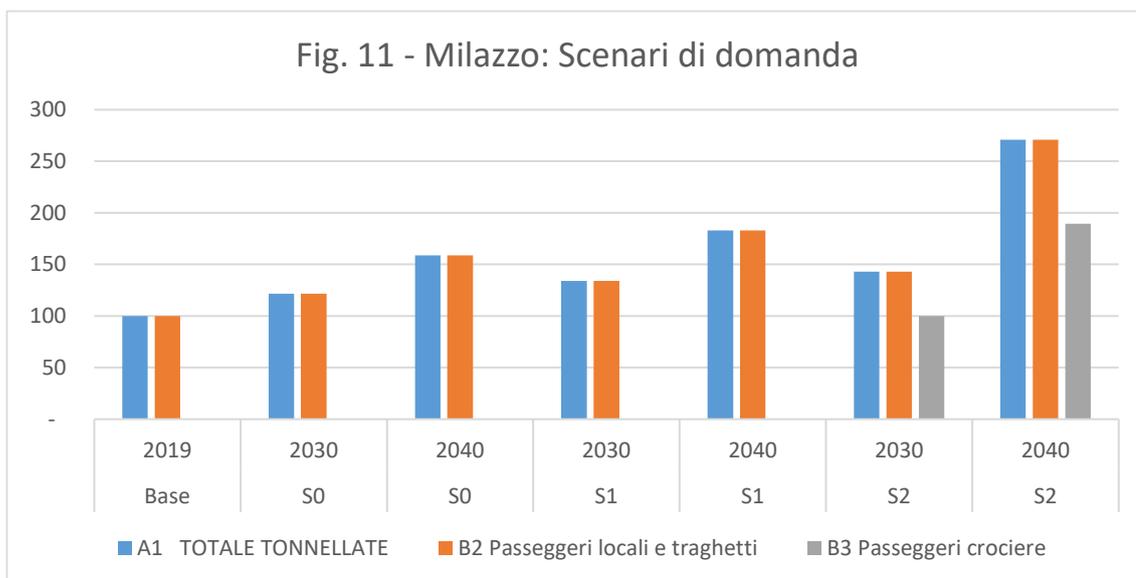
| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|---------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto | Messina | | | | | | |
| | Scenario | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | Anno di riferimento | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 127 | 171 | 145 | 212 | 143 | 242 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 127 | 171 | 145 | 212 | 143 | 47 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | 100 | 127 | 171 | 145 | 212 | 143 | 242 |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 120 | 153 | 134 | 184 | 132 | 163 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 134 | 188 | 157 | 240 | 154 | 204 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | +++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | --- | - |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |

7.5.2 Porto di Milazzo

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello

| PORTO | | Milazzo | | | | | | | |
|----------|---|----------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|---------|
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | |
| SCENARIO | | | | | | | | | |
| ANNO | | | | | | | | | |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 18.271.375 | 22.232.935 | 29.020.255 | 24.493.233 | 33.399.382 | 26.114.082 | 49.481.951 | |
| | % su totale di anno | 60,6% | 57,4% | 56,4% | 56,2% | 54,8% | 56,9% | 60,1% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 121,7 | 158,8 | 134,1 | 182,8 | 142,9 | 270,8 | |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 17.856.829 | 21.728.508 | 28.361.835 | 23.937.524 | 32.641.608 | 25.521.599 | 48.359.291 | |
| | % su totale di anno | 100,0% | 96,1% | 95,9% | 95,0% | 94,9% | 93,5% | 94,1% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 121,7 | 158,8 | 134,1 | 182,8 | 142,9 | 270,8 | |
| A21 | Petrolio greggio | 17.736.206 | 21.581.731 | 28.170.251 | 23.775.825 | 32.421.114 | 25.349.200 | 48.032.623 | |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturali | 120.623 | 146.776 | 191.584 | 161.698 | 220.494 | 172.399 | 326.667 | |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 154.808 | 188.373 | 245.880 | 207.524 | 282.983 | 221.257 | 419.246 | |
| | % su totale di anno | 78,3% | 75,0% | 74,7% | 74,2% | 73,8% | 73,6% | 75,0% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 121,7 | 158,8 | 134,1 | 182,8 | 142,9 | 270,8 | |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 154.808 | 188.373 | 245.880 | 207.524 | 282.983 | 221.257 | 419.246 | |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 259.738 | 316.054 | 412.539 | 348.185 | 474.791 | 371.227 | 703.414 | |
| | % su totale di anno | 2,1% | 2,0% | 1,9% | 1,9% | 1,8% | 2,0% | 2,3% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 121,7 | 158,8 | 134,1 | 182,8 | 142,9 | 270,8 | |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 259.738 | 316.054 | 412.539 | 348.185 | 474.791 | 371.227 | 703.414 | |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B1 | Numero toccate | 9.239 | 11.242 | 14.674 | 12.385 | 16.889 | 13.205 | 25.021 | |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 1.116.763 | 1.358.897 | 1.773.744 | 1.497.049 | 2.041.401 | 1.596.116 | 3.024.382 | |
| | % su totale di anno | 5,0% | 4,8% | 4,6% | 4,7% | 4,4% | 5,0% | 22,6% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 121,7 | 158,8 | 134,1 | 182,8 | 142,9 | 270,8 | |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 1.116.763 | 1.358.897 | 1.773.744 | 1.497.049 | 2.041.401 | 1.596.116 | 3.024.382 | |
| B22 | Passeggeri traghetti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57.629 | 109.197 | |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 6,9% | 7,6% | |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | | | | | 100,0 | 189,5 | |
| B31 | "Home Port" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B32 | "Transiti" (da contarsi una sola volta) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 57.629 | 109.197 | |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | |
| B5 | | | | | | | | | |
| | B51 | Numero unità Ro-Ro | 37.649 | 45.812 | 59.798 | 50.469 | 68.821 | 53.809 | 101.960 |
| | B52 | Numero veicoli privati | 41.566 | 50.578 | 66.019 | 55.720 | 75.981 | 59.408 | 112.568 |
| | B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Anche per il porto di Milazzo non cambia il posizionamento competitivo all'interno del Sistema nei due scenari S0 e S1 mentre risentirà in maniera fortemente positiva dell'eventuale realizzazione del Ponte sia in termini di intensità delle specializzazioni attuali che come traffico crocieristico.

Anche per Milazzo la crescita e differenziazione dei servizi richiederà la disponibilità di nuove aree portuali che, se non sarà possibile ricavarle in adiacenza a quelle attuali, occorrerà individuarle altrove grazie anche ai miglioramenti che si realizzeranno nel sistema della mobilità.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

Il porto di Milazzo svolgerà un ruolo sempre più rilevante all'interno del sistema sia per i traffici energetici che per quelli turistici. È prevedibile una forte crescita di crociere che circumnavigando l'isola con navi di dimensioni più ridotte possano toccare una molteplicità di nuove destinazioni tra cui Milazzo potrebbe risultare tra le preferite.

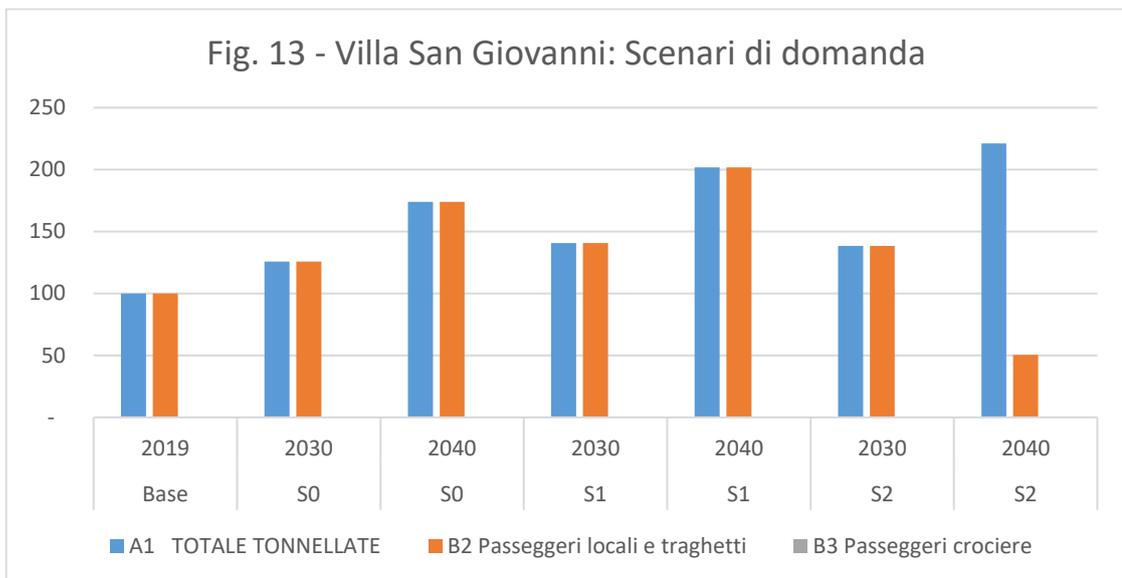
| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|---------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto Scenario Anno di riferimento | Milazzo | | | | | | |
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 122 | 159 | 134 | 183 | 143 | 271 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 122 | 159 | 134 | 183 | 143 | 271 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | - | - | - | - | - | 100 | 189 |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 116 | 144 | 126 | 162 | 132 | 228 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 127 | 174 | 143 | 203 | 154 | 314 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | ++++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | -- | -- |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |

7.5.3 Porto di Villa San Giovanni

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

| PORTO | | Villa San Giovanni | | | | | | |
|----------|---|--------------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| SCENARIO | | ANNO | | | | | | |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 5.039.904 | 6.334.399 | 8.764.127 | 7.088.981 | 10.170.077 | 6.976.406 | 11.149.222 |
| | % su totale di anno | 16,7% | 16,3% | 17,0% | 16,3% | 16,7% | 15,2% | 13,5% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 125,7 | 173,9 | 140,7 | 201,8 | 138,4 | 221,2 |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | | | | | | |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | | | | | | |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 5.039.904 | 6.334.399 | 8.764.127 | 7.088.981 | 10.170.077 | 6.976.406 | 11.149.222 |
| | % su totale di anno | 41,6% | 39,9% | 40,6% | 39,1% | 39,0% | 38,2% | 36,7% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 125,7 | 173,9 | 140,7 | 201,8 | 138,4 | 221,2 |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 5.039.904 | 6.334.399 | 8.764.127 | 7.088.981 | 10.170.077 | 6.976.406 | 11.149.222 |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B1 | Numero toccate | 80.726 | 101.460 | 140.378 | 113.547 | 162.898 | 111.744 | 178.581 |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 9.875.455 | 12.411.957 | 17.172.894 | 13.890.525 | 19.927.789 | 13.669.939 | 4.982.541 |
| | % su totale di anno | 43,8% | 43,7% | 44,5% | 43,3% | 43,1% | 43,1% | 37,2% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 125,7 | 173,9 | 140,7 | 201,8 | 138,4 | 50,5 |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 9.875.455 | 12.411.957 | 17.172.894 | 13.890.525 | 19.927.789 | 13.669.939 | 4.982.541 |
| B22 | Passeggeri traghetti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | | | | | | |
| B31 | "Home Port" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B32 | "Transiti" (da contarsi una sola volta) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B5 | Numero unità Ro-Ro | 730.277 | 917.848 | 1.269.913 | 1.027.186 | 1.473.634 | 1.010.874 | 1.615.511 |
| | Numero veicoli privati | 1.786.345 | 2.245.166 | 3.106.360 | 2.512.620 | 3.604.685 | 2.472.719 | 3.951.733 |
| | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Il Porto di Villa San Giovanni continuerà a svolgere un ruolo importante al servizio del traffico merci, ancor più qualora la realizzazione del Ponte dovesse consentire una disponibilità importante di aree altrimenti destinate al traffico di rotabili e automezzi. Eventualmente rinunciando ad una quota del traffico legato al diporto e al turismo crocieristico, potrebbe specializzarsi nel traffico merci alleggerendo così le quote a carico degli altri importi del sistema con maggior vocazione turistica.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

Anche per il porto di Villa San Giovanni gli scenari futuri prevedono una crescita sostenuta del traffico merci, legata molto alla crescita economica e agli investimenti locali attratti dalle ZES. Lo Scenario S2 comporterà una razionalizzazione dei servizi portuali e delle specializzazioni spostando una parte significativa dei benefici all'esterno del perimetro portuale a mezzo di servizi di maggior qualità e costi più contenuti.

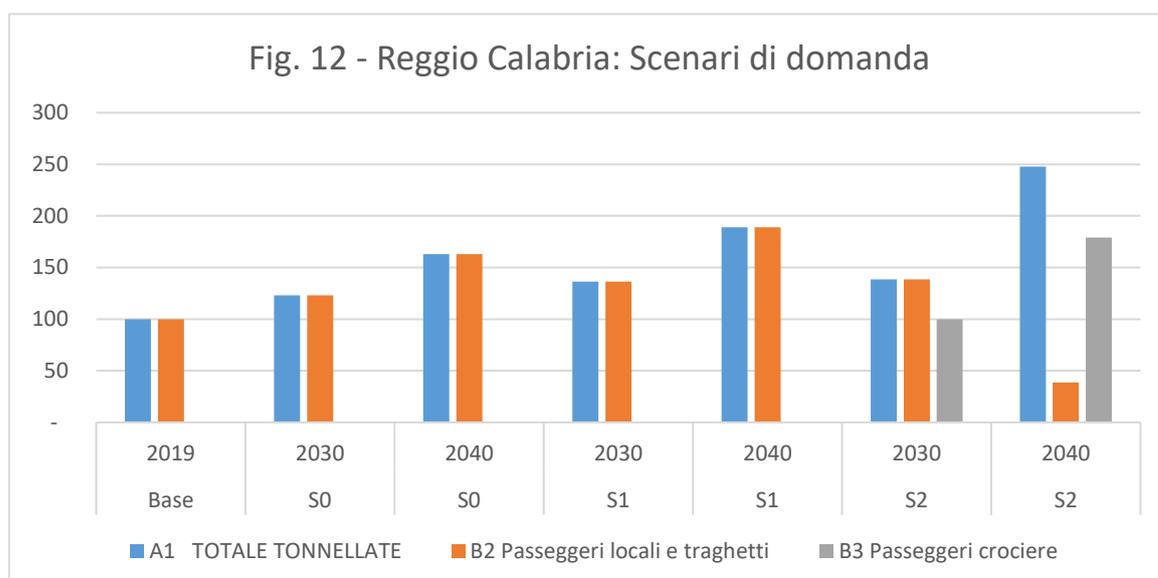
| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|--------------------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto Scenario Anno di riferimento | Villa San Giovanni | | | | | | |
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 126 | 174 | 141 | 202 | 138 | 221 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 126 | 174 | 141 | 202 | 138 | 50 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 119 | 155 | 130 | 176 | 129 | 127 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 132 | 192 | 151 | 227 | 148 | 145 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | +++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | -- | -- |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |

7.5.4 Porto di Reggio Calabria

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

| PORTO | | Reggio Calabria | | | | | | |
|----------|---|-----------------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| SCENARIO | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| ANNO | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 731.627 | 899.924 | 1.191.924 | 996.637 | 1.382.264 | 1.012.743 | 1.813.668 |
| | % su totale di anno | 2,4% | 2,3% | 2,3% | 2,3% | 2,3% | 2,2% | 2,2% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 123,0 | 162,9 | 136,2 | 188,9 | 138,4 | 247,9 |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | | | | | | |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 42.921 | 52.794 | 69.924 | 58.468 | 81.091 | 59.413 | 106.399 |
| | % su totale di anno | 21,7% | 21,0% | 21,2% | 20,9% | 21,1% | 19,8% | 19,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 123,0 | 162,9 | 136,2 | 188,9 | 138,4 | 247,9 |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 42.921 | 52.794 | 69.924 | 58.468 | 81.091 | 59.413 | 106.399 |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 688.706 | 847.130 | 1.122.000 | 938.169 | 1.301.174 | 953.330 | 1.707.269 |
| | % su totale di anno | 5,7% | 5,3% | 5,2% | 5,2% | 5,0% | 5,2% | 5,6% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 123,0 | 162,9 | 136,2 | 188,9 | 138,4 | 247,9 |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 688.706 | 847.130 | 1.122.000 | 938.169 | 1.301.174 | 953.330 | 1.707.269 |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B1 | Numero toccate | 9.239 | 11.364 | 15.052 | 12.586 | 17.455 | 12.789 | 22.903 |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 793.045 | 975.470 | 1.291.983 | 1.080.302 | 1.498.302 | 1.097.760 | 305.727 |
| | % su totale di anno | 3,5% | 3,4% | 3,3% | 3,4% | 3,2% | 3,5% | 2,3% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 123,0 | 162,9 | 136,2 | 188,9 | 138,4 | 38,6 |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 793.045 | 975.470 | 1.291.983 | 1.080.302 | 1.498.302 | 1.097.760 | 305.727 |
| B22 | Passeggeri traghetti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 167.443 | 299.865 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 20,2% | 20,9% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | | | | | | 100,0 | 179,1 |
| B31 | "Home Port" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B32 | "Transiti" (da contarsi una sola volta) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 167.443 | 299.865 |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B5 | Numero unità Ro-Ro | 98.960 | 121.724 | 161.220 | 134.805 | 186.965 | 136.984 | 245.317 |
| | Numero veicoli privati | 8.282 | 10.187 | 13.493 | 11.282 | 15.647 | 11.464 | 20.531 |
| | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Anche il porto di Reggio Calabria potrebbe beneficiare della sua posizione e di un nuovo ruolo come attrattore turistico nello Scenario con il Ponte. La riduzione dei tempi e dei costi dell'attraversamento rafforzeranno il suo ruolo di Capitale del Mediterraneo, unitamente alla città di Messina, e la sua qualità di città metropolitana moderna e decongestionata.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

Gli scenari futuri prevedono una elevata crescita delle attività portuali e del valore aggiunto ed occupazione creati all'interno del porto ma verosimilmente gli impatti più rilevanti saranno sulla città e sull'indotto economico esterno al perimetro portuale. Ovviamente, gli impatti esterni più rilevanti si avranno nello Scenario S2 con il Ponte e gli altri interventi infrastrutturali connessi.

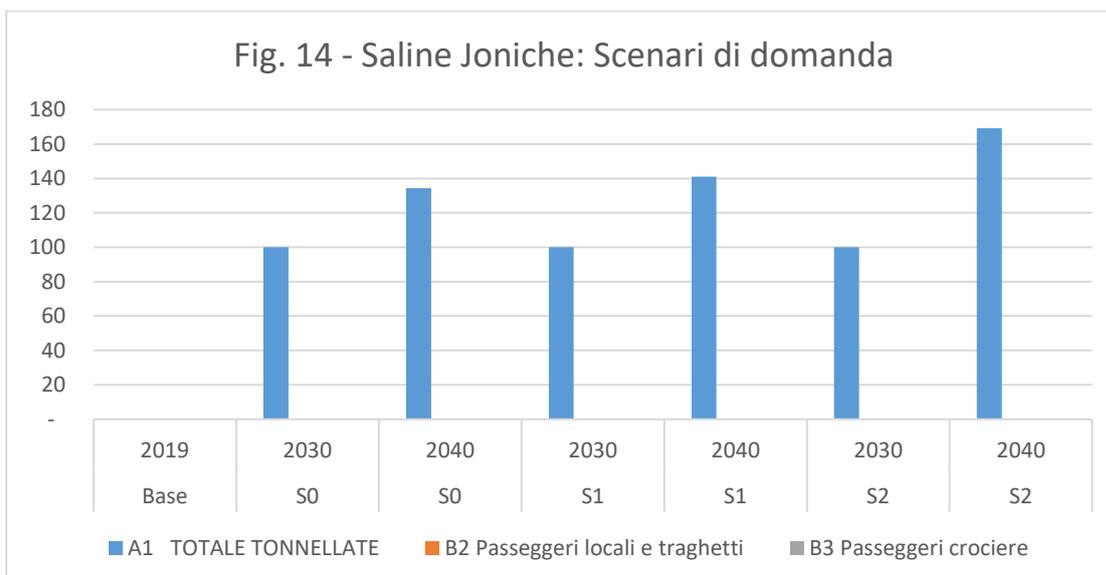
| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|-----------------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto | Reggio Calabria | | | | | | |
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 123 | 163 | 136 | 189 | 138 | 248 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 123 | 163 | 136 | 189 | 138 | 39 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | - | - | - | - | - | 100 | 179 |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 117 | 147 | 127 | 167 | 129 | 132 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 129 | 179 | 145 | 211 | 148 | 154 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | ++++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | --- | -- |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |

7.5.5 Porto di Saline Joniche

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

| PORTO | | Saline Joniche | | | | | | |
|----------|---|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| SCENARIO | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| ANNO | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 0 | 1.508.109 | 2.026.772 | 2.111.352 | 2.978.270 | 3.016.217 | 5.103.507 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 3,9% | 3,9% | 4,8% | 4,9% | 6,6% | 6,2% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | 100,0 | 134,4 | 100,0 | 141,1 | 100,0 | 169,2 |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 0 | 892.841 | 1.199.904 | 1.249.978 | 1.763.217 | 1.785.683 | 3.021.415 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 3,9% | 4,1% | 5,0% | 5,1% | 6,5% | 5,9% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | 100,0 | 134,4 | 100,0 | 141,1 | 100,0 | 169,2 |
| A21 | Petrolio greggio | 0 | 886.810 | 1.191.799 | 1.241.534 | 1.751.307 | 1.773.621 | 3.001.008 |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 0 | 6.031 | 8.105 | 8.444 | 11.911 | 12.082 | 20.410 |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 0 | 9.886 | 13.287 | 13.841 | 19.524 | 19.773 | 33.456 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 3,9% | 4,0% | 4,9% | 5,1% | 6,6% | 6,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | 100,0 | 134,4 | 100,0 | 141,1 | 100,0 | 169,2 |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 0 | 9.886 | 13.287 | 13.841 | 19.524 | 19.773 | 33.456 |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 0 | 605.381 | 813.581 | 847.533 | 1.195.529 | 1.210.761 | 2.048.635 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 3,8% | 3,8% | 4,7% | 4,6% | 6,6% | 6,7% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | 100,0 | 134,4 | 100,0 | 141,1 | 100,0 | 169,2 |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 0 | 605.381 | 813.581 | 847.533 | 1.195.529 | 1.210.761 | 2.048.635 |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B1 | Numero toccate | 0 | 9.832 | 13.214 | 13.765 | 19.417 | 19.664 | 33.272 |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | | | | | | |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B22 | Passeggeri traghetti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | % su totale di anno | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% | 0,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | - | | | | | | |
| B31 | "Home Port" | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B32 | "Transiti" (da contarsi una sola volta) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B5 | Numero unità Ro-Ro | 0 | 65.613 | 88.179 | 91.859 | 129.576 | 131.227 | 222.039 |
| | Numero veicoli privati | 0 | 182.188 | 244.846 | 255.063 | 359.792 | 364.376 | 616.533 |
| | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



Per il porto di Saline Joniche si prevedono interventi che ne consentano l'operatività ai fini del traffico merci generato dai nuovi insediamenti in area eventualmente da identificare quale ZES, oltre che per la pesca ed il diporto.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

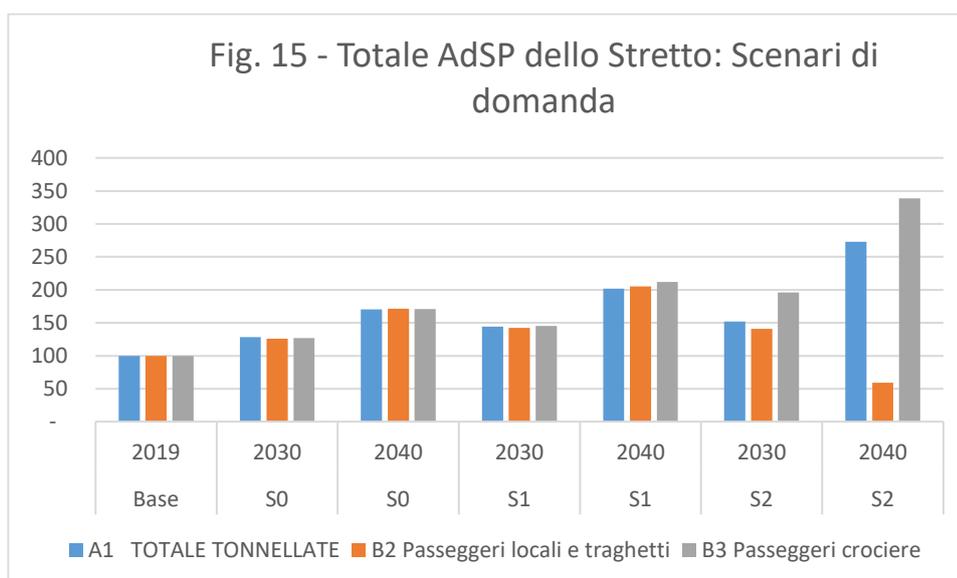
Non essendo attualmente il porto operativo, gli indicatori dinamici assumono come anno base il 2030 all'interno di ciascun scenario in quanto si ritiene che per quella data ci sia un adeguato livello di traffico merci seppure con intensità diversa nei tre scenari. Gli impatti sono in linea con quelli stimati per l'intero sistema per il traffico merci.

| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|----------------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto Scenario Anno di riferimento | Saline Joniche | | | | | | |
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | - | 100 | 134 | 100 | 141 | 100 | 169 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | - | - | - | - | - | - | - |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | - | 100 | 126 | 100 | 131 | 100 | 152 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | - | 100 | 143 | 100 | 151 | 100 | 187 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | +++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | -- | -- | -- | -- | --- | -- |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |

7.5.6 Totale Sistema dei Porti dello Stretto

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

| PORTO | | Totale AdSP | | | | | | |
|----------|---|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| | | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| SCENARIO | | | | | | | | |
| ANNO | | | | | | | | |
| A1 | TOTALE TONNELLATE | 30.162.170 | 38.749.626 | 51.451.033 | 43.576.782 | 60.895.804 | 45.865.312 | 82.346.546 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 128,5 | 170,6 | 144,5 | 201,9 | 152,1 | 273,0 |
| A2 | RINFUSE LIQUIDE, di cui: | 17.856.829 | 22.621.349 | 29.561.740 | 25.187.502 | 34.404.825 | 27.307.282 | 51.380.706 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 126,7 | 165,5 | 141,1 | 192,7 | 152,9 | 287,7 |
| A21 | Petrolio greggio | 17.736.208 | 22.468.542 | 29.382.050 | 25.017.380 | 34.172.420 | 27.122.821 | 51.033.629 |
| A22 | Prodotti (petroliferi) raffinati | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A23 | Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale | 120.623 | 152.807 | 199.890 | 170.142 | 232.405 | 184.461 | 347.077 |
| A24 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A25 | Altre rinfuse liquide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A3 | RINFUSE SOLIDE, di cui: | 197.729 | 251.054 | 329.091 | 279.833 | 383.598 | 300.443 | 559.101 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 166,4 | 141,5 | 194,0 | 151,9 | 282,8 |
| A31 | Cereali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A32 | Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A33 | Carboni fossili e ligniti | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A34 | Minerali/cementi/calci | 197.729 | 251.054 | 329.091 | 279.833 | 383.598 | 300.443 | 559.101 |
| A35 | Prodotti metallurgici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A36 | Prodotti chimici | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A37 | Altre rinfuse solide | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A4 | MERCI VARIE IN COLLI, di cui: | 12.107.612 | 15.877.223 | 21.560.202 | 18.109.448 | 26.107.381 | 18.257.588 | 30.406.738 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 131,1 | 178,1 | 149,6 | 215,6 | 150,8 | 251,1 |
| A41 | In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| A42 | Ro-Ro (contenitori esclusi) | 12.107.612 | 15.877.223 | 21.560.202 | 18.109.448 | 26.107.381 | 18.257.588 | 30.406.738 |
| A43 | Altre merci varie | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B1 | Numero toccate | 196.642 | 257.690 | 349.682 | 293.785 | 423.115 | 296.663 | 495.411 |
| B12 | Stazza lorda | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B2 | Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22) | 22.540.694 | 28.410.633 | 38.602.310 | 32.087.237 | 46.256.648 | 31.735.850 | 13.383.366 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 126,0 | 171,3 | 142,4 | 205,2 | 140,8 | 59,4 |
| B21 | Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia) | 22.454.783 | 28.301.462 | 38.455.593 | 31.962.445 | 46.074.573 | 31.613.035 | 13.175.559 |
| B22 | Passeggeri traghetti | 85.931 | 109.172 | 146.718 | 124.792 | 182.075 | 122.816 | 207.807 |
| B3 | Numero di passeggeri crociere | 422.732 | 537.063 | 721.767 | 613.904 | 895.706 | 829.255 | 1.431.354 |
| | % su totale di anno | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% | 100,0% |
| | Numero Indice: 2019 = 100,0 | 100,0 | 127,0 | 170,7 | 145,2 | 211,9 | 196,2 | 338,6 |
| B31 | "Home Port" | 19.517 | 24.796 | 33.323 | 28.343 | 41.354 | 27.894 | 47.198 |
| B32 | "Transiti" (da contare una sola volta) | 403.215 | 512.267 | 688.444 | 585.561 | 854.353 | 801.361 | 1.384.156 |
| B4 | Numero di container in TEU (B41+B42) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| B5 | | | | | | | | |
| B51 | Numero unità Ro-Ro | 1.312.269 | 1.716.837 | 2.339.551 | 1.951.118 | 2.802.696 | 1.969.451 | 3.261.895 |
| B52 | Numero veicoli privati | 3.643.764 | 4.784.560 | 6.516.941 | 5.459.695 | 7.886.080 | 5.491.411 | 9.072.608 |
| B53 | Numero veicoli commerciali | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |



A livello di intero Sistema Portuale dello Stretto si può notare come, a parità del quadro economico di riferimento cioè di una sua crescita equilibrata ed omogenea, il profilo delle specializzazioni tra i diversi porti rimanga sostanzialmente invariato crescendo in maniera quasi uniforme i diversi traffici.

Lo Scenario con il Ponte introduce, invece, una forte perturbazione, molto positiva per la crescita dei traffici e dell'economia locale, che stimola, grazie anche alla Progettazione Strategica, una differenziazione dei ruoli e l'offerta di nuovi servizi, risultati che consentiranno anche una maggior competitività del Sistema in un mercato allargato al Mediterraneo.

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

A livello di intero Sistema Portuale dello Stretto il giudizio sulla manovra legata alla Progettazione Strategica risulta positivo in tutti gli scenari ma con intensità più forte nello Scenario con il Ponte ove, tuttavia, l'esercizio di prevedere i nuovi flussi di traffico risulta più difficile essendo maggiormente legato dai trend precedenti.

Tuttavia, cambiamenti in atto nel quadro geopolitico mondiale, maggiori disponibilità di risorse finanziarie legate al PNRR, maggior attenzione alle diverse scale territoriali legate alla realizzazione del Ponte impongono, a nostro avviso, una forte attenzione, soprattutto a livello di DPSS, alle opportunità e sfide che si legano a tale scenario.

| Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica | | | | | | | | |
|---|--|-------------|------|------|------|------|------|------|
| N. | Obiettivo/Porto | Totale AdSP | | | | | | |
| | Scenario | 2019 | S0 | | S1 | | S2 | |
| | Anno di riferimento | | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 | 2030 | 2040 |
| 1 | Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate) | 100 | 128 | 171 | 144 | 202 | 152 | 273 |
| 2 | Sviluppo dei traffici passeggeri locali e traghetti | 100 | 126 | 171 | 142 | 205 | 141 | 59 |
| 3 | Sviluppo dei traffici passeggeri crociere | 100 | 127 | 171 | 145 | 212 | 196 | 339 |
| 4 | Aumento dell'occupazione sia diretta che quella a carico dei Concessionari | 100 | 120 | 153 | 133 | 180 | 147 | 193 |
| 5 | Creazione di Valore Aggiunto | 100 | 134 | 189 | 155 | 233 | 179 | 255 |
| 6 | Riduzione dei tempi e dei costi unitari nella produzione dei servizi offerti | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 7 | Diversificazione dell'offerta dei servizi | = | + | + | ++ | ++ | ++ | ++++ |
| 8 | Flessibilità dell'offerta di servizi al variare della domanda | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| 9 | Miglioramento dell'integrazione delle attività portuali nel tessuto urbano | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |
| 10 | Minimizzazione del fabbisogno di risorse finanziarie pubbliche | = | - | - | -- | -- | --- | - |
| 11 | Coinvolgimento del capitale privato in operazioni di P.P.P. | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | +++ |
| Giudizio di sintesi | | = | + | ++ | ++ | +++ | ++ | ++++ |

8. Definizione degli obiettivi di sviluppo dell'AdSP

8.1 ORIENTAMENTI EUROPEI

Il tema della portualità, settore globale che concentra circa l'80% del commercio internazionale, ha la necessità di incentrare la *vision* di sviluppo tenendo in considerazione non solo i confini nazionali, ma anche il contesto internazionale ed i fattori che ne influenzano l'andamento. Questa proiezione verso uno scenario di ampio raggio implica infatti dei **mutamenti della domanda e dell'offerta internazionale di beni e servizi**, i processi di frammentazione della produzione ma anche i cambiamenti delle caratteristiche del trasporto navale. L'emergenza **sanitaria conseguente alla pandemia da COVID-19** registratasi a partire dalla fine del 2019 a livello globale ha causato una crisi ancora in atto con riduzioni significative dei traffici, di cui è ancora difficile valutare la portata e la durata la proiezione nel tempo. Nel Mediterraneo, area di grande interesse per i traffici marittimi sia intercontinentali che regionali, nello scenario precedente alla diffusione del -COVID 19, 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. La Commissione Europea, per prevenire che in futuro nuovi eventi impreveduti come quello della pandemia possano creare ancora perturbazioni, prevede di redigere dei piani di emergenza in caso di crisi. L'obiettivo è quello di assicurare la continuità operativa e coordinare le misure di risposta nel settore dei trasporti sulla base degli orientamenti e della legislazione elaborati durante la pandemia di COVID-19, come nel caso delle *corsie verdi*.

Le politiche europee dei trasporti sono andate gradualmente concentrandosi sul settore-marittimo portuale, ad oggi elemento centrale all'interno della politica di settore. Essendo il porto un punto di transito per circa il 90% degli scambi di merci tra l'Europa e il resto del mondo e per circa il 40% di quelli relativi al mercato interno, tale peso attribuito al settore portuale è giustificato in uno scenario in cui la Commissione stima un aumento dei volumi movimentati nei porti del 50% entro il 2030 e dell'80%

entro il 2050 (*EC Working Document SWD (2013) 181 su proiezioni IHS-Fairplay (2010) e da PwC (2013)*).

Il **Green Deal europeo** infatti, che racchiude una serie di proposte per trasformare le politiche dell'UE in materia di clima, energia e trasporti, richiede che una parte del **75% dei trasporti interni di merci** che oggi avviene su strada, **sia trasferita alle ferrovie e alle vie navigabili**. In virtù della posizione geografica strategica, l'Italia tramite le Autostrade del Mare, può svolgere ancora un ruolo determinante per lo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo, in particolare estendendo i collegamenti esistenti con i paesi della sponda sud del Mediterraneo.

La costituzione di **rete transeuropee è ad oggi uno dei pilastri della strategia dell'Unione Europa** che considera i porti non solo come infrastrutture ma come **elementi di continuità territoriali**. Insieme al sistema di trasporto via terra, la rete portuale crea un saldo *network logistico* capace di innervare il sistema economico europeo e favorire i flussi di importazione - esportazione, dove i porti costituiscono i nodi da cui è possibile organizzare i flussi logistici multimodali della rete transeuropea” (*COM (2011) 144 - Libro Bianco dei trasporti – 2011*).

La politica europea dei trasporti, sul fronte infrastrutturale, ha avuto un'evoluzione attraverso le **Linee Guida della rete transeuropea dei trasporti**, nate dalla revisione del Libro Verde del 2009 e dalla consultazione pubblica del 2010 e adottate con il Regolamento n. 1315 del 2013.

Le linee guida puntano alla creazione di una rete articolata su **due livelli**:

- una rete centrale (**core network**) di “alta importanza strategica” all'interno della quale sono inseriti una serie di *core nodes* costituiti da porti, aeroporti, terminal intermodali di maggior rilievo e strategici per l'Unione, **da realizzarsi entro il 2030**;
- una rete globale (**comprehensive network**) di collegamenti di livello nazionale e locale, da **completarsi entro il 2050**.

In questa visione di continuità territoriale, la pianificazione di una **rete unica transeuropea completa**, integrata e multimodale tra trasporti ricade all'interno della costruzione della cosiddetta rete **TEN-T**. Il sostegno della TEN-T alle autostrade del mare è finora riuscito ad accrescere il numero di merci trasportate in maniera più sostenibile attraverso il trasporto marittimo a corto raggio. In questo contesto i porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto occupano una posizione periferica, ma anche cruciale rispetto alla strategicità delle relazioni tra l'Europa continentale ed i paesi del Nord Africa che affacciano sul Mediterraneo. La **Calabria** è infatti attraversata dal **corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, uno dei 9 della rete centrale transeuropea dei trasporti Ten-T. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale e quindi cruciale per l'economia europea, visto che attraversa 8 Paesi (Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta), da Helsinki a La Valletta. La Commissione europea, confrontandosi con i Paesi membri, ha avviato una revisione dei corridoi della rete Ten-T al fine di rispondere alle nuove esigenze dovute alla crescente

domanda di trasporti, all'ampliamento del territorio dell'UE e alla necessità di sostenibilità e innovazione tecnologica nel settore. Per la Calabria è stata approvata la proposta di inserimento della parte mancante (da Catanzaro Lido a Reggio Calabria) della SS 106 Jonica all'interno della rete Comprehensive Ten-t. Questa adozione è prevista entro il primo semestre del 2023. L'appartenenza alla rete Ten-T pone un elevato valore strategico alla specifica infrastruttura per il rafforzamento della crescita economica e consente di accedere più facilmente ai finanziamenti dell'Unione Europea, come al **Connecting Europe Facility 2 (CEF)** volto al potenziamento delle reti e dei nodi di trasporto europei. L'obiettivo di completamento posto per la Rete Centrale è entro il 31 dicembre 2030.

L'attuale sistema portuale ha integrato nelle Autorità di Sistema Portuale porti geograficamente prossimi con l'obiettivo di migliorare le sinergie e promuovere la competitività tra sistemi portuali, evitando le eccessive frammentazioni, anche se queste aggregazioni ad oggi non hanno trovato corrispondenza nel Regolamento TEN-T n. 1315/2013, dove sono ancora rappresentati i singoli porti classificati sulla base del grado di strategicità. Pertanto, al fine di pervenire a un'armonizzazione tra la classificazione individuata nel Regolamento TEN-T del 2013 e i sistemi portuali italiani, è auspicabile che, in occasione della revisione della rete "core" e "comprehensive", venga avviata una nuova valutazione strategica dei porti italiani, come elementi parte di un sistema e non più come singoli porti.

8.2 ORIENTAMENTI NAZIONALI

Il quadro programmatico e strategico di orientamento nazionale in ambito di portualità si adegua agli indirizzi europei, mirando ad un ancor più profondo e dettagliato programma di azioni volte a rendere il sistema di accessibilità via mare ben integrato alle altre modalità di trasporto via terra. In questo quadro, il ruolo delle Autorità di sistema Portuale è diventato nel tempo indispensabile, come descritto dall' articolo 5 comma 1-bis della **L. 84/94**, che cita: "Le **Autorità di Sistema Portuale** redigono un documento di pianificazione strategica di sistema, 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".

Negli ultimi anni, mentre il Mediterraneo ha riscontrato una crescita del traffico container (rientrando tra i primi 30 porti MED), l'Italia ha perso posizioni, restando dietro a Olanda, Germania, Francia, Marocco. Oltre alla crisi economica globale, si sconta una **mancanza di coordinamento e organizzazione del settore portuale** specialmente in termini di carenza infrastrutturale e scarso coordinamento degli investimenti.

L'Italia, pur sostenendo la strategia sulla nuova Politica Marittima integrata europea, lanciata dall'UE nel 2007, e contribuendo alla stesura del Libro Verde e del Libro Blu, basa la gestione del sistema portuale su una Legge datata (la Legge n.84/1994).

Una riforma dell'ambito portuale è risultata un'esigenza e un'emergenza. Il decreto Sblocca Italia del 2014 ha imposto, tra le altre cose, una revisione complessiva dell'intero Sistema Mare: «migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità» anche attraverso «la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti».

Partendo dall'analisi del settore portuale e logistico italiano, con l'intenzione di attuare una nuova vision, il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica**, tenendo conto delle indicazioni contenute nel Libro Bianco del 2011 - pietra miliare nella politica dei trasporti dell'Unione Europea, propone una strategia basata su alcuni punti saldi:

- riconoscimento del sistema portuale e logistico come **elemento fondamentale per la ripresa economica del Paese**;
- sistema portuale come strumento attivo di **politica euro-mediterranea**;
- sistema portuale come elemento portante della **politica di coesione**;
- sistema portuale come garanzia e motore della promozione della **sostenibilità**.

In particolare, viene posta enfasi sulla velocizzazione del processo di crescita tramite **10 azioni** incentrate sulla **semplificazione delle procedure** e sulla vision di porto come parte di un sistema, sulla **velocizzazione dei controlli** e degli interventi. Altri punti fondamentali della strategia sono incentrati **sull'efficienza dei servizi portuali** e sull'aumento della competitività degli operatori. Altre misure appaiono dirette al **potenziamento infrastrutturale dei porti**, all'incremento dell'accessibilità via mare e via terra, all'integrazione delle catene logistiche e al miglioramento dei servizi di trasporto.

Il piano dà forza alla valenza del Piano Regolatore di Sistema Portuale, adottato dall'AdSP, previa acquisizione del parere della Regione e del Comune, ed approvato dalla nuova Direzione Generale per la Portualità e la Logistica del MIT.

Nel piano si identificano i porti che rientrano nella rete centrale, ritenuti strategici ai fini del conseguimento degli obiettivi della rete trans-europea dei trasporti, nonché caratterizzati dall'evoluzione della domanda di traffico e alla necessità del trasporto multimodale. Per la **rete globale** che comprende i porti di **Messina, Milazzo e Reggio Calabria** (Villa San Giovanni) l'obiettivo è il riconoscimento della qualità di porto centrale. **Nello specifico per il porto di Messina, nell'ambito RO-RO**, il piano prevede lavori di completamento delle banchine e pontili interni al bacino portuale (con oltre 400 m di nuovi accosti). Grande rilievo viene dato ai vari tipi di infrastruttura di trasporto che contribuiscono alla costruzione della rete: ferroviaria, per vie navigabili, stradale, marittima e autostrade del mare (ovvero la *“dimensione marittima delle reti trans-europee di trasporto”*), aerea e multimodale: per ognuna di esse viene fornito il requisito minimo dell'infrastruttura e le priorità di sviluppo.

Rispetto al PNSPL del 2015, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)**, tramite il documento “Connettere l’Italia – Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” delinea un aggiornato quadro di strategie volte a rilanciare il ruolo del sistema portuale nel panorama infrastrutturale italiano ed in particolare:

- un aumento della capacità portuale negli ambiti RO-RO;
- efficientamento energetico ed ambientale, ovvero l’individuazione di progetti finalizzati ad incrementare notevolmente la sostenibilità ambientale dei porti italiani;
- individuazione di progetti sinergici finalizzati ad incrementare la sostenibilità ambientale dei porti italiani;
- ultimo miglio stradale, ossia azioni volte al miglioramento dell’accessibilità stradale di alcuni porti italiani;
- *Waterfront* e servizi crocieristici e passeggeri, il programma prevede azioni ed interventi di adeguamento dei servizi di accoglienza lato terra, e di sviluppo dei terminal crociere laddove necessario, intervenendo anche sul rapporto città-porto attraverso progetti di valorizzazione dei *waterfront* urbani.

La definizione degli obiettivi e delle strategie nel contesto specifico dello Stretto di Messina evidenzia la piena condivisione delle strategie di programmazione di livello sovraordinato.

Lo Stretto ospita dei porti che presentano quote rilevanti di traffico pendolare dovute a servizi di continuità territoriale. Le strategie volte al rafforzamento del ruolo dei porti sul mercato internazionale dovrà tener conto senza dubbio delle caratteristiche del mercato e delle specificità dei diversi territori, della loro conformazione e posizione in uno scenario più ampio. Il traffico marittimo di passeggeri in Italia rappresenta una quota modesta (intorno al 4%) della movimentazione passeggeri complessiva (tutti i modi), ma sicuramente rilevante per determinati contesti territoriali. Rispetto al contesto dello Stretto questo dato risulta ancor più determinante se si considera che nel settore del trasporto marittimo la navigazione di cabotaggio (solo traffico passeggeri interno italiano) prevale nettamente sul totale (93%) dei passeggeri movimentati.

Bisogna infine tener conto delle conseguenze che la pandemia globale ha generato sulle abitudini della popolazione sugli spostamenti. Pertanto la futura crescita del trasporto via mare dovrà tener conto anche di questa ulteriore sfida.

8.3 OBIETTIVI DELL’ADSP DELLO STRETTO

8.3.1 Introduzione di carattere generale

A livello generale si premette quanto riportato sul **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**: «[...] i porti italiani svolgono la decisiva funzione di regional gateway rispetto ai retrostanti sistemi economici territoriali: produttivi e

industriali, della manifattura e dei servizi, dei consumi. Per meglio competere sui mercati globali occorre scalare le dimensioni (fare sistema): i porti limitrofi devono cooperare e coordinare le proprie scelte strategiche, infrastrutturali e di efficientamento dei servizi, per offrire alla potenziale domanda mondiale “sistemi portuali” multipurposal, efficienti, integrati, competitivi. Pur se separata dal resto d’Europa dai monti più alti del continente, l’Italia si presenta come un hub naturale del Mediterraneo e al centro della rotta Asia-Europa: è una penisola con quasi 8.000 km di coste, è attraversata da 4 corridoi europei TEN-T ed è al centro delle reti marittime transmediterranee».

Sempre a livello generale, un “Sistema Mare” gestito al meglio delle proprie capacità effettive e future è il frutto di una catena del valore che si manifesta:

- nel porto;
- nel territorio circostante;
- nel territorio nazionale;
- nelle relazioni dell’Italia con il Mediterraneo;
- nelle relazioni dell’Italia, come attore leader del Mediterraneo, con il resto del mondo.

La crescita del “Sistema Mare”, attraverso un sistema di coinvolgimento del *cluster* marittimo nella politica euromediterranea e con il rafforzamento di *partnership* strategiche verso l’interno e verso l’esterno, potrà garantire una posizione preminente del Paese, con ricadute positive non solo nel settore della portualità e della logistica. Tale obiettivo si persegue prendendo atto del fatto che il sistema portuale e logistico può e deve essere:

- fondamentale contributore alla ripresa economica del Paese;
- strumento attivo di politica euro-mediterranea;
- architrave della politica di coesione e della crescita del Mezzogiorno;
- garanzia e motore della promozione della sostenibilità.

Gli elementi di visione strategica possono essere trasformati in obiettivi specifici seguendo alcuni orientamenti di policy comuni a tutta la programmazione del sistema nazionale dei trasporti e, in particolare, attenzione e priorità:

- a tutti i segmenti del traffico portuale in ragione della loro capacità di contribuire alla crescita economica e sociale;
- alla manutenzione e messa in sicurezza di un patrimonio infrastrutturale spesso obsoleto;
- all’innovazione e allo sviluppo tecnologico.

8.3.2 Obiettivi specifici dell’AdSP dello Stretto

L’obiettivo primario, ancorché non unico, della AdSP dello Stretto consiste certamente nell’assicurare la piena continuità territoriale, in termini di mobilità di passeggeri e merci, tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina nonché in relazione ai

collegamenti tra la Sicilia e il resto del Paese. È indubbia, quindi, la necessità di implementare tale funzione perseguendo l'obiettivo di **raggiungere un'effettiva integrazione dei servizi di trasporto in questa area geografica attraverso la creazione di un efficiente sistema di mobilità integrata, che possa fungere anche da "acceleratore di crescita".**

Nell'ambito della propria strategia di sviluppo, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto intende quindi perseguire i seguenti **obiettivi specifici**:

- **infrastrutturazione sostenibile:** *il porto quale infrastruttura strategica capace di assolvere alle proprie funzioni in maniera sostenibile attraverso la minimizzazione degli impatti ambientali, sociali, economici; a titolo di significativo esempio di tali politiche, prova riconoscibile e recente di tale approccio è l'attivazione delle procedure di appalto delle attività di elettrificazione delle banchine dei porti dello Stretto (cold ironing) che consentirà alle navi che faranno scalo nei porti del Sistema di spegnere i sistemi di bordo alimentati a combustibili fossili con evidenti vantaggi ambientali per il territorio;*
- **eccellenza operativa:** *assicurare efficienza e qualità dei servizi erogati;*
- **alleanza con i territori:** *programmazione e attuazione di uno sviluppo infrastrutturale che si integri con il territorio, ne riconosca le principali vocazioni ed esigenze, e ne promuova la crescita;*
- **affidabilità istituzionale:** *gestione amministrativa improntata su trasparenza e legalità;*
- **trasformazione digitale:** *il porto quale "infrastruttura smart" che si avvale della digitalizzazione per un'efficiente gestione della logistica e degli utenti;*
- **posizionamento sui mercati:** *consolidamento degli attuali asset portuali e loro implementazione finalizzata ad attrarre nuovi investitori sfruttando la posizione geografica dell'area dello Stretto come nodo di collegamento con l'Europa e come polo commerciale, turistico e culturale.*

Il raggiungimento dei suddetti obiettivi avverrà dotandosi degli strumenti di programmazione e pianificazione (o adeguando quelli esistenti) previsti dalle norme vigenti che svolgeranno la funzione di indirizzo per le "azioni" da intraprendere.

8.4 QUADRO INDICATIVO DELLE NECESSITÀ INFRASTRUTTURALI

Gli interventi infrastrutturali prioritari individuati dall'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto sono contenuti nel piano triennale OO.PP. 2023/2025 dell'AdSP dello Stretto (porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline) di cui a seguire se ne riporta l'elenco relativo a ciascun porto, ma considerando che è un documento in continuo aggiornamento.

| | |
|-------------------------|--|
| PORTO DI MESSINA | Lavori di realizzazione del nuovo terminal crociere del porto di Messina |
|-------------------------|--|

| | |
|--|--|
| PORTO DI MESSINA | Accordo Quadro con un unico operatore per l'affidamento dei lavori di ripristino del passo di accesso al porto di Tremestieri mediante movimentazione e rimozione dei sedimenti depositatisi a seguito di mareggiate |
| PORTO DI MESSINA/TREMESTIERI | Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei compendi demaniali dei porti di Messina e Tremestieri |
| PORTO DI MESSINA | Lavori di adeguamento ed ampliamento del terminal logistico del Molo Norimberga del porto di Messina |
| PORTO DI MESSINA | Realizzazione opere a protezione delle aree demaniali alla foce del torrente Annunziata |
| PORTO DI MESSINA | Lavori per la rettifica della banchina I Settembre del porto di Messina |
| PORTO DI MESSINA | Lavori di adeguamento ed ampliamento delle banchine Marconi, Peloro e Rizzo del porto di Messina |
| PORTO DI MESSINA | Ristrutturazione del pontile VV.F. nella Zona Falcata di Messina |
| PORTO DI MESSINA | Lavori di realizzazione del terzo scivolo ed opere complementari nell'area dell'approdo di Tremestieri |
| PORTO DI MESSINA | Realizzazione impianto fognario sulla Banchina I Settembre |
| PORTO DI MILAZZO | Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria dei compendi demaniali del porto di Milazzo |
| PORTO DI MILAZZO | PORTO DI MILAZZO - Completamento banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali |
| PORTO DI MILAZZO | PORTO DI MILAZZO - Realizzazione nuova viabilità e recinzione portuale nelle aree tra sottoflutto, Via Bixio e Via Tonnara |
| PORTO DI MILAZZO | PORTO DI MILAZZO - Realizzazione degli impianti fognari presso il Molo Marullo |
| PORTO DI MESSINA | Riorganizzazione degli ormeggi traghetti e mezzi veloci nel bacino interno del porto di Messina |
| PORTO DI MESSINA | Cof. per realizzazione strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco da PON INFRASTRUTTURE E RETI |
| STRETTO GREEN – TRANSIZIONE ENERGETICA DELLA MOBILITÀ MARITTIMA NELL'AREA DELLO STRETTO | Deposito costiero di LNG |
| PORTO DI MESSINA | PORTO DI MESSINA - Cof. per lavori di costruzione della piattaforma logistica di Tremestieri con annesso scalo portuale da PON INFRASTRUTTURE E RETI |
| PORTO DI MILAZZO | PORTO DI MILAZZO - Ristrutturazione del fabbricato sul Molo Marullo da destinare a sede uffici GdF |
| STRETTO GREEN – TRANSIZIONE ENERGETICA DELLA MOBILITÀ MARITTIMA NELL'AREA DELLO STRETTO | Elettrificazione delle banchine portuali |
| PORTO DI MILAZZO | Interventi di demolizione e ricostruzione del cunicolo servizi della Banchina XX Luglio |

| | |
|---|--|
| PORTO DI MESSINA | Lavori di ripristino della pavimentazione della chiocciola del porto di Tremestieri e dei relativi impianti |
| PORTO DI MESSINA | Realizzazione opere di ristrutturazione aree a nord della banchina Vespri-Colapesce |
| PORTO DI MESSINA | Realizzazione opere di rifunionalizzazione aree della GdF presso la radice del Molo Norimberga |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Realizzazione degli apprestamenti di security delle aree portuali di Reggio Calabria |
| PORTI DI REGGIO CALABRIA – VILLA SAN GIOVANNI – SALINE JONICHE | Lavori di manutenzione viabilità, infrastrutture, impianti e arredi portuali |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Lavori di ristrutturazione edificio da destinare a sede dell'AdSP dello Stretto |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Lavori di realizzazione di pensiline di protezione dei camminamenti pedonali nel porto di Villa San Giovanni |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Reggio Calabria |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Lavori di dragaggio dei fondali del porto di Villa S. Giovanni |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Lavori di adeguamento banchina Margottini nel porto di Reggio Calabria |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Riqualficazione area del molo di levante del porto di Reggio Calabria |
| PORTO DI VILLA S. GIOVANNI | Realizzazione nuovi ormeggi per navi traghetto e mezzi veloci e della stazione marittima passeggeri nel porto di Villa San Giovanni |
| PORTO DI PORTO DI REGGIO CALABRIA | Realizzazione di un terminal passeggeri per scalo crocieristico nel porto di Reggio Calabria |
| ASTRA | Piattaforma integrata per la gestione dei dati relativi alle attività di Analisi, Security, Tracking, Riconoscimento e Amministrazione nei porti dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto |
| PORTO DI MILAZZO | Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP nel porto di Milazzo |
| PORTO DI MILAZZO | Intervento di riforestazione nelle aree demaniali in località Giammoro del Comune di Pace del Mela |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Implementazione dei pontili di ormeggio e potenziamento della stazione passeggeri |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Riqualficazione del waterfront della città di Reggio Calabria mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare |
| PORTO DI MESSINA | Riqualficazione del waterfront della città di Messina nelle aree libere della zona ex-Fiera per il collegamento con la "Passeggiata a mare" |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Risanamento strutturale banchina scivolo "0" nel porto di Villa San Giovanni |
| PORTO DI MESSINA | Lavori di realizzazione nuova sede uffici AdSP nel porto di Messina |
| PORTI DI REGGIO CALABRIA – VILLA SAN GIOVANNI – SALINE JONICHE | Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti a servizio degli ambiti portuali di Messina e RC/VSG |

Fonte: Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2023-2025 dell'AdSP dello Stretto

8.4.1 Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine

Le *Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine* comprendono interventi la cui attivazione è collegata a una condivisione successiva con altri Enti e la cui esatta definizione e programmazione potrà essere fissata solo dopo l'approvazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) e l'aggiornamento dei diversi Piani Regolatori Portuali. Tali azioni sono sintetizzabili in:

- Completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto;
- Rifunionalizzazione del Porto di Milazzo;
- Rifunionalizzazione del Porto di Reggio Calabria;
- Rifunionalizzazione del Porto di Villa San Giovanni;
- Rifunionalizzazione del Porto di Saline Joniche
- Sviluppo di infrastrutture logistiche retroportuali;
- Valorizzazione dei *waterfront* portuali.

8.4.2 Porti di Messina e Tremestieri

Dal punto di vista del sistema viabilistico, come previsto dall'attuale PRP, una delle primarie necessità è la risoluzione della connessione viaria tra porto, città e sistema infrastrutturale regionale. Attualmente l'area della Palazzata e la **zona Falcata** sono separate fra loro dall'ampio fascio della stazione ferroviaria che si prolunga fino dentro al mare con i moli di attracco dei traghetti RFI, costituendo una barriera tra i due ambiti del porto e concausa del progressivo degrado estetico e sociale della zona Falcata. Il sistema viario concepito dal Piano è costituito da un **nuovo asse di collegamento diretto tra la città e la zona Falcata**.

Questo sarà possibile tramite il prolungamento in sottovia dell'asse di via Vittorio Emanuele superando il fascio ferroviario. L'opera in sotterraneo metterà in diretta comunicazione l'area centrale della città con la nuova viabilità della zona Falcata e la futura "Via del Mare" (proposta di collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina) con la funzione di liberare dal traffico di attraversamento le aree antistanti le Stazioni Marittime, di superare il fascio ferroviario di alimentazione al molo dei traghetti RFI e consentire un nuovo itinerario di deflusso del traffico urbano e del traffico turistico indotto dal Terminale Crociere verso Tremestieri e il sistema autostradale.

8.4.3 Porto di Milazzo

La viabilità a scorrimento veloce dell'asse viario, che consente lo smaltimento in sicurezza di elevati volumi di traffico veicolare, anche pesante, non raggiunge direttamente né il porto di Milazzo né l'area ASI di Giammoro. Per raggiungere il porto di Milazzo, pertanto, risulta necessario lasciare l'Asse Viario / Viale Sicilia, usufruendo di varie uscite, per immettersi in ogni caso in tratti di viabilità cittadina, del tutto inadeguati a gestire traffici importanti. La necessità è quella di realizzare una bretella di

collegamento viario che bypassi il centro cittadino e colleghi direttamente le aree portuali all'Asse Viario / Viale Sicilia e al sistema distributivo regionale. Rispetto alla connessione di ultimo miglio ferroviario, attualmente assente, risulta necessario connettere il nuovo Pontile di Giammoro alla rete portante attraverso la realizzazione di un tronchino di collegamento.

La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata e potenziata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione anche di collegamento al terminal passeggeri per i mezzi veloci di collegamento con le Isole Eolie, sia con i mezzi privati degli accompagnatori che con i servizi pubblici di trasporto e con i taxi/NCC, oltre che di accesso alle aree destinate a diportismo. Per eliminare l'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano dovrà essere realizzata una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro.

8.4.4 Porto di Villa San Giovanni

Data la localizzazione del porto in prossimità del centro urbano, il traffico di autovetture e mezzi pesanti grava pesantemente sulla rete viaria di Villa San Giovanni causando problemi di congestione e di inquinamento atmosferico ed acustico. La situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di alcune strozzature della rete stradale di adduzione al porto (sottopasso ferroviario), dalla mancanza di adeguate aree di parcheggio a servizio del porto e dall'assenza di percorsi alternativi che permettano di evitare il centro urbano. Risulta pertanto necessario intervenire attraverso la realizzazione di un bacino di accumulo dei veicoli in attesa di imbarco, dotato di un collegamento diretto e dicato di raccordo con il porto e con l'autostrada. A livello ferroviario è prioritario dare attuazione al progetto di riqualificazione della stazione ferroviaria presentato da RFI che prevede una connessione diretta tra le banchine portuali e quelle ferroviarie funzionali a favorire intermodalità ferro-acqua.

8.4.5 Porto di Reggio Calabria

La funzionalità prettamente turistica-passeggeri-pendolari del porto di Reggio Calabria dovrà prevedere una valorizzazione delle connessioni da e per l'aeroporto "Minniti" perché lo stesso possa assumere il ruolo di aeroporto dello stretto. Ad oggi nei pressi dell'aeroporto è presente una stazione ferroviaria (Reggio Calabria Aeroporto) collocata a 600 m in linea d'aria dal terminal che potrebbe garantire adeguata accessibilità ma che per la mancanza di una connessione fisica con l'aerostazione non è utilizzabile demandando ai servizi su gomma l'unica accessibilità all'aerostazione.

Diventa inoltre indispensabile migliorare i servizi ai pendolari tra le città di Reggio e Messina e quindi le connessioni viarie e di mobilità attiva tra le banchine e la città in modo da fortificare le due realtà sullo Stretto abbiano occasioni di relazione e mobilità urbana favorendo un interscambio diretto tra i servizi ferroviari e quelli marittimi.

8.4.6 Porto di Saline Joniche

Il porto di Saline necessita di un ripristino totale delle connessioni di ultimo miglio, sia ferroviarie che viabilistiche, tra area portuale e infrastrutture primarie. Un raccordo

diretto tra la ferrovia e l'ambito portuale, così come l'adeguamento infrastrutturale dell'asse stradale di raccordo tra il porto e lo svincolo della SS 106 Jonica rappresentano interventi prioritari per poter accogliere in maniera efficiente e sicura le movimentazioni generate dalla rifunzionalizzazione del Porto.

9. Perimetrazione degli ambiti portuali

In conformità all'art. 5 della L.84/94 e ss.mm.ii. il Documento di Programmazione Strategica di sistema (DPSS):

- a) *definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;*
- b) **individua gli ambiti portuali**, *intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale;*
- c) **ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;**
- d) **individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario** *con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.*

Il comma 1-ter dello stesso art. 5 prescrive, inoltre, che “*Nei singoli porti amministrati dalle Autorità di sistema portuale l'ambito e l'assetto delle aree portuali e retro-portuali, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel piano regolatore portuale (PRP), che individua analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate nonché i beni sottoposti al vincolo preordinato all'esproprio nel rispetto del testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, di cui al DPR n. 327 del 08/06/2001 [...]*”.

Mentre, i commi 1-quater e 1-quinquies (di seguito richiamati) indicano le funzioni ammesse nelle *aree portuali e retro-portuali* e la relativa competenza di pianificazione.

1-QUATER. *Le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3; nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.*

1-QUINQUIES. *La pianificazione delle aree portuali e retro-portuali è competenza esclusiva dell'Autorità di sistema portuale, che vi provvede mediante l'approvazione del PRP. La pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.*

Alla luce di quanto sopra richiamato, nei paragrafi che seguono verranno descritti gli **ambiti portuali** (di cui al comma 1, lett. b) art. 5 della L. n. 84/94) di ciascun porto dell'AdSP dello Stretto, **intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di Sistema Portuale che comprendono la circoscrizione territoriale dell'AdSP.**

Sulla base delle perimetrazioni di cui sopra, unitamente allo studio del quadro programmatico (ivi compresi i PRP eventualmente vigenti) e alla presa d'atto delle aree oggetto degli accordi preliminari sottoscritti con i diversi comuni, sono state quindi delimitate geograficamente le aree oggetto della presente Programmazione Strategica.

Le superfici delimitate dal DPSS interessano, sia aree demaniali (specchi acquei e aree a terra), sia aree pubbliche e/o private che, nell'ambito del presente strumento di programmazione strategica, sono state valutate significative per la futura pianificazione territoriale.

Per quanto concerne le motivazioni sottese dalla perimetrazione generale degli ambiti di seguito illustrata si rimanda alla trattazione inerente la ripartizione degli ambiti in aree portuali, retro-portuali e di interazione porto-città di cui al successivo Cap. 10.

9.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

L'**ambito portuale di Messina** (330 ha circa) si estende dal *Porto Storico* della città (foce del torrente *Portalegni*) fino alla foce del torrente *Annunziata* e comprende sia aree a terra, che aree a mare.

Relativamente alle aree a terra, la perimetrazione riproduce la delimitazione delle aree funzionali del vigente PRP integrando, al suo interno, le aree demaniali e i limiti della circoscrizione dell'AdSP. Mentre, le aree a mare interessano lo specchio acqueo interno al bacino portuale e quello frontistante il tratto di costa in oggetto.

L'**ambito portuale di Tremestieri** (57 ha circa) si articola in due distinte superfici di cui una in corrispondenza dell'area portuale di Tremestieri (33 ha circa) e un'altra localizzata in prossimità dell'area ZES di S. Filippo (24 ha circa).

In particolare, l'area in corrispondenza del porto si sviluppa, prevalentemente, in coerenza alle aree funzionali del vigente PRP, ivi compreso il realizzando nuovo porto di Tremestieri e il sistema di accesso alle aree portuali (la cosiddetta *Chiocciola*), integrando altresì alcune aree limitrofe di potenziale interesse portuale, le aree demaniali e i limiti della circoscrizione dell'AdSP. L'area *di S. Filippo* si sviluppa sulle superfici identificate quali *Piastra Logistica* in aree del Comune di Messina.

Come per l'ambito portuale di Messina, anche l'ambito di Tremestieri è caratterizzato sia da aree a terra che da specchi acquei.



Figura 9-1 Ambiti portuali di Messina (a sinistra) e Tremestieri (a destra)

9.2 PORTO DI MILAZZO

L'**ambito portuale di Milazzo** (410 ha circa) si estende dalla radice del molo di sopraflutto del porto cittadino fino alla foce del corso d'acqua immediatamente a est del Depuratore e comprende sia aree a terra, che aree a mare.

Relativamente alle aree a terra, la perimetrazione segue, prevalentemente, i limiti della circoscrizione dell'AdSP, integrando al suo interno le aree demaniali e le aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune. Mentre, le aree a mare interessano sia lo specchio acqueo interno al bacino portuale, sia quello frontistante il tratto di costa in oggetto.



Figura 9-2 Ambito portuale di Milazzo

9.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

L'**ambito portuale di Villa San Giovanni** (53 ha circa) si estende dal porto fino al sottopassaggio ferroviario di via Cupola e comprende sia aree a terra, che aree a mare.

Relativamente alle aree a terra, la perimetrazione segue i limiti della circoscrizione dell'AdSP, in prossimità dell'area portuale, per poi estendersi verso sud integrando al suo interno le aree demaniali e le aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune. Mentre, le aree a mare interessano sia lo specchio acqueo interno al bacino portuale, sia quello frontistante il tratto di costa in oggetto.



Figura 9-3 Ambito portuale di Villa San Giovanni

9.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

L'**ambito portuale di Reggio Calabria** (86 ha circa) si estende dal porto fino al bivio fra la *via nazionale Pentimele* e la *via Vecchia Pentimele* (1,8 km a nord del porto) e comprende sia aree a terra, che aree a mare.

Relativamente alle aree a terra, la perimetrazione segue i limiti della circoscrizione dell'AdSP, in prossimità dell'area portuale, integrando al suo interno le aree demaniali e le aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune. Mentre, le aree a mare interessano sia lo specchio acqua interno al bacino portuale, sia quello frontistante il tratto di costa in oggetto.



Figura 9-4 Ambito portuale di Reggio Calabria

9.5 PORTO DI SALINE JONICHE

L'**ambito portuale di Saline Joniche** (55 ha circa) segue i limiti della circoscrizione dell'AdSP lungo il perimetro dell'area portuale estendendosi unicamente verso il mare per delimitare lo specchio acqueo prospiciente il porto.

La Perimetrazione comprende sia aree a terra, che aree a mare.

Relativamente alle aree a terra, la perimetrazione segue i limiti della circoscrizione dell'AdSP, integrando al suo interno le aree demaniali e le aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune. Mentre, le aree a mare interessano sia lo specchio acqueo interno al bacino portuale, sia quello frontistante il tratto di costa in oggetto.



Figura 9-5 Ambito portuale di Saline Joniche

10. Definizione e ripartizione degli ambiti portuali

Ai sensi del comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94, nei paragrafi che seguono verrà descritta la ripartizione degli ambiti portuali individuati al precedente capitolo, in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città.

La perimetrazione che segue è stata elaborata valle dell'analisi territoriale condotta ai fini dell'acquisizione delle informazioni relative al regime vincolistico e giuridico delle aree di interesse e alle dinamiche di interazione tra i porti del sistema e i territori di riferimento, con particolare riferimento alle attività di condivisione preventiva condotte.

La perimetrazione proposta fornirà il quadro di riferimento per la futura pianificazione dei porti del sistema a opera dei singoli Piani Regolatori Portuali da cui deriva la rilevanza delle perimetrazioni del DPSS in termini di scelte strategico-funzionali.

Il presente DPSS propone, quindi, le seguenti perimetrazioni riportate anche nelle allegate tavole grafiche:

- **AREE PORTUALI**: aree operative portuali che saranno oggetto di successivo livello di pianificazione da parte delle AdSP nei singoli PRP. Nell'ambito delle aree portuali sono state individuate sia *aree portuali a terra* che *aree portuali a mare*.

Ai sensi del comma *1-quater* dell'art. 5 della L.84/94, le funzioni ammesse dai PRP nelle aree portuali sono esclusivamente quelle previste dall'articolo 4, comma 3, della stessa legge, di seguito riportate:

- a) *commerciale e logistica;*
- b) *industriale e petrolifera;*
- c) *di servizio passeggeri, ivi compresi i crocieristi;*
- d) *peschereccia;*
- e) *turistica e da diporto.*

- **AREE RETRO-PORTUALI**: Ai sensi del comma *1-quater* dell'art. 5 della L.84/94, nelle aree retro-portuali possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni previste dal citato articolo 4, comma 3.
- **AREE DI INTERAZIONE PORTO-CITTÀ**: aree di interesse portuale oltre che urbano, sulle quali avviare forme di co-pianificazione mirate al coinvolgimento di tutti i soggetti portatori di interesse (Comuni interessati, AdSP, ma anche altri enti competenti). Ai sensi del comma *1-quater* dell'art. 5 della Legge 84/94, la pianificazione delle aree con funzione di interazione porto-città è di competenza del comune e della regione, secondo quanto previsto dalle disposizioni di legge applicabili, che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale.

10.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

I porti di Messina e Tremestieri sono dotati del vigente Piano Regolatore Portuale approvato con D.D.G. della Regione Siciliana n.246/DRU del 23 agosto 2019. Pertanto, le perimetrazioni proposte tengono conto delle funzioni già delineate dal vigente PRP conformandosi al quadro pianificatorio ivi previsto. Il DPSS quindi prende atto e

conferma sostanzialmente le scelte del PRP approvato e vigente, con alcune integrazioni in funzione di ulteriori esigenze rilevate dopo la sua approvazione.

L'ipotesi di delimitazione proposta si basa, quindi, sull'analisi delle attuali categorie funzionali coerentemente con le azioni strategiche volte a ottenere la massima fruibilità delle infrastrutture esistenti mediante il potenziamento delle stesse e/o la dislocazione di alcune funzioni. Il tutto senza tralasciare il prioritario obiettivo di compatibilità delle funzioni previste con il contesto territoriale in cui si inseriscono.

In particolare, per i porti di Messina e Tremestieri sono stati individuati gli ambiti portuali di seguito riportati comprendenti sia gli ambiti di cui al comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94 (aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città) sia le ulteriori aree che, seppur non regolamentate dalla citata legge, risultano pertinenti con le finalità del presente DPSS:

- **Porto storico di Messina** (per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.01_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI_PORTO DI MESSINA);
- **Porto di Tremestieri** (per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.02_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI_PORTO DI TREMESTIERI).

10.1.1 Aree Portuali (Messina)

La perimetrazione proposta segue la delimitazione degli ambiti portuali del vigente PRP di Messina e Tremestieri.

In particolare, nell'ambito delle Aree Portuali, la perimetrazione proposta individua le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono le banchine portuali, una porzione delle aree retrostanti il molo Norimberga interne alla circoscrizione territoriale dell'AdSP e le aree a terra che si sviluppano lungo il tratto di costa dal porto alla foce del torrente Annunziata.

All'interno di tale ambito sono compresi l'approdo diportistico Marina del Nettuno e la Rada San Francesco dedicata al traffico passeggeri e RO/RO.

Come evidenziato nello stralcio cartografico sopra riportato, **la perimetrazione delle aree portuali comprende al suo interno i seguenti ambiti del vigente PRP:**

- POM. 1 TERMINALE CROCIERE
- POM. 2 TERMINALE ALISCAFI E NAVI VELOCI
- POM. 3 TERMINALE FERROVIARIO
- POM. 4 PORTO MERCANTILE
- POM. 5 COSTRUZIONI E/O RIPARAZIONI NAVALI
- WAT. 1 DIPORTO NAUTICO E AREE NATURALI PREESISTENTI
- WAT. 2 PARCO CULTURALE E RICREATIVO
- WAT. 3 GIARDINI PUBBLICI

- FAL. 1 MOBILITA' E VERDE CONNETTIVO
- FAL. 3 POLO TERZIARIO
- FAL. 4 PARCO SCIENTIFICO E MARINO

Le aree portuali perimetrare comprendono, quindi, aree che saranno amministrare dall'AdSP e che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'AdSP, le ulteriori aree pubbliche (ex polo fieristico; lungomare; parco A. Sabin e parco giochi; capolinea tramviario e parcheggi; circolo del Tennis e della Vela) assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

- **AREE PORTUALI A MARE**: specchio acqueo afferente il bacino portuale di Messina e specchio acqueo frontistante il tratto costiero interessato dalla perimetrazione delle aree a terra. Come per le aree portuali di cui sopra, anche *le aree portuali a mare* saranno assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

10.1.2 Aree Retroportuali (Messina)

La configurazione attuale dell'area portuale di Messina e il contesto territoriale di riferimento che, di fatto, si configura quale *waterfront* del centro urbano della città di Messina dal porto storico fino all'Annunziata non consentono la localizzazione di aree *retro-portuali* di interesse operativo per le Aree Portuali in cui possono essere ammesse attività accessorie alle funzioni delle stesse.

A tale proposito si evidenzia che l'organizzazione logistico-funzionale dell'area portuale di Messina è tale da non poter scindere le *aree retro-portuali* dalle *aree portuali* di cui sopra in quanto, nel caso specifico, tutte le funzioni primarie e accessorie connesse all'attività portuale si articolano lungo le esistenti banchine e/o approdi risultando complementari e interconnesse.

Scindere le *aree portuali* dalle *aree retro-portuali* non sarebbe, quindi, significativo nell'ambito della presente Programmazione Strategica sia per la citata organizzazione logistica esistente, sia per l'impossibilità di dislocare eventuali e ulteriori funzioni accessorie in aree diverse dalle aree portuali.

Come anticipato, infatti, il tratto di costa in oggetto lambisce il centro urbano di Messina, già fortemente urbanizzato, caratterizzando l'affaccio a mare della città.

La previsione di aree retro-portuali risulta, pertanto incompatibile con il contesto paesaggistico-territoriale di riferimento.

10.1.3 Aree di interazione porto-città (Messina)

La perimetrazione proposta comprende le aree cui il vigente PRP assegna la funzione FAL. 2 PARCO ARCHEOLOGICO. Le *aree interazione porto-città* proposte comprendono (parzialmente) sia un'area a vincolo archeologico sia un'area ZES.

La futura pianificazione delle aree di interazione porto-città sarà di competenza del comune e della regione che vi provvederanno previa acquisizione del parere dell'AdSP.

10.1.4 Aree Portuali (Tremestieri)

La perimetrazione proposta comprende le aree strettamente portuali come anche individuate dal vigente PRP di Messina e Tremestieri che identifica le aree portuali di Tremestieri come *POT.1 – Terminale dello Stretto* e *POT.2 – Manutenzioni Navali*.

In particolare, nell'ambito delle Aree Portuali, la perimetrazione proposta individua le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono l'attuale porto di Tremestieri (unitamente al relativo sistema di accesso) e le aree a terra del realizzando porto Nuovo di Tremestieri).
- **AREE PORTUALI A MARE**: specchio acqueo afferente il bacino portuale.
- **AREE DI INTERESSE PORTUALE**: aree a terra interessate dal realizzando porto nuovo di Tremestieri.
- **AREE A MARE DI INTERESSE PORTUALE**: specchio acqueo adiacente le *Aree di interesse Portuale*.
- **AREE A TERRA DI INTERESSE PORTUALE**: aree a terra adiacenti le *Aree di interesse Portuale* in cui sarebbe possibile prevedere funzioni portuali (previa eventuale modifica della perimetrazione dell'area di competenza dell'AdSP e/o espropriazione).

10.1.5 Aree Retroportuali (Tremestieri)

La perimetrazione proposta comprende alcune *aree di interesse retro-portuale* localizzate a nord del porto di Tremestieri a esso collegate mediante la viabilità esistente e di progetto (realizzanda via del Mare). Tali aree, in parte, coincidenti con le aree ZES sono identificate quali *Piastra Logistica* e *Area per logistica e Terminal Ferroviario* nell'ambito della Pianificazione degli interventi nell'area di Tremestieri a cura dell'AdSP.

10.1.6 Aree di interazione porto–città (Tremestieri)

Le caratteristiche del contesto territoriale di riferimento, fortemente urbanizzato e molto prossimo alle infrastrutture stradali e ferroviarie (esistenti e di progetto) non consente di prevedere aree di interazione porto-città. Peraltro, il porto di Tremestieri, già destinato ad accogliere il traffico pesante RO-RO di attraversamento dello Stretto, con l'ampliamento in corso di realizzazione potrà configurarsi quale principale snodo strategico della logistica di tipo RO-RO a Messina decongestionando gli approdi RFI e Rada San Francesco.

10.2 PORTO DI MILAZZO

Il porto di Milazzo è dotato di Piano Regolatore del Porto approvato con D.M. n. 2539 del 14/03/1974 e successivamente sottoposto ad adeguamento tecnico funzionale nel 2003. Tuttavia, tale strumento risulta ormai desueto e non rispondente ai requisiti richiesti dalla L. 84/94 tale che nel 2006 è stata presentata una bozza di proposta del Nuovo PRP di Milazzo senza ulteriori evoluzioni dal 2006.

Pertanto, le perimetrazioni proposte tengono conto delle funzioni in essere.

Le perimetrazioni del presente DPSS tengono conto altresì delle aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune di Milazzo comprendendole o escludendole dai diversi ambiti in funzione di quanto concordato.

L'ipotesi di delimitazione proposta si basa, quindi, sull'analisi delle funzioni attuali degli ambiti portuali coerentemente con le azioni strategiche volte a ottimizzare la fruibilità delle infrastrutture esistenti e il relativo sistema logistico-funzionale.

Il tutto senza tralasciare il prioritario obiettivo di compatibilità delle funzioni previste con il contesto territoriale in cui si inseriscono, nonché con gli accordi già sottoscritti.

In particolare, per il porto di Milazzo sono stati individuati gli ambiti portuali di seguito riportati comprendenti sia gli ambiti di cui al comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94 (aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città) sia le ulteriori aree che, seppur non regolamentate dalla citata legge, risultano pertinenti con le finalità del presente DPSS (*per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.03_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI_PORTO DI MILAZZO*).

10.2.1 Aree Portuali

La perimetrazione proposta nell'ambito del presente DPSS si sviluppa perlopiù all'interno dei limiti della circoscrizione territoriale dell'AdSP e segue la delimitazione degli ambiti individuati nella bozza del nuovo PRP fino alla frazione di *Giammoro*.

In particolare, nell'ambito delle Aree Portuali, la perimetrazione proposta nel presente DPSS individua le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono le banchine portuali; tutta la fascia costiera interna alla circoscrizione territoriale dell'AdSP ivi compresi i pontili dell'area petrolifera e industriale e le aree in corrispondenza del pontile dell'area industriale di Giammoro.

La perimetrazione del DPSS comprende, al suo interno, gli ambiti che la proposta del nuovo PRP destina a:

- *PORTO STORICO*;
- *PORTO COMMERCIALE*;
- *AMBITO INDUSTRIALE-POLO ENERGETICO - Zona D1.5 PRG Consortile ASI – art. 19.5 NTA*;
- *AREA LOGISTICA MERCI CONNESSA AL PORTO – Zona FP PRG Consortile ASI – art. 26 NTA*;
- *PONTILE COMMERCIALE (area industriale di Giammoro)*.

Le aree portuali così perimetrare saranno, quindi, amministrate dall'AdSP e assoggettate alla giurisdizione della stessa nell'ambito della futura Pianificazione.

Come anticipato si evidenzia, altresì, che la perimetrazione delle aree portuali di Milazzo è stata effettuata anche in considerazione degli accordi preliminari già sottoscritti con il comune di Milazzo e tenuto conto delle indicazioni fornite in fase di acquisizione dei contributi dei soggetti interessati (area a terra retrostante il pontile di Giammoro).

- **AREE PORTUALI A MARE:** specchio acqueo afferente il bacino portuale di Milazzo e specchio acqueo frontistante il tratto costiero interessato dalla perimetrazione delle aree a terra. Come per le aree portuali di cui sopra, anche le *aree portuali a mare* saranno assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

10.2.2 Aree Retroportuali

L'area portuale di Milazzo sia nella sua configurazione attuale che in quella prevista nella proposta del nuovo PRP si inserisce nel *waterfront* del centro urbano di Milazzo, in un contesto fortemente urbanizzato che non consente la localizzazione di aree *retro-portuali* di interesse operativo per le Aree Portuali in aree esterne o limitrofe alle stesse.

Come per il porto di Messina, anche per Milazzo, si evidenzia che l'organizzazione logistico-funzionale dell'area portuale, soprattutto nella configurazione futura, consente di integrare le funzioni *retro-portuali* nell'ambito delle *aree portuali* senza scinderne le funzioni. Peraltro, come anticipato, la previsione di aree retro-portuali risulta incompatibile con il contesto paesaggistico-territoriale di riferimento.

10.2.3 Aree di interazione porto-città

Le aree di interazione porto-città proposte nel presente DPSS comprendono unicamente una porzione delle aree attualmente adibite a parcheggio lungo la via Ammiraglio Luigi Rizzo, a ovest del Porto di Milazzo.

10.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

Il porto di Villa san Giovanni non è dotato di Piano Regolatore del Porto, pertanto le perimetrazioni proposte tengono conto delle aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune di Villa san Giovanni comprendendole o escludendole dai diversi ambiti in funzione di quanto concordato.

L'ipotesi di delimitazione proposta si basa, altresì, sull'analisi delle funzioni e delle destinazioni dell'attuale configurazione portuale coerentemente con le strategie di programmazione volte a ottimizzare la fruibilità delle infrastrutture esistenti e il relativo sistema logistico-funzionale. Il tutto senza tralasciare il prioritario obiettivo di compatibilità delle funzioni previste con il contesto territoriale in cui si inseriscono, nonché con gli accordi già sottoscritti.

In particolare, per il porto di Villa San Giovanni sono stati individuati gli ambiti portuali di seguito riportati comprendenti sia gli ambiti di cui al comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94 (aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città) sia le ulteriori aree che, seppur non regolamentate dalla citata legge, risultano pertinenti con le finalità del presente DPSS (*per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.04_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI__PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI*).

10.3.1 Aree Portuali

In particolare, nell'ambito delle Aree Portuali, la perimetrazione proposta nel presente DPSS individua le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono le sole banchine portuali. Come anticipato si evidenzia che la perimetrazione delle aree portuali di Villa San Giovanni è stata effettuata in considerazione degli accordi preliminari già sottoscritti con il comune, delle successive interlocuzioni e tenuto conto delle indicazioni fornite in fase di acquisizione dei contributi dei soggetti interessati.
Le aree così perimetrare saranno, quindi, amministrare dall'AdSP e assoggettate alla giurisdizione della stessa nell'ambito della futura Pianificazione.

- **AREE PORTUALI A MARE**: specchio acqueo afferente il bacino portuale di Villa San Giovanni e specchio acqueo frontistante il tratto costiero interessato dalla perimetrazione delle aree portuali a terra.

Come accennato sopra, anche la delimitazione delle *aree portuali a mare* si apre alla prospettiva di un possibile ampliamento portuale a sud del porto esistente, coerentemente con gli accordi preliminari già sottoscritti. Tale circostanza favorirebbe il trasferimento del traffico RO/RO (a eccezione del traffico ferroviario) nel nuovo porto decongestionando le funzioni attualmente convogliate nel porto esistente.

Come per le aree portuali (a terra) di cui sopra, anche le *aree portuali a mare* saranno assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

- **AREE DI INTERESSE PORTUALE**: aree a terra adiacenti alle Aree Portuali in cui sarebbe possibile prevedere funzioni portuali (previa eventuale modifica della perimetrazione dell'area di competenza dell'AdSP). Nella fattispecie, tali aree constano in una fascia interclusa fra le aree a mare di interesse portuale e la viabilità di ultimo miglio proposta nel presente DPSS. Tali aree si configurano quale possibile ampliamento a sud dell'attuale infrastruttura portuale per liberare il fronte a mare cittadino dalla presenza dei traffici RO-RO.
- **AREE A MARE DI INTERESSE PORTUALE**: specchio acqueo adiacente le *Aree di interesse Portuale* in cui sarebbe possibile prevedere funzioni portuali.

10.3.2 Aree Retroportuali

La localizzazione del porto di Villa San Giovanni in un contesto fortemente antropizzato e congestionato dalle infrastrutture esistenti, non consente la dislocazione delle funzioni portuali accessorie alle attività portuali, in aree *retro-portuali* esterne o limitrofe alle *aree portuali* esistenti o di futuro ampliamento.

Tuttavia, l'organizzazione logistico-funzionale dell'area portuale, soprattutto nella configurazione futura e in previsione di un possibile ampliamento, consentirà di integrare le funzioni retro-portuali nell'ambito delle stesse aree portuali senza scinderne la destinazione.

10.3.3 Aree di interazione porto – città

Le caratteristiche del contesto territoriale di riferimento, fortemente urbanizzato e molto prossimo alle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti non consente di prevedere aree di interazione porto-città.

10.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

Il porto di Reggio Calabria è dotato del vigente Piano Regolatore del Porto del 1953, successivamente aggiornato nel 1959. Pertanto, le perimetrazioni proposte tengono conto delle funzioni già delineate dal vigente PRP conformandosi al quadro pianificatorio ivi previsto.

Le perimetrazioni del presente DPSS tengono conto, altresì, delle aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune di Reggio Calabria comprendendole o escludendole dai diversi ambiti in funzione di quanto concordato.

L'ipotesi di delimitazione proposta si basa, quindi, sull'analisi delle funzioni attuali degli ambiti portuali, coerentemente con le azioni strategiche volte a ottimizzare la fruibilità delle infrastrutture esistenti e il relativo sistema logistico-funzionale. Il tutto senza tralasciare il prioritario obiettivo di compatibilità delle funzioni previste con il contesto territoriale in cui si inseriscono, nonché con gli accordi già sottoscritti.

In particolare, per il porto di Reggio Calabria sono stati individuati gli ambiti portuali di seguito riportati comprendenti sia gli ambiti di cui al comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94 (aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città) sia le ulteriori aree che, seppur non regolamentate dalla citata legge, risultano pertinenti con le finalità del presente DPSS (*per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.05_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI__PORTO DI REGGIO CALABRIA*).

10.4.1 Aree Portuali

La perimetrazione proposta nell'ambito del presente DPSS si sviluppa all'interno dei limiti della circoscrizione territoriale dell'AdSP individuando le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono le banchine portuali e tutta la fascia costiera interna alla circoscrizione territoriale dell'AdSP.

Le aree portuali così perimetrare saranno, quindi, amministrare dall'AdSP e assoggettate alla giurisdizione della stessa nell'ambito della futura Pianificazione.

Come anticipato la perimetrazione delle aree portuali di Reggio Calabria è stata effettuata sia in considerazione delle destinazioni del vigente PRP, sia in considerazione degli accordi preliminari già sottoscritti con il comune. La delimitazione in oggetto comprende infatti al suo interno le aree che, come da accordi sottoscritti sono destinate alle seguenti funzioni:

- *DELOCALIZZAZIONE E IMPLEMENTAZIONE DI PORTO E ATTIVITÀ CANTIERISTICHE*
- *AREA COMMERCIALE*
- *DARSENА SERVIZI NAUTICI E PUBBLICA UTILITÀ*
- *CROCIERISMO*

– NAUTICA DA DIPORTO E SERVIZI

Si evidenzia la compatibilità delle funzioni concordate con le attività insediabili nelle aree portuali ai sensi della vigente normativa.

- **AREE PORTUALI A MARE**: specchio acqueo afferente il bacino portuale di Reggio Calabria e specchio acqueo frontistante il tratto costiero interessato dalla perimetrazione delle aree portuali a terra.

La delimitazione delle *aree portuali a mare* si apre alla prospettiva di un possibile ampliamento portuale a nord del porto esistente, coerentemente con gli accordi preliminari già sottoscritti.

Come per le aree portuali (a terra) di cui sopra, anche le *aree portuali a mare* saranno assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

10.4.2 Aree Retroportuali

La localizzazione del porto di Reggio Calabria in un contesto fortemente antropizzato e congestionato dalle infrastrutture esistenti, non consente la dislocazione delle funzioni portuali accessorie alle attività portuali, in aree *retro-portuali* esterne o limitrofe alle aree portuali esistenti o di futuro ampliamento.

Tuttavia, l'organizzazione logistico-funzionale dell'area portuale, soprattutto nella configurazione futura e in previsione di un possibile ampliamento, consentirà di integrare le funzioni retro-portuali nell'ambito delle stesse aree portuali senza scinderne la destinazione.

10.4.3 Aree di interazione porto – città

La perimetrazione delle aree di *interazione porto-città* è stata proposta coerentemente con gli accordi preliminari già sottoscritti con il comune di Reggio Calabria (immagine a lato) individuando, altresì, alcune *aree di interesse interazione porto-città* in continuità con le *aree di interazione porto-città* proposte.

Le aree di interazione porto-città proposte nel presente DPSS comprendono, infatti, una parte delle aree che gli accordi preliminari indicano proprio quali: *interne alla circoscrizione territoriale di competenza dell'AdSP, ma rese disponibili per la realizzazione del Museo del Mediterraneo e per la riqualificazione del quartiere Candeloro*.

Le ulteriori aree destinate a Diporto e Cantieristica sono state, invece, comprese nell'ambito delle Aree Portuali.

10.5 PORTO DI SALINE JONICHE

Il porto di Saline Joniche non è dotato di Piano Regolatore del Porto, pertanto, le perimetrazioni proposte tengono conto delle aree individuate in fase di sottoscrizione degli accordi preliminari con il comune di Saline Joniche comprendendole o escludendole dai diversi ambiti in funzione di quanto concordato.

L'ipotesi di delimitazione proposta si basa, altresì, sull'analisi delle funzioni e delle destinazioni dell'attuale configurazione portuale coerentemente con le strategie di programmazione volte a ottimizzare la fruibilità delle infrastrutture esistenti e il relativo sistema logistico-funzionale. Il tutto senza tralasciare il prioritario obiettivo di compatibilità delle funzioni previste con il contesto territoriale in cui si inseriscono, nonché con gli accordi già sottoscritti.

In particolare, per il porto di Saline Joniche sono stati individuati gli ambiti portuali di seguito riportati comprendenti sia gli ambiti di cui al comma 1, lett. c) dell'art. 5 della L. n. 84/94 (aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città) sia le ulteriori aree che, seppur non regolamentate dalla citata legge, risultano pertinenti con le finalità del presente DPSS (*per l'individuazione e la ripartizione dell'ambito portuale cfr. TAVOLA C.06_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI__PORTO DI SALINE JONICHE*).

10.5.1 Aree Portuali

In particolare, nell'ambito delle Aree Portuali, la perimetrazione proposta nel presente DPSS individua le seguenti Aree:

- **AREE PORTUALI**: aree a terra che comprendono le banchine portuali oltre alcune porzioni perimetrali comprese fra le banchine e le retrostanti infrastrutture stradali e ferroviarie. Inoltre, in conformità agli accordi preliminari già sottoscritti con il comune e tenuto conto delle indicazioni fornite in fase di acquisizione dei contributi dei soggetti interessati, è stata compresa nelle aree portuali la superficie destinata a *servizi annessi alle attività portuali e parcheggi* (area n. 6 degli accordi).
Le aree così perimetrate saranno, quindi, amministrare dall'AdSP e assoggettate alla giurisdizione della stessa nell'ambito della futura Pianificazione.
- **AREE PORTUALI A MARE**: specchio acqueo afferente il bacino portuale di Saline Joniche e specchio acqueo immediatamente frontistante il bacino portuale.

La delimitazione delle *aree portuali a mare* si apre alla prospettiva di un possibile ampliamento portuale a sud del porto esistente, coerentemente con gli accordi preliminari già sottoscritti. Tale circostanza favorirebbe il trasferimento del traffico RO/RO (a eccezione del traffico ferroviario) nel nuovo porto decongestionando le funzioni attualmente convogliate nel porto esistente.

Come per le aree portuali (a terra) di cui sopra, anche le *aree portuali a mare* saranno assoggettate alla giurisdizione dell'AdSP nell'ambito dei futuri strumenti di Pianificazione.

10.5.2 Aree Retroportuali

L'organizzazione logistico-funzionale dell'area portuale, soprattutto nella configurazione futura e in previsione di un possibile ampliamento, consentirà di integrare le funzioni retro-portuali nell'ambito delle stesse aree portuali senza scinderne la destinazione. Pertanto, non sono state previste aree retro-portuali esterne alle aree portuali di cui sopra.

10.5.3 Aree di interazione porto – città

Il contesto territoriale di riferimento si colloca in posizione periferica rispetto al centro urbano, molto prossima alle infrastrutture stradali e ferroviarie esistenti. Peraltro il porto di Saline Joniche è inserito nell'ambito di un polo industriale caratterizzato dalla presenza di diversi stabilimenti. Tali circostanze non consentono di prevedere aree di interazione porto-città.

11. Individuazione collegamenti di ultimo miglio

11.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

Trasporto stradale

Lo scalo portuale di Messina è collegato alla rete autostradale attraverso gli svincoli di “Messina S. Filippo”, “Messina Gazzi”, “Messina Centro” (V.le Europa) e “V.le Bocchetta”. Questi assi di penetrazione sono intercettati dall’itinerario ortogonale di Via G. Farina / Via Rizzo/ Viale della Libertà (itinerario urbano della SS114) che consente l’accesso alle banchine portuali ed agli imbarchi RFI e Caronte, mentre l’accesso alle aree della zona Falcata, al porto commerciale e al terminale RO-RO è garantito attraverso il cavalcaferrovia di Via Cannizzaro; un secondo accesso alla zona Falcata è possibile tramite il sottopasso ferroviario di Via S. Cecilia e la via Blasco, limitato alle sole autovetture. Per quanto riguarda lo scalo di Tremestieri il sistema di accesso veicolare è gestito dallo svincolo che connette il terminal traghetti, l’autostrada A18 e la SS114; oltre a questo, è possibile raggiungere il terminal portuale lungo costa tramite la SS 114, che converge su Via Taormina-Via G. Farina. Esso è tuttavia scarsamente utilizzato in quanto la SS 114 è, di fatto, una strada urbana densamente trafficata.

Trasporto ferroviario

Dal nodo messinese, le linee ferroviarie raggiungono il parco ferroviario, la stazione passeggeri di testa di Messina centrale (posta a ridosso del porto storico e costituente corpo unico con la attuale stazione marittima), l’adiacente sistema di traghettamento ferroviario costituito dal fascio binari di composizione/scomposizione treni e dai tronchini di collegamento agli invasi di accosto dei ferry-boat. Le invasature del porto si collegano alla stazione mediante aste che spesso connettendosi tra loro creano ostacolo all’esercizio ferroviario. Lo scalo, cui fanno capo le corse marittime è composto da un fascio viaggiatori con 10 binari e un fascio merci che comprende:

- 4 binari per arrivo treni ed imbarco corse marittime;
- 6 binari di ricevimento corse marittime;
- 10 binari (fascio Tripoli) di circa 600 mt per lo smistamento delle corse marittime in arrivo e composizione dei treni in partenza.

Principali criticità

Di fatto, ad oggi, l’unica concessione viabilistica tra città e zona Falcata (dove sono presenti parte dei terminal dei traghetti RFI e il terminal per le navi veloci di collegamento Messina – Salerno) è garantita dal solo cavalcaferrovia di via G. Sciva, che connette le vie Raineri e Don Blasco con la via G. Farina (prolungamento urbano della SS114) scaricando il traffico della zona Falcata in un’area della città centrale e congestionata come quella che si articola intorno a Piazza della Repubblica. Infatti, l’area della Palazzata e la zona Falcata sono separate fra loro dal parco ferroviario della stazione che si prolunga fino al mare con i moli di attracco dei traghetti RFI, costituendo, di fatto, una barriera tra i due ambiti del porto e concausa del progressivo degrado estetico e

sociale della zona Falcata. Tra le altre cose, il parco ferroviario appare oggi ridondante in quanto buona parte delle funzioni di scalo merci, interfacciato con il porto commerciale, si sono progressivamente ridotte o sono state trasferite in altri ambiti ferroviari più a sud.

Indirizzi

Tra gli indirizzi che il presente documento vuole indicare come perseguibili al fine di migliorare l'accessibilità di ultimo miglio ai terminal portuali di Messina e Tremestieri vi sono le soluzioni viabilistiche già proposte dall'attuale PRP. In particolare, la proposta della nuova "Via del Mare" prevede un nuovo collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il porto di Messina; la nuova viabilità parte dallo svincolo di Tremestieri, posto in corrispondenza del nuovo approdo traghetti, e si sviluppa lungo la costa fino alla zona Falcata, collegando quindi direttamente le autostrade con la viabilità di interna agli ambiti portuali e con la città stessa. La nuova infrastruttura si configura come una strada di scorrimento urbano lungo un corridoio oggi impegnato solo dalla ferrovia Messina - Catania ed è ideato per formare un vero e proprio "asse attrezzato" in cui convivano ferrovia, strada, parcheggi, aree di sosta, aree panoramiche, discese a mare e percorsi pedonali.

11.2 PORTO DI MILAZZO

Trasporto stradale

Per quanto riguarda l'accessibilità carrabile alle aree portuali, questa è garantita passando dalla rete urbana, attraverso l'"Asse Viario" e il nodo di Piazza XXV aprile dal quale si raggiunge, mediante la via Magistri - De Gasperi, l'imbarco dei terminal traghetti; l'accessibilità carrabile può avvenire anche venire dalla prima uscita dell'Asse Viario, percorrendo il Viale Gramsci, per poi proseguire lungo la via Acqueviola, la via Tonnara e infine la via Bixio, in cui è presente il varco carrabile di accesso al porto.

Trasporto ferroviario

Non è presente una connessione di ultimo miglio tra la linea ferroviaria Messina – Palermo e le banchine portuali.

Principali criticità

La maggiore criticità infrastrutturale risulta essere la mancanza di una **diretta connessione funzionale tra la viabilità extraurbana e le aree operative portuali**, che ad oggi producono notevoli impatti sulla vita cittadina, generando una commistione tra i flussi dei mezzi pesanti, le auto da e per le isole, e il traffico urbano. In ottica di sviluppo del sistema portuale e di incremento dei flussi di traffico, la criticità risulta essere ancor più rilevante. Rispetto al traffico ferroviario, è particolarmente critica la **mancanza di un raccordo diretto tra pontile commerciale Giammoro e la linea ferroviaria nazionale**.

Indirizzi

Rispetto all'accessibilità carrabile un recente decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), datato 30 settembre 2022, ha assegnate alle Autorità di Sistema Portuale Italiane nuove risorse per finanziare il Piano 2022 delle progettazioni di opere prioritarie utili allo sviluppo dei porti. Tra i progetti interessati da questo finanziamento vi è quello che prevede la realizzazione di una nuova viabilità che consenta di raccordare l'Asse Viario (e quindi l'adiacente Zona economica speciale) alle banchine commerciali del Porto e all'area industriale di Giammoro tramite un tracciato dedicato munito di sottopasso. Questo intervento garantirebbe il raccordo diretto tra viabilità sovracomunale e ambito portuale bypassando l'ambito urbano e evitando che gli elevati volumi di traffico automobilistico, anche pesante, gravino sulla viabilità urbana. Il pontile di Giammoro e l'area logistica in programma dovranno inoltre essere collegati alla rete ferroviaria nazionale, utilizzando il raccordo ferroviario esistente tra l'agglomerato industriale e la stazione FS di Pace del Mela.

11.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

Trasporto stradale

L'autostrada A2 è collegata al porto mediante lo svincolo di Villa San Giovanni, da cui parte la diramazione SS738 che collega l'infrastruttura primaria al porto e al centro cittadino. Il collegamento con il lungomare Cenide, dove sono collocati i terminal traghetti e navi veloci di attraversamento dello Stretto e le aree operative portuali, è gestito mediante un sistema di strade urbane passanti per il piazzale della stazione ferroviaria; per quanto riguarda il terminal traghetti RFI – Bluferris, questo gode invece di una viabilità dedicata e segregata da quella urbana, connessa direttamente alla SS738. Gli altri terminal portuali sono raggiungibili, mediante una viabilità interna all'ambito portuale composta dal Lungomare Cenide / via Salvo d'Acquisto, attraverso un percorso che vede la commistione tra flussi veicolari da/per il porto (anche pesanti) e flussi veicolari urbani. La viabilità interna all'ambito portuale è connessa al tessuto viario urbano attraverso i sottopassi ferroviari di via Riviera e via Garibaldi.

Trasporto ferroviario

La struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni. Il servizio di traghettamento è svolto da una divisione di navigazione della società R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) e da una società privata. La prima utilizza 4 invasature; 3 di queste, dotate di binari per l'imbarco dei convogli ferroviari (passeggeri o merci), sono riservate all'attracco dei traghetti monodirezionali, adibiti al trasporto dei veicoli ferroviari e delle autovetture; l'altra invasatura è attrezzata per l'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti su traghetti bidirezionali.

Principali criticità

La localizzazione del porto, in prossimità del centro urbano, produce un traffico stradale di autovetture e mezzi pesanti che costituisce un carico molto gravoso per la rete viaria di Villa San Giovanni, causando problemi di congestione e di inquinamento atmosferico ed acustico. La situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di alcune strozzature della rete stradale di adduzione al porto (sottopasso ferroviario), dalla mancanza di adeguate aree di parcheggio a servizio del porto e dall'assenza di percorsi alternativi che permettano di evitare il centro urbano.

Indirizzi

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio e, ogni caso, solo se strettamente funzionali alle attività portuali insediate. Per quanto attiene il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana, esso dovrà avvenire attraverso nuovi varchi dedicati limitando le connessioni con la viabilità urbana a nord esclusivamente alle autovetture. Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi pesanti e delle auto connesse all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale. A tal fine, è prevista la realizzazione, a cura e spese del Comune di Villa San Giovanni, di un polmone di stoccaggio nei pressi dello svincolo della Autostrada A2 e di una bretella di collegamento di detto svincolo con la nuova area portuale destinata ai traghetti che sarà realizzata a sud degli attuali invasi RFI.

In riferimento alla previsione di un possibile ampliamento verso sud, nell'ambito delle successive fasi pianificatorie occorrerà prevedere un sistema di accesso direttamente collegato allo svincolo autostradale al fine di decongestionare il traffico urbano e implementare la funzionalità e fruibilità dell'area portuale e del relativo contesto territoriale. **A titolo esemplificativo, si riporta lo stralcio cartografico delle perimetrazioni proposte nel presente DPSS per il porto di Villa San Giovanni con l'individuazione della possibile collocazione del sistema, di accesso di ultimo miglio, alle aree portuali (esistenti e ampliate).**

Rispetto agli interventi di implementazione e ammodernamento dell'infrastruttura viaria si riporta il progetto Smart Road di ANAS, incluso all'interno del CDP (Contratto di Programma) e stipulato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in corso di installazione lungo le rampe di accesso agli imbarchi marittimi della SS738. Il progetto, grazie all'installazione di sistemi radio e fibra ottica punta all'implementazione di servizi innovativi ed interattivi di infomobilità, sicurezza e connettività, nell'ottica della gestione intelligente dell'autostrada e allo sviluppo di servizi orientati al dialogo veicolo-infrastruttura e tra i veicoli stessi. Questo intervento diretto sulla rete strettamente legata a Villa San Giovanni, unitamente agli altri interventi di adeguamento e ammodernamento infrastrutturale dei tratti autostradali calabresi più settentrionali,

anch'essi inclusi all'interno del citato CDP, contribuirà a implementare la rapidità e il livello di sicurezza dei collegamenti tra porto e resto della penisola.

11.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

Trasporto veicolare

Il Porto di Reggio Calabria è dotato di un collegamento diretto con l'autostrada A2 attraverso il bypass sopraelevato che raccorda lo svincolo autostradale nord con la banchina portuale per l'imbarco veicoli e la darsena turistica; proseguendo lungo il bypass si raggiunge invece il comparto urbano dove è situato l'accesso agli aliscafi. Il nodo che conduce alla banchina aliscafi è di recente realizzazione e comprende una rotonda dove confluiscono il bypass autostradale, l'arteria urbana di via Lia Vico I / viale Boccioni, il lungomare Falcomatà e la viabilità di accesso alla banchina; il piazzale della banchina è dotato di un parcheggio dedicato e di un terminal del trasporto pubblico (bus). Rispetto al contesto urbano le principali connessioni con l'ambito portuale avvengono attraverso le arterie urbane di Lungomare Falcomatà, che gestisce gli smistamenti veicolari nord-sud, mentre i due assi di penetrazione urbana trasversale di via Argine Calopinace e via Lia Vico I / viale Boccioni garantiscono le connessioni con l'entroterra.

Trasporto ferroviario

Rispetto al trasporto delle merci non è presente una connessione diretta di ultimo miglio ferroviario tra la rete portante e le banchine portuali; mentre per il trasporto passeggeri la stazione ferroviaria di Reggio Calabria Lido, della linea regionale Rosarno - Reggio Calabria, è la più vicina al terminal traghetti, da quale dista circa 8 minuti a piedi.

Principali criticità

Il mancato collegamento diretto del porto (via strada o tramite sistema ferroviario) con l'aeroporto di Reggio Calabria e l'assenza di collegamenti ferroviari diretti con l'aeroporto di Lamezia Terme e i più importanti sistemi portuali regionali causano una condizione di segregazione dell'area portuale rispetto al suo retroporto e al contesto urbano, gravando su collegamenti tramite linee di TPL urbana, non dirette e con tempi più lunghi.

11.5 PORTO DI SALINE JONICHE

Trasporto veicolare

Lo scalo è collegato alla viabilità urbana e alla Statale Jonica mediante una strada dedicata che dal raccordo tra la Statale Jonica e viabilità locale si sviluppa in direzione sud lambendo il limite orientale dell'area portuale.

Trasporto ferroviario

All'interno dell'area portuale sono presenti due binari, oggi in disuso; lungo la costa, a meno di 1 km verso nord, tra la stazione Saline J. e il porto, è presente un piccolo scalo ferroviario in disuso, composto da un fascio di 5 binari.

Principali criticità

Sistema viario interno all'ambito portuale inadeguato a rispondere alle future esigenze di mobilità legate alla rifunzionalizzazione e implementazione del porto. Binari ferroviari interni all'ambito portuale dismessi e in disuso.

12. Introduzione sull'approccio metodologico per la redazione/rielaborazione e aggiornamento dei PRP

I PRP sono redatti in attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e del DPSS nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e approvate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I PRP specificano gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascuno scalo marittimo, delineando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione.

A seguire si riportano **le principali priorità** di cui sarà necessario tenere conto nella futura pianificazione di ciascun Porto dell'AdSP dello Stretto:

- **per tutti i porti del sistema portuale:**
 - a. approfondire il tema del fabbisogno di infrastrutture di trasporto integrate per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività;
- **per il Porto di Messina-Tremestieri:**
 - a. implementare la capacità di accoglienza e gestione dei traffici crocieristici, valorizzare il waterfront cittadino nord e della zona falcata, ottimizzare la collocazione delle funzioni di traghettamento, cantieristiche e logistiche (ivi compresa la gestione dei flussi veicolari con la relativa viabilità e aree di accumulo e buffer);
 - b. Dovrà prevedersi una nuova idonea area dedicata, al di fuori dell'attuale circoscrizione, che possa consentire una prospettiva di sviluppo per la cantieristica navale;

- **per il Porto di Milazzo:**
 - a. avviare una revisione della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire un'organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo a ogni funzione di avere margini di sviluppo futuri;
 - b. gli uffici della Capitaneria dovranno rimanere all'interno dell'ambito portuale il più possibile vicino alle banchine e dove sono ormeggiati i propri mezzi nautici;
- **per il Porto di Villa San Giovanni:**
 - a. spostare le darsene per il traghettamento delle auto e dei TIR a sud delle invasature ferroviarie individuando le nuove funzioni, anche di tipo non portuale, che potranno essere svolte negli ambiti lasciati liberi dagli scivoli attualmente in concessione ad un operatore privato;
 - b. potenziare le banchine di ormeggio per i mezzi veloci dedicati al traghettamento dei passeggeri a piedi e miglioramento della qualità dell'accoglienza e dei servizi erogati anche in regime di continuità territoriale ferroviaria;
 - c. sarà necessario verificare con la competente AMS di Messina quale influenza potrebbe avere lo spostamento a Sud rispetto alla esistente "rotatoria virtuale" nello Stretto di Messina (i.e. lo schema di separazione del traffico marittimo, che deve essere discusso in sede di IMO);
 - d. dovrà essere conservato l'edificio utilizzato dalla Capitaneria di porto per i propri uffici.
- **per il Porto di Reggio Calabria:**
 - a. avviare una revisione della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire una organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo a ogni funzione di avere futuri margini di sviluppo. In particolare si dovrà tener conto della presenza di n.3 punti di fonda di fronte alla Rada di Pentimele e che il loro eventuale spostamento dovrà prevedere il coinvolgimento anche della Autorità Marittima dello Stretto. Inoltre, l'allargamento delle invasature per i mezzi veloci non potrà comunque incidere e/o penalizzare l'area di ormeggio delle Motovedette della Capitaneria di porto;
 - b. definire l'integrazione delle attività portuali con il completamento della riqualificazione del lungomare cittadino e la realizzazione del Centro Polifunzionale e Museo del Mare.
- **per il Porto di Saline:**
 - a. riqualificare e rendere operativo il porto.

La riforma legislativa prevede, quindi, che la pianificazione di ciascun porto venga predisposta in attuazione del PSNPL e del DPSS.

Nei porti amministrati dalle Autorità di Sistema Portuale, l'ambito e l'assetto delle *aree portuali e retro-portuali*, individuati e delimitati nel DPSS, sono disegnati e specificati nel

piano regolatore portuale (PRP), che indica analiticamente anche le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate (cfr. comma 1-ter, art. 5 L. 84/94).

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

La pianificazione delle **aree con funzione di interazione porto-città** è di competenza del comune e della regione che vi provvedono previa acquisizione del parere dell'Autorità di sistema portuale (cfr. comma 1-quinquies, art. 5 L. 84/94).

L'iter approvativo del PRP dei porti in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, è descritto dal *comma 2-bis* dell'art. 5 della L. 84/94 e ss.mm.ii. che recita quanto segue:

2-bis. *Nei porti di cui al comma 1-ter, in cui è istituita l'Autorità di sistema portuale, il PRP, corredato del rapporto ambientale di cui al D.lgs. n. 152 del 03/04/2006 è:*

- a) *adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale;*
- b) *inviato successivamente per il parere, limitatamente alla coerenza di quanto previsto con riguardo alle aree portuali e retro-portuali perimetrali con i contenuti degli strumenti di pianificazione urbanistica vigenti relativi alle aree contigue a quelle portuali e retro-portuali sulle quali le previsioni del PRP potrebbero avere impatto, al comune e alla regione interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, nonché al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il parere sulla coerenza di quanto previsto con il DPSS e al Consiglio superiore dei lavori pubblici per il parere di competenza, che si esprimono entro novanta giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo;*
- c) *approvato, esaurita la procedura di cui al presente comma e quella di cui al comma 3-ter⁵, dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale entro quaranta giorni decorrenti dalla conclusione della procedura di VAS.*

Il PRP è un piano territoriale di rilevanza statale e rappresenta l'unico strumento di pianificazione e di governo del territorio nel perimetro di competenza delle aree portuali e retro-portuali.

Il PRP è uno strumento di pianificazione di tipo strutturale caratterizzato da flessibilità (sia nel disegno fisico del porto sia nella normativa sulle destinazioni d'uso) che si configura quale strumento di gestione e supporto decisionale formulando un insieme di criteri per la valutazione degli interventi (della loro sostenibilità ambientale e sociale e della loro fattibilità tecnico-economica) e demandando ad altri strumenti (per esempio ai Piani Operativi Triennali) le funzioni proprie della programmazione attuativa e della progettazione.

La natura *pianificatoria*, propria del PRP, implica che lo stesso venga corredato dal Rapporto Ambientale ai fini della procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

I PRP sono, quindi, conformati al contesto territoriale e socio-economico di livello locale – nel rispetto degli strumenti urbanistici vigenti – e vengono delineati sulla base dei

⁵ **3-ter.** *I piani regolatori portuali sono sottoposti, ai sensi della normativa vigente in materia, alla procedura di VAS.*

contenuti, delle previsioni e delle strategie del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica e del DPSS, nonché in conformità alle Linee guida emanate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I Piani Regolatori Portuali delineano l'ambito e l'assetto complessivo del porto e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate.

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

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

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

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

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

13. Conclusioni - Criteri seguiti nell'assetto del sistema e indirizzi per la futura pianificazione

Il presente Capitolo riporta, in estrema sintesi, l'approccio adottato nello sviluppo del presente DPSS e i risultati in termini di obiettivi integrati di sviluppo dei singoli porti del Sistema in coerenza con l'iter di condivisione messo in atto dalla AdSP dello Stretto.

13.1 RIFERIMENTI DI BASE UTILIZZATI PER L'ELABORAZIONE DEL DPSS

Come da trattazione che precede, il presente DPSS è stato sviluppato, oltre che sulla base della normativa vigente, ivi compresa la recente Sentenza della Corte

Costituzionale n. 6 del 26/01/2023, e degli studi specialistici nelle materie rilevanti, anche in relazione a:

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

13.2 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DI SISTEMA

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

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

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

Unitamente agli obiettivi specifici per i singoli porti, le indicazioni programmatiche di Sistema portuale sostanziano la struttura del DPSS individuando le linee guida utili sia

ad aggiornare e/o redigere i PRP sia a indirizzare la programmazione, triennale e non, in tema di pianificazione portuale.

Le indicazioni programmatiche di Sistema constano, quindi, di una componente fissa, coincidente con gli obiettivi generali da perseguire (**OBIETTIVI DI SVILUPPO**), sopra elencati, e di una componente variabile che delinea le modalità per il raggiungimento dei succitati obiettivi strettamente correlate a fattori variabili e contingenti propri del momento storico sia a livello locale che globale (**STRATEGIA DI INTERVENTO - INDICAZIONE - DIRETTIVE CORRELATE**).

13.3 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DEI SINGOLI PORTI DI SISTEMA

Gli indirizzi programmatici di Sistema sopra elencati vengono declinati per ciascuno scalo di Sistema nelle tabelle appresso riportate nelle quali si individuano **obiettivi di sviluppo, strategia di intervento, indicazione e direttive correlate**.

| OBIETTIVO DI SVILUPPO: | |
|--|---|
| Consolidamento e implementazione dei Porti di Sistema nella rete TEN-T | |
| Strategia di intervento_01 | |
| Apertura/implementazione di tavoli tecnici con i gestori delle reti infrastrutturali esistenti. | |
| Indicazione | |
| Aprire e/o implementare i tavoli tecnici aventi come tema la gestione delle infrastrutture viarie e ferroviarie. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana). |
| PORTO DI MILAZZO | Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana). |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria). |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria). |
| PORTO DI SALINE JONICHE | Aprire tavoli tecnici con il Comune, con RFI e con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria). |
| Strategia di intervento_02 | |
| Disporre azioni finalizzate all'accesso ai finanziamenti, nazionali ed europei, relativi alle infrastrutture. | |
| Indicazione | |

| | |
|---|---|
| Individuazione delle possibili fonti di finanziamento e redazione proposte/studi/progetti per accedere agli stessi finanziamenti. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Approfondire il tema del fabbisogno di infrastrutture di trasporto integrate per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |
| Strategia di intervento_03 | |
| Implementazione e riqualificazione delle infrastrutture portuali. | |
| Indicazione | |
| Individuazione delle priorità nella programmazione delle opere strategiche. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Implementare la capacità di accoglienza e gestione dei traffici crocieristici, valorizzare il waterfront cittadino nord e della zona falcata, ottimizzare la collocazione delle funzioni di traghettamento, cantieristiche e logistiche (ivi compresa la gestione dei flussi veicolari con la relativa viabilità e aree di accumulo e buffer). |
| PORTO DI MILAZZO | Avviare una revisione della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire una organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo a ogni funzione di avere margini di sviluppo futuri. |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Individuare le nuove funzioni portuali che potranno essere svolte negli ambiti interessati dallo spostamento del traghettamento operato dagli operatori privati e migliorare la qualità dell'accoglienza e dei servizi erogati ai passeggeri che usufruiscono del traghettamento operato da RFI che, in regime di continuità ferroviaria, sarà mantenuto. |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Definire l'integrazione delle attività portuali con il completamento della riqualificazione del lungomare cittadino e la realizzazione del Centro Polifunzionale e Museo del Mare. |
| PORTO DI SALINE JONICHE | Riqualificare e rendere operativo il porto. |

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

| Completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto | |
|---|---|
| Strategia di intervento_01 | |
| Implementazione di tavoli tecnici con i gestori delle reti infrastrutturali esistenti. | |
| Indicazione | |
| Implementare i tavoli tecnici aventi come tema la gestione delle infrastrutture viarie e ferroviarie. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Approfondire le tematiche connesse con il trasferimento del traffico di traghettamento di auto e mezzi pesanti dal Porto Storico e dalla Rada S. Francesco al nuovo Porto di Tremestieri in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana). |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Approfondire le tematiche connesse con lo spostamento delle attività di traghettamento dal Porto di Villa San Giovanni a un nuovo porto da realizzare a sud della città in località "Acciarelo" e "Bolano" in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria). |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| OBIETTIVO DI SVILUPPO: | |
|---|--|
| Aumento della capacità portuale negli ambiti RO-RO | |
| Strategia di intervento_01 | |
| Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico RO-RO. | |
| Indicazione | |
| Integrare il traffico delle merci operato con rotabili con le navi traghetto. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta. |
| PORTO DI MILAZZO | Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta. |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta. |

| | |
|---------------------------------|--|
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| | |
|--|---|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: Infrastrutturazione sostenibile e valorizzazione dei waterfront cittadini anche mediante l'adeguamento dei servizi di accoglienza lato terra e lo sviluppo dei terminal crociere | |
| Strategia di intervento_01 Promuovere la valorizzazione dei waterfront. | |
| Indicazione Riqualificare e organizzare i waterfront implementandone la funzione di "primo approccio" all'area portuale, alla città e al territorio per chi arriva dal mare. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Riqualificazione del waterfront cittadino e realizzazione di percorsi pedonali protetti per i passeggeri. |
| PORTO DI MILAZZO | Creazione di un ambito di waterfront dedicato all'ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini nell'ambito del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto. Eventuale riposizionamento del terminal passeggeri diretti alle Isole e creazione di un terminal passeggeri destinato alle navi da crociera e ai maxi yacht. |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Lo spostamento delle attività di traghettamento dal Porto di Villa San Giovanni a un nuovo porto da realizzare a sud potrebbe rappresentare un'occasione per la riqualificazione delle aree portuali e del relativo waterfront. |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Riqualificazione del waterfront a nord della città mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare. |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| | |
|---|--|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: Efficientamento energetico e ambientale | |
| Strategia di intervento_01 Riduzione dei consumi mediante l'efficientamento energetico delle infrastrutture portuali e realizzazione di infrastrutture a basso impatto e sostenibili. | |
| Indicazione - Incentivare l'alimentazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL) di navi e veicoli. | |

- Realizzare l'elettificazione delle banchine, favorendo il sistema Cold Ironing per l'alimentazione delle navi in sosta.
- Installare impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici portuali.
- Introdurre gradualmente l'uso dell'idrogeno su navi e veicoli.

| | Direttive correlate |
|---------------------------------------|--|
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Azioni da coordinare in sinergia con il DEASP. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

Strategia di intervento_02

Impiego di nuove fonti energetiche.

Indicazione

Promuovere la sperimentazione della produzione di energia da correnti marine.

| | Direttive correlate |
|---------------------------------------|--|
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Azioni da coordinare in sinergia con il DEASP. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

Eccellenza operativa

| | |
|--|---|
| Strategia di intervento_01 | |
| Mettere in campo azioni tese al miglioramento dei servizi erogati. | |
| Indicazione | |
| Assicurare servizi efficienti sia nelle azioni amministrative che in quelle tecnico-operative. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Formazione continua del personale e monitoraggio dei procedimenti amministrativi. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| | |
|--|--|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: | |
| Alleanza con i territori | |
| Strategia di intervento_01 | |
| Avviare un confronto con tutti gli "attori" presenti sul territorio al fine di individuare soluzioni di sviluppo infrastrutturale che favoriscano una crescita ordinata dei territori. | |
| Indicazione | |
| Stipulare accordi con le Istituzioni Universitarie e della Ricerca e con altre Amministrazione Pubbliche Territoriali. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Promuovere la diffusione delle iniziative che si intendono adottare e le azioni di coinvolgimento nelle attività di programmazione non solo delle rappresentanze istituzionali ma anche della società civile e del mondo produttivo. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |

| | |
|--------------------------------|--|
| PORTO DI SALINE JONICHE | |
|--------------------------------|--|

| | |
|--|---|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: | |
| Affidabilità istituzionale | |
| Strategia di intervento_01 | |
| Mettere in campo tutte le azioni necessarie a far sì che l'Ente sia riconosciuto, anche dal singolo cittadino/utente, come soggetto affidabile e portatore di interessi ben definiti e circoscritti. | |
| Indicazione | |
| Operare adottando azioni amministrative corrette, una programmazione inclusiva e una comunicazione pubblica discreta. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Azione amministrativa trasparente e improntata alla massima attenzione contro ogni forma di illegalità. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| | |
|---|---|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: | |
| Miglioramento dell'accessibilità dei porti (collegamenti di ultimo miglio) | |
| Strategia di intervento_01 | |
| Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con la finalità di facilitare lo spostamento di persone, mezzi, merci e, quindi, lo sviluppo delle attività produttive e di consumo. | |
| Indicazione | |
| Risolvere le carenze nei collegamenti. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Completare il collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e gli ambiti portuali mediante la nuova Via del Mare. |

| | |
|------------------------------------|--|
| PORTO DI MILAZZO | Ottimizzare i collegamenti viari e ferroviari (in particolare con il nuovo Pontile di Giammoro) delle aree portuali (alleggerimento della viabilità urbana). |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Accompagnare lo spostamento degli approdi a sud con la realizzazione di una nuova viabilità di connessione con il sistema autostradale (alleggerimento della viabilità urbana). |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Valorizzare le connessioni con la città (anche a livello intermodale con la ferrovia), la rete viaria e soprattutto da e per l'aeroporto "Minniti" perché lo stesso possa assumere il ruolo di "vero" Aeroporto dello Stretto. |
| PORTO DI SALINE JONICHE | Ristrutturazione infrastrutturale che assicuri l'accessibilità e la fruibilità del bacino e delle aree di retro-banchina, ripristino totale delle connessioni di ultimo miglio, sia ferroviarie che viabilistiche. |

| | |
|---|---|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: Trasformazione digitale | |
| Strategia di intervento_01 Completare la trasformazione digitale dell'Ente sia con riferimento ai processi amministrativi che ai processi operativi portuali. | |
| Indicazione Dotarsi di un Piano di azione digitale. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Ingegnerizzare/informatizzare i processi amministrativi e quelli logistici. |
| PORTO DI MILAZZO | |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | |
| PORTO DI SALINE JONICHE | |

| | |
|--|--|
| OBIETTIVO DI SVILUPPO: Consolidamento della posizione sui mercati | |
| Strategia di intervento_01 Consolidare e implementare gli asset portuali (le tipologie di traffico nei porti dell'AdSP). | |
| Indicazione | |

| | |
|---|---|
| Supportare gli operatori portuali e logistici con azioni costanti, anche nelle scelte di programmazione, finalizzate al miglior posizionamento sui mercati dei porti del Sistema. | |
| | Direttive correlate |
| PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI | Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico ro-ro e il settore crocieristico. |
| PORTO DI MILAZZO | Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico ro-ro. Implementare e ottimizzare la funzione RO-PAX da e verso le Isole Eolie, nonché le funzioni commerciale, cabotaggio e turistico-diportistica con particolare riferimento ai maxi-yachts. Valorizzare le aree ZES della Sicilia Orientale ubicate nell'agglomerato industriale di Giammoro quale 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. |
| PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI | Ricollocare/ottimizzare le funzioni di traghettamento ferroviario, veicolare e passeggeri con la sponda siciliana (ivi compresa l'implementazione delle strutture asservite ai passeggeri). Implementare nuove funzioni turistico-diportistiche. |
| PORTO DI REGGIO CALABRIA | Valorizzare il posizionamento in chiave turistica (da diporto e crociere), anche in relazione agli importanti interventi di riqualificazione in corso di programmazione (cfr. Protocollo di Intesa di Luglio 2022), con la possibilità di godere delle aree portuali anche da parte della cittadinanza. |
| PORTO DI SALINE JONICHE | Implementazione delle funzioni commerciale, turistica e peschereccia. |

13.4 COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI DI ULTIMO MIGLIO

Si riporta una sintesi delle connessioni di ultimo miglio esistenti e programmate:

- **Porto storico di Messina e Porto di Tremestieri** (*per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.02_MESSINA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO - TAVOLA B.04_TREMESTIERI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO*).

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento del porto storico con la rete autostradale attraverso gli svincoli di "Messina S. Filippo", "Messina Gazzi", "Messina Centro" e "V.le Bocchetta". Questi assi di penetrazione sono intercettati dall'itinerario ortogonale di Via G. Farina / Via Rizzo/ Viale della Liberta (itinerario urbano della SS114) che consente l'accesso alle banchine portuali e agli imbarchi RFI e Caronte, mentre l'accesso alle aree della zona Falcata, al porto commerciale e al terminal RO-RO è garantito attraverso il cavalcavia di Via Cannizzaro;
- secondo accesso alla zona Falcata, limitato alle sole autovetture, tramite il sottopasso ferroviario di Via S. Cecilia e la via Blasco;

- per quanto riguarda lo scalo di Tremestieri il sistema di accesso veicolare è gestito dallo svincolo che connette il terminal traghetti, l'autostrada A18 e la SS114; inoltre, è possibile raggiungere il terminal portuale lungo costa tramite la SS 114;
- dal nodo messinese, le linee ferroviarie raggiungono il parco ferroviario, la stazione passeggeri di Messina centrale (posta a ridosso del porto storico e costituente corpo unico con l'attuale stazione marittima), l'adiacente sistema di traghettamento ferroviario costituito dal fascio binari di composizione/scomposizione treni e dai tronchini di collegamento agli invasi di accosto dei ferry-boat;
- le invasature del porto sono collegate alla stazione. Lo scalo cui fanno capo le corse marittime è composto da un fascio viaggiatori con 10 binari e un fascio merci (4 binari per arrivo treni e imbarco corse marittime; 6 binari di ricevimento corse marittime; 10 binari (fascio Tripoli) di circa 600 m per lo smistamento delle corse marittime in arrivo e composizione dei treni in partenza).

Connessioni di ultimo miglio programmate

- "Via del Mare" quale nuovo collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e gli ambiti portuali.
 - Viabilità interna alla circoscrizione in località *zona Falcata*: tratti da adeguare o di previsione (come da vigente PRP).
- **Porto di Milazzo** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.05_MILAZZO_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI DI ULTIMO MIGLIO).

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- l'accessibilità carrabile alle aree portuali è garantita dalla rete urbana, attraverso l'"Asse Viario" e il nodo di Piazza XXV aprile dal quale si raggiunge, mediante la Via Magistri - De Gasperi, l'imbarco dei terminal traghetti; l'accessibilità carrabile può avvenire altresì dalla prima uscita dell'Asse Viario, percorrendo il Viale Gramsci, per poi proseguire lungo la Via Acquevole, la Via Tonnara e infine la Via Bixio;
- non è presente una connessione di ultimo miglio tra la linea ferroviaria Messina - Palermo e le banchine portuali.

Connessioni di ultimo miglio programmate

- by-pass viario di connessione tra il porto di Milazzo e l'area industriale di Giannoro;
- bretella di collegamento che consenta di raccordare l'Asse Viario (e quindi l'adiacente Zona economica speciale) alle banchine commerciali del Porto e all'area industriale di Giannoro tramite un tracciato dedicato munito di sottopasso;

- raccordo ferroviario di connessione tra il pontile di Giammoro e la stazione di Pace del Mela.
- **Porto di Villa San Giovanni** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.06_VILLA S. GIOVANNI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento porto - Autostrada A2 mediante lo svincolo di Villa San Giovanni dal quale parte la diramazione SS738 che collega l'infrastruttura primaria al porto e al centro cittadino;
- collegamento con il lungomare Cenide, dove sono collocati i terminal traghetti e navi veloci di attraversamento dello Stretto e le aree operative portuali, gestito mediante un sistema di strade urbane passanti per il piazzale della stazione ferroviaria;
- il terminal traghetti RFI – Bluferris è munito di una viabilità dedicata e segregata da quella urbana, connessa direttamente alla SS738. Gli altri terminal portuali sono raggiungibili, mediante una viabilità interna all'ambito portuale composta dal Lungomare Cenide / Via Salvo d'Acquisto;
- la viabilità interna all'ambito portuale è connessa al tessuto viario urbano attraverso i sottopassi ferroviari di Via Riviera e Via Garibaldi;
- la struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria in quanto dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Connessioni di ultimo miglio programmate

- viabilità di accesso direttamente collegata allo svincolo autostradale al fine di decongestionare il traffico urbano e implementare l'accessibilità della potenziale espansione delle funzioni portuali a sud;
 - area di accumulo dei mezzi in attesa di imbarco nei periodi di elevato afflusso di traffico.
- **Porto di Reggio Calabria** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.07_REGGIO CALABRIA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento diretto del porto con l'autostrada A2 attraverso il bypass sopraelevato che raccorda lo svincolo autostradale nord con la banchina portuale per l'imbarco veicoli e la darsena turistica; proseguendo lungo il bypass si raggiunge invece il comparto urbano dove è situato l'accesso agli aliscafi. Il nodo che conduce alla banchina aliscafi comprende una rotatoria dove confluiscono il bypass autostradale, l'arteria urbana di Via Lia Vico I / Viale Boccioni, il lungomare Falcomatà e la viabilità di accesso alla banchina.

Il lungomare Falcomatà gestisce gli smistamenti veicolari nord-sud, mentre i due assi di penetrazione urbana trasversale di Via Argine Calopinace e Via Lia Vico I / Viale Boccioni garantiscono le connessioni con l'entroterra;

- relativamente al trasporto delle merci non è presente una connessione diretta di ultimo miglio ferroviario tra la rete portante e le banchine portuali;(?)
- per il trasporto passeggeri la stazione ferroviaria di Reggio Calabria Lido è la più vicina al terminal traghetti.

- **Porto di Saline Joniche** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.08_SALINE JONICHE_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- strada di collegamento alla viabilità urbana e alla Statale Jonica;
- n. 2 binari in disuso all'interno dell'area portuale;
- scalo ferroviario in disuso ubicato a una distanza dal porto inferiore a 1 km verso nord.

13.5 ATTRAVERSAMENTI DEI CENTRI URBANI

Per quanto concerne infine gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti di Sistema, si specifica quanto segue.

- **Porto storico di Messina**

La mitigazione dell'attraversamento del centro urbano cittadino da parte dei mezzi gommati potrà attuarsi in concomitanza con il raggiungimento dell'operatività del nuovo Porto di Tremestieri, sito in posizione decentrata e periferica e direttamente connesso allo svincolo autostradale.

- **Porto di Tremestieri**

La configurazione del sistema di accesso veicolare allo scalo portuale di Tremestieri, direttamente connesso allo svincolo autostradale, garantisce che il traffico non gravi sul tessuto urbano.

- **Porto di Milazzo**

La realizzazione di una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro potrà consentire l'eliminazione dell'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, oggi presente

- **Porto di Villa San Giovanni**

La mitigazione del traffico di autovetture e mezzi gravante sulla rete viaria urbana di Villa San Giovanni potrà essere conseguita con lo spostamento a sud dell'infrastruttura portuale.

- **Porto di Reggio Calabria**

Il porto di Reggio Calabria, inserito nel tessuto urbano cittadino, dovrà essere oggetto di una razionalizzazione delle connessioni con la viabilità urbana a sud e di una mitigazione delle interferenze con la viabilità comunale.

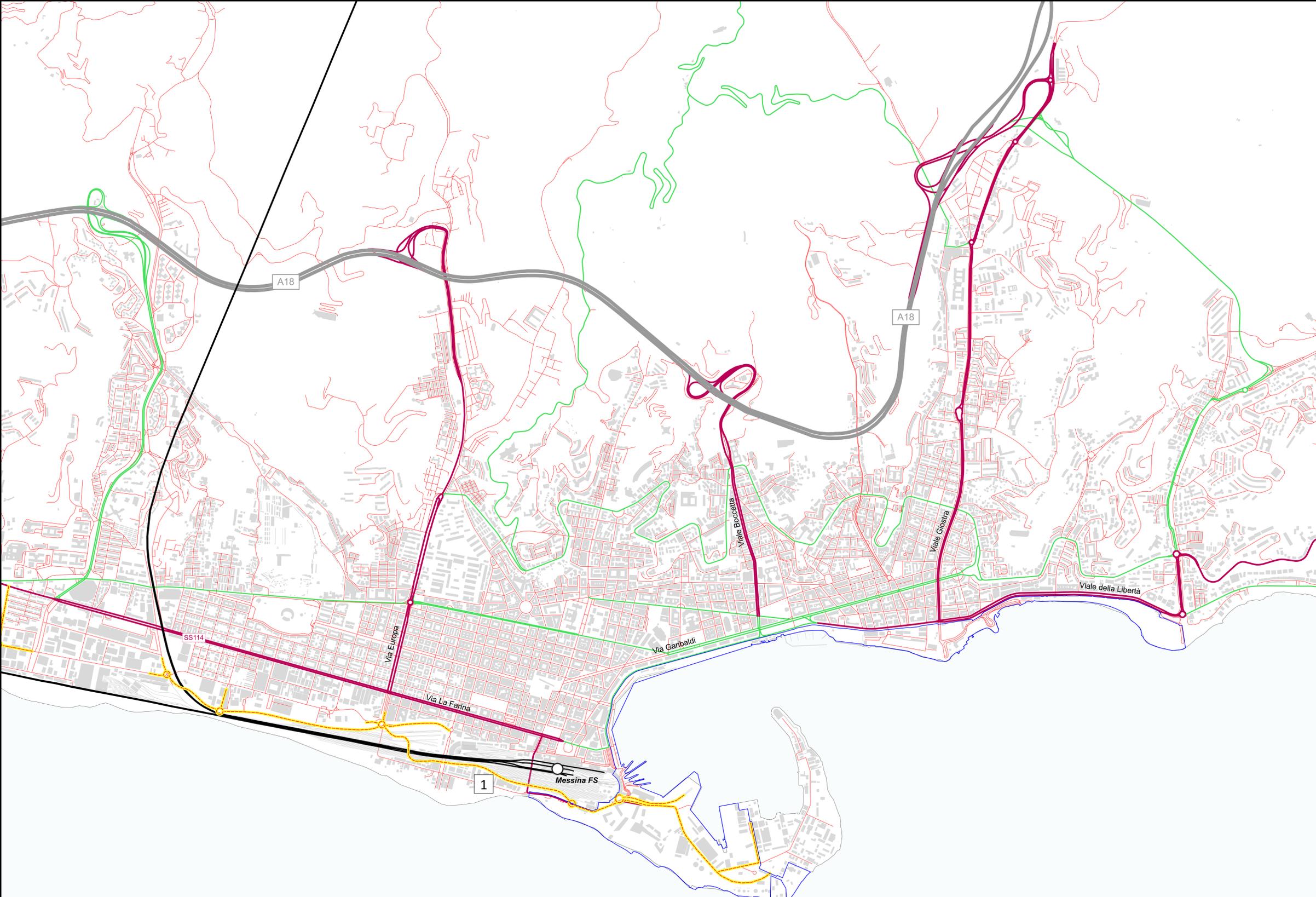
- **Porto di Saline Joniche**

Stante la posizione dello scalo portuale, sito in area industriale defilata dal contesto urbano, non si ravvisano interferenze all'attualità tra l'operatività dell'infrastruttura e l'attraversamento del centro urbano.

Si evidenzia che, ai fini dell'ottimizzazione degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti per l'operatività dei singoli porti di Sistema, l'attuazione delle previsioni di ultimo miglior favorirà l'alleggerimento del traffico urbano e il conseguente miglioramento dell'interconnessione dei singoli porti con il relativo contesto di riferimento.

Elenco Allegati

- TAVOLA B.01_Messina_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.02_Tremestieri_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.03_Milazzo_Assetto Infrastrutturale e Connessioni di Ultimo Miglio
- TAVOLA B.04_Villa S. Giovanni_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.05_Reggio Calabria_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.06_Saline Joniche_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA C.01_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Messina
- TAVOLA C.02_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Tremestieri
- TAVOLA C.03_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Milazzo
- TAVOLA C.04_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Villa San Giovanni
- TAVOLA C.05_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Reggio Calabria
- TAVOLA C.06_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Saline Joniche



- LEGENDA**
- Circonscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
 - Tessuto edilizio
 - Sistema infrastrutturale**
 - Ferrovia esistente
 - rete primaria
 - rete di servizio
 - Stazione ferroviaria
 - Viabilità esistente
 - autostrada
 - strada primaria
 - strada secondaria
 - strada locale
 - Connessioni di ultimo miglio programmate**
 - Viabilità di previsione
 - 1 "Via del Mare" nuovo collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il Porto



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

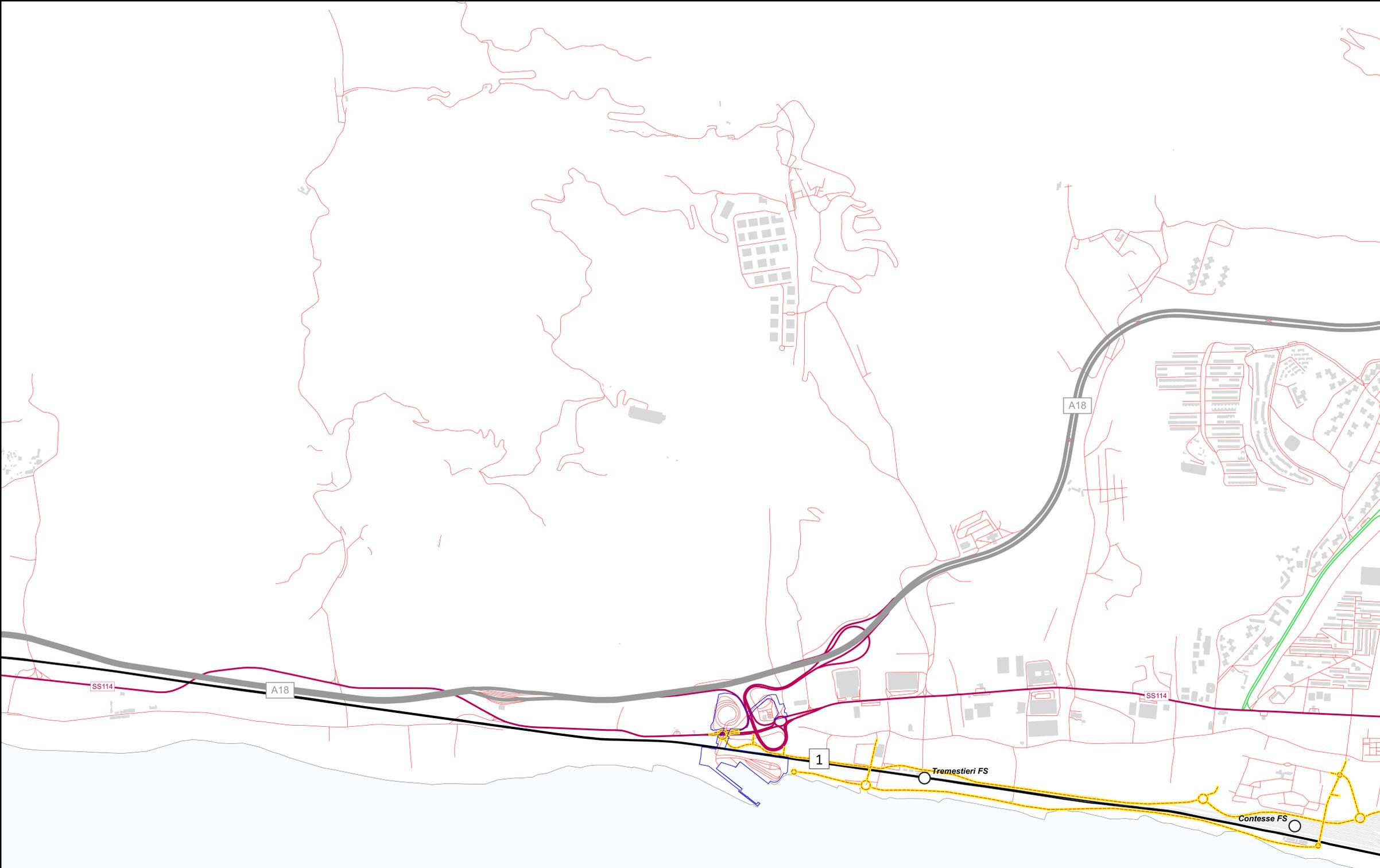
B_ANALISI TERRITORIALI
MESSINA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI DI
ULTIMO MIGLIO

PROGETTAZIONE
 PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
 DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo
 SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

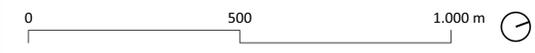
Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

Direttore Area IV Tecnica
 ing. Massimiliano Maccarone
Ufficio 2° - Pianificazione
 arch. Alessia Scimone
Segretario Generale
 dott. Domenico La Tella
Presidente
 ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO
B.01
 SCALA 1:10.000



- LEGENDA**
- Circonscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
 - Tessuto edilizio
 - Sistema infrastrutturale**
 - Ferrovie esistenti
 - rete primaria
 - rete di servizio
 - Stazione ferroviaria
 - Viabilità esistente**
 - autostrada
 - strada primaria
 - strada secondaria
 - strada locale
 - Connessioni di ultimo miglio programmate**
 - Viabilità di previsione
- 1 "Via del Mare" nuovo collegamento viario stabile tra il sistema autostradale ed il Porto



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

B_ANALISI TERRITORIALI
TREMESTIERI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI DI
ULTIMO MIGLIO

PROGETTAZIONE
PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Sutera, ing. Salvatore Russo
SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

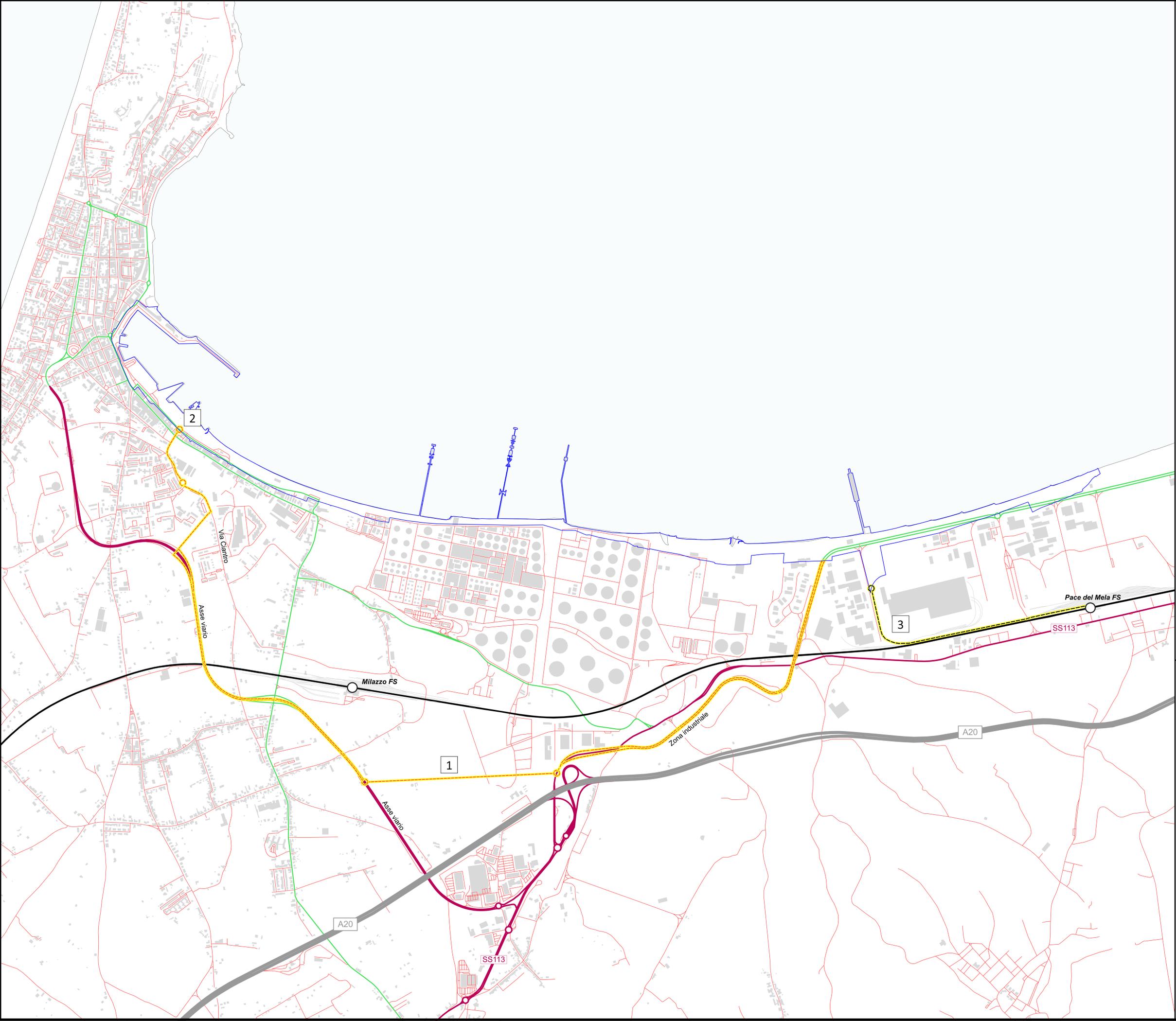
Direttore Area IV Tecnica
 ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
 arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
 dott. Domenico La Tella

Presidente
 ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO
B.02
 SCALA 1:7.500



LEGENDA

- Circonscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
- Tessuto edilizio
- Sistema infrastrutturale**
- Ferrovia esistente
 - rete primaria
 - rete di servizio
- Stazione ferroviaria
 - Stazione ferroviaria
- Viabilità esistente
 - autostrada
 - strada primaria
 - strada secondaria
 - strada locale
- Connessioni di ultimo miglio programmate**
- Viabilità esistente e di previsione
- Raccordo ferroviario di previsione
- 1 By-pass viario di connessione tra il Porto e area industriale di Giammoro
- 2 Bretella di collegamento alla viabilità primaria mediante sottopasso
- 3 Raccordo ferroviario di connessione tra il Pontile di Giammoro e la stazione di Pace del Mele



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**

**B_ANALISI TERRITORIALI
MILAZZO_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI DI
ULTIMO MIGLIO**

PROGETTAZIONE
 PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
 DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo
 SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

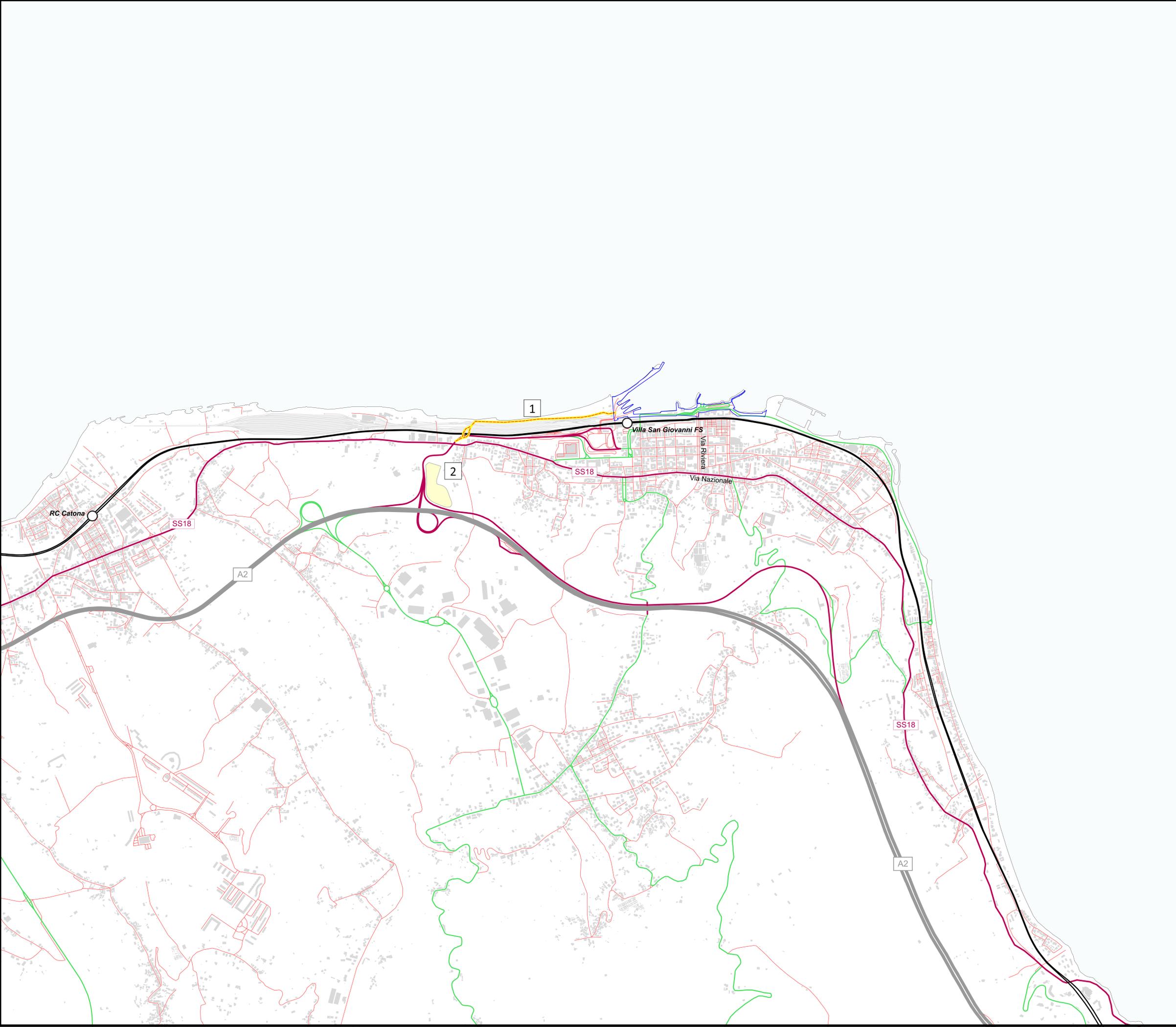
Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO
B.03
SCALA 1:10.000



- LEGENDA**
- Circoscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
 - Tessuto edilizio
 - Sistema infrastrutturale**
 - Ferrovia esistente
 - rete primaria
 - rete di servizio
 - Stazione ferroviaria
 - Viabilità esistente**
 - autostrada
 - strada primaria
 - strada secondaria
 - strada locale
 - Connessioni di ultimo miglio programmate**
 - Viabilità di previsione
 - Area di accumulo mezzi
 - 1 Viabilità di accesso direttamente collegata allo svincolo autostradale al fine di decongestionare il traffico urbano e implementare l'accessibilità della potenziale espansione delle funzioni portuali a sud
 - 2 Area di Accumulo dei mezzi in attesa di imbarco nei periodi di elevato afflusso di traffico



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

B_ANALISI TERRITORIALI
VILLA S. GIOVANNI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E
CONNESSIONI DI ULTIMO MIGLIO

PROGETTAZIONE
PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Suteria, ing. Salvatore Russo
SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

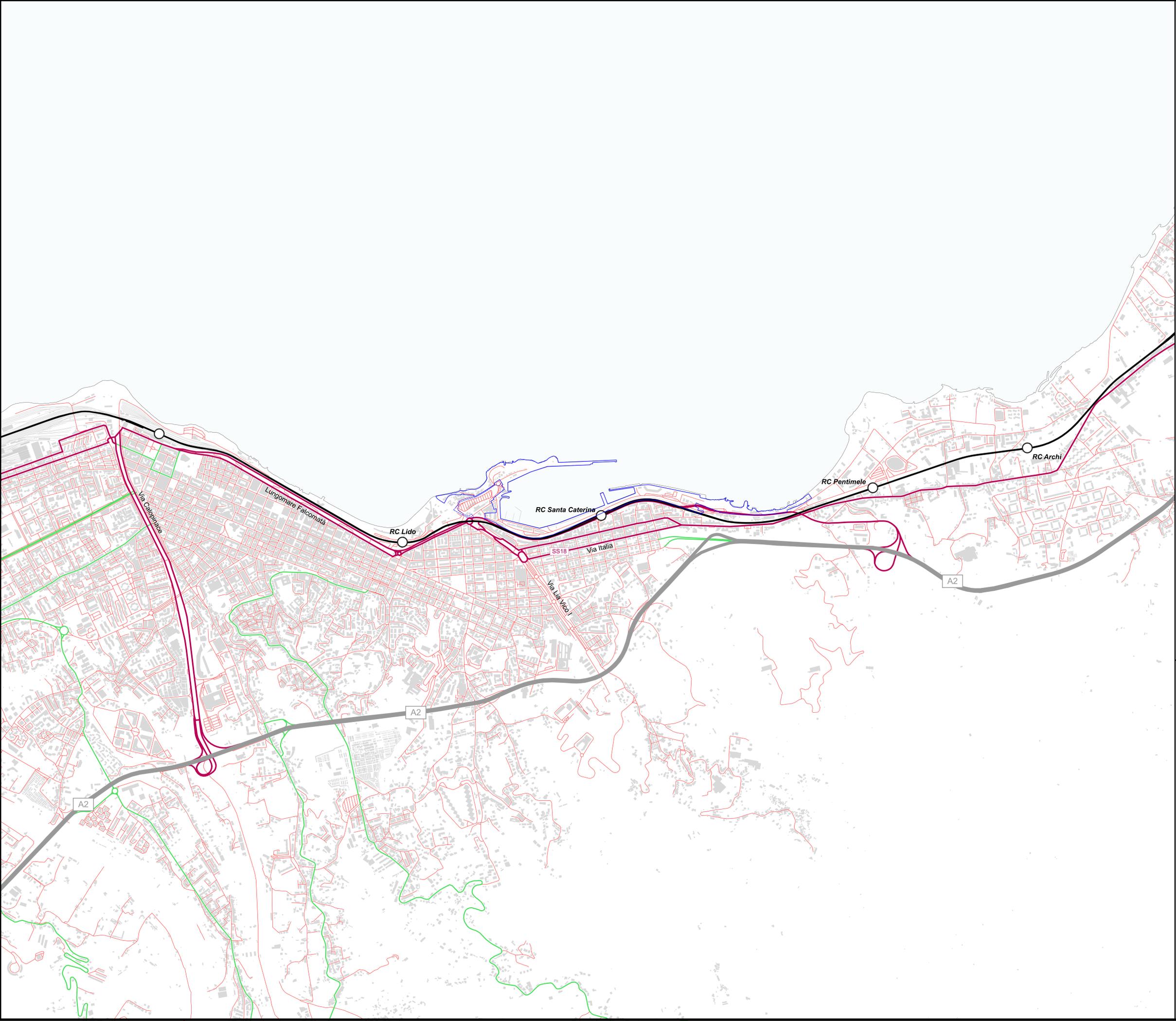
Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO
B.04
SCALA 1:10.000



LEGENDA

- Circonscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
- - - Aree Demaniali
- Tessuto edilizio
- Sistema infrastrutturale**
- Ferrovia esistente**
- rete primaria
- rete di servizio
- Stazione ferroviaria
- Viabilità esistente**
- autostrada
- strada primaria
- strada secondaria
- strada locale



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

B_ANALISI TERRITORIALI
REGGIO CALABRIA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E
CONNESSIONI DI ULTIMO MIGLIO

PROGETTAZIONE
PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Sulera, ing. Salvatore Russo
SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

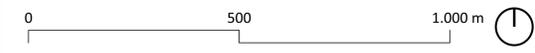
Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

Direttore Area IV Tecnica
 ing. Massimiliano Maccarone
Ufficio 2° - Pianificazione
 arch. Alessia Scimone
Segretario Generale
 dott. Domenico La Tella
Presidente
 ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO
B.05
 SCALA 1:10.000



- LEGENDA**
- Circoscrizione Territoriale AdSP dello Stretto
 - Tessuto edilizio
 - Sistema infrastrutturale**
 - Ferrovia esistente**
 - rete primaria
 - rete di servizio
 - Stazione ferroviaria
 - Viabilità esistente**
 - autostrada
 - strada primaria
 - strada secondaria
 - strada locale



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

B_ANALISI TERRITORIALI
SALINE JONICHE_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI
DI ULTIMO MIGLIO

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

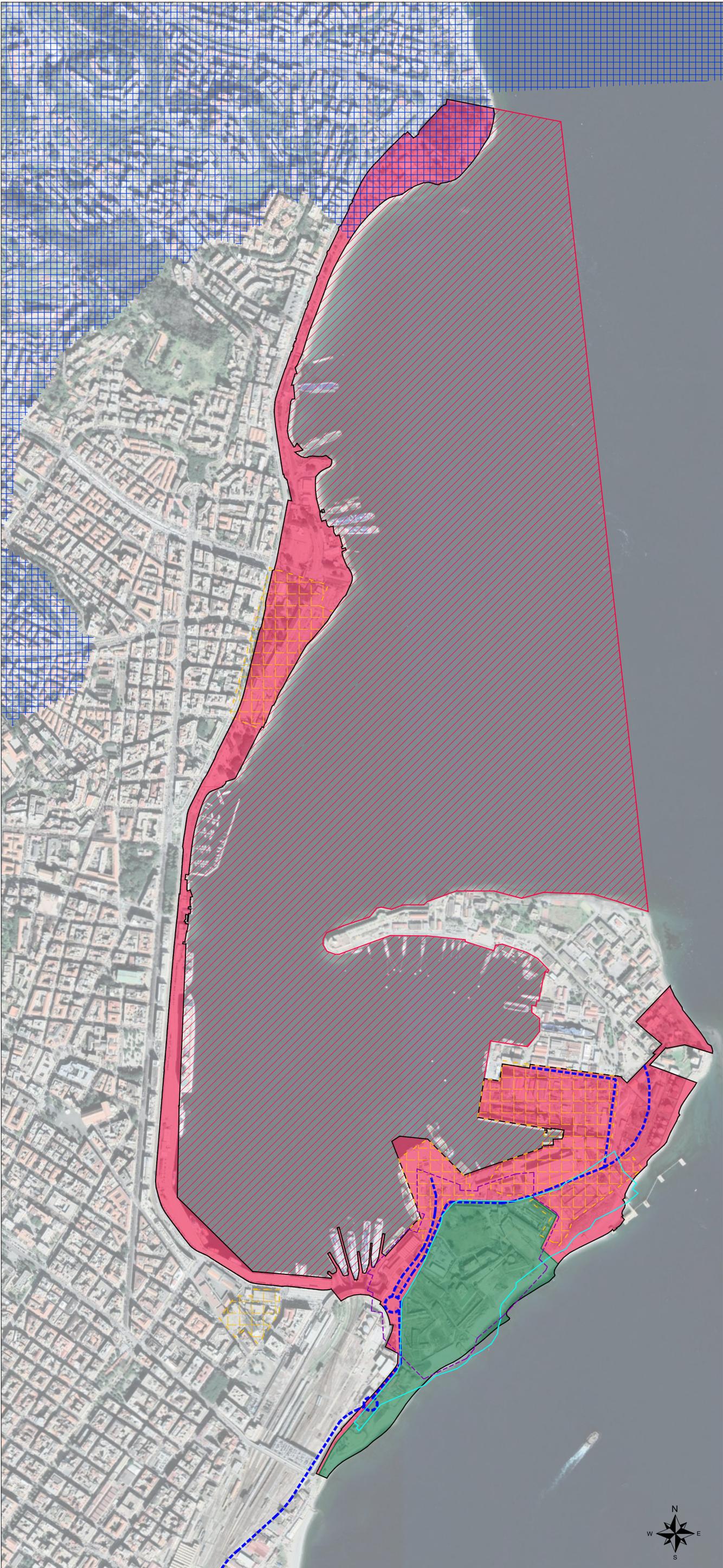
Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

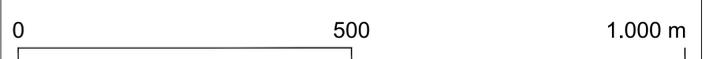
ALLEGATO
B.06
SCALA 1:7.500



LEGENDA

-  circoscrizione territoriale AdSP dello Stretto
-  aree di interazione porto-città
-  aree retro-portuali
-  aree portuali
-  aree portuali a mare

-  viabilità ultimo miglio_strade
-  aree ZES
-  ZPS ITA030042
Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina
-  Vincolo ex lege n. 364/1909
-  Vincolo ex declaratoria n. 1999/1990



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**

**C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI MESSINA**

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 5/05/2023 delibera n. ____

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

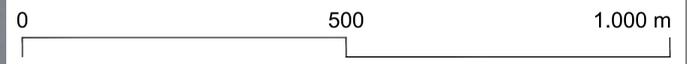
Presidente
ing. Mario Paolo Mega

**ALLEGATO
C.01**



LEGENDA

-  circoscrizione territoriale AdSP dello Stretto
-  aree di interazione porto-città
-  aree retro-portuali
-  aree portuali
-  aree portuali a mare
-  aree di interesse retro-portuale
-  aree di interesse portuale
(realizzando porto nuovo di Tremestieri)
-  aree a mare di interesse portuale
-  aree a terra di interesse portuale
-  viabilità ultimo miglio_strade
nuova via del Mare
-  aree ZES



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI TREMESTIERI

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

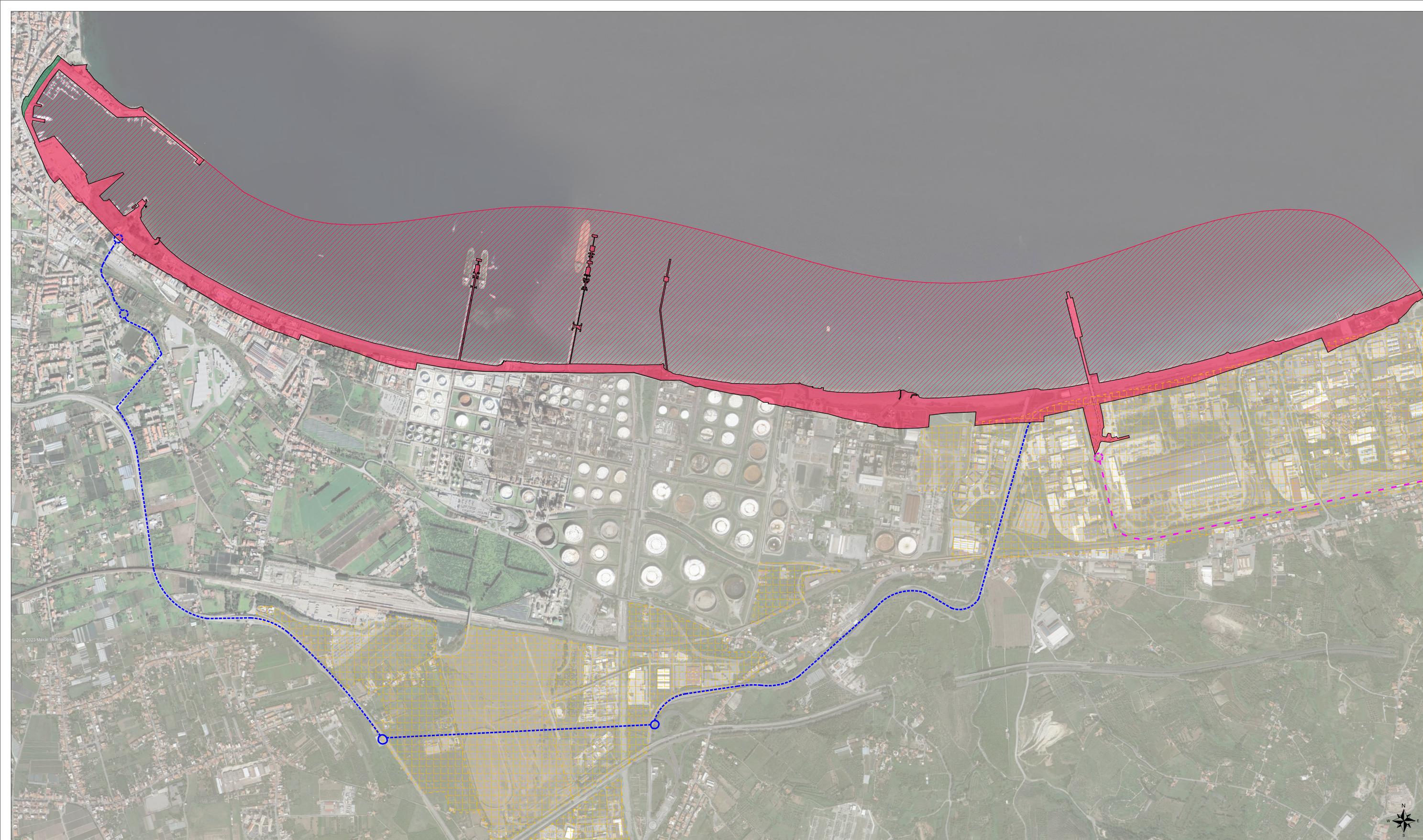
Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

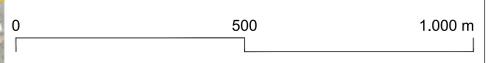
ALLEGATO

C.02





- LEGENDA**
-  circoscrizione territoriale AdSP dello Stretto
 -  aree di interazione porto-città
 -  aree retro-portuali
 -  aree portuali
 -  aree portuali a mare
 -  viabilità ultimo miglio_strade
 -  viabilità ultimo miglio_ferrovia
 -  aree ZES



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI MESSINA

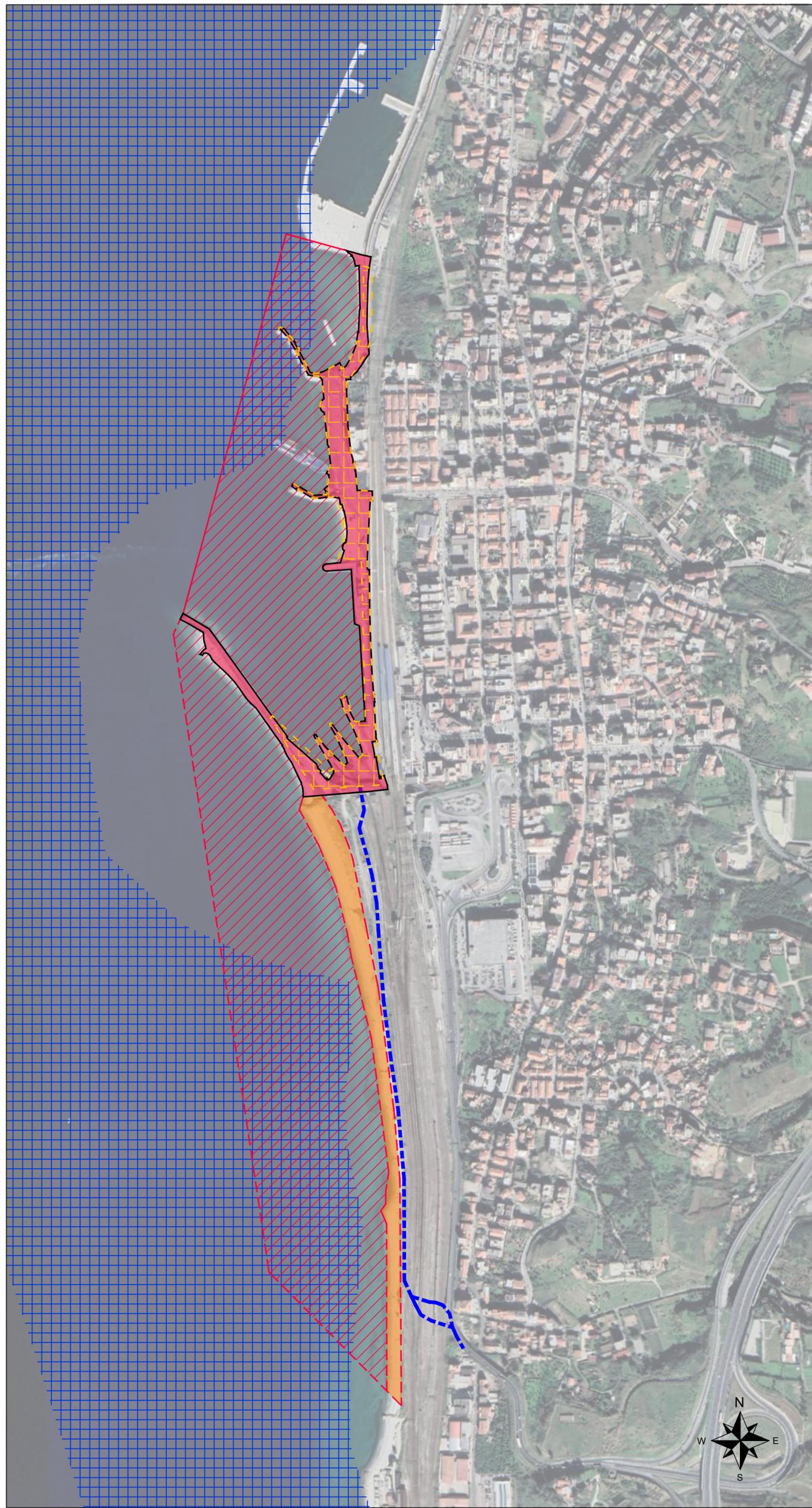
PROGETTAZIONE
PROGER s.p.a. (capogruppo)
 ing. Roberto D'Orazio
DINAMICA s.r.l.
 ing. Antonino Sùtera, ing. Salvatore Russo
SYSTEMATICA s.r.l.
 arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

Direttore Area IV Tecnica
 ing. Massimiliano Maccarone
 Ufficio 2° - Pianificazione
 arch. Alessia Scimone
 Segretario Generale
 dott. Domenico La Tella
 Presidente
 ing. Mario Paolo Mega

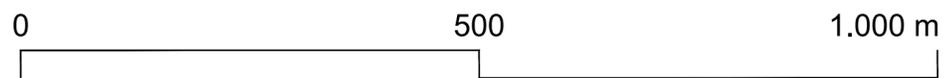
ALLEGATO
C.03





LEGENDA

-  circoscrizione territoriale AdSP dello Stretto
-  aree di interazione porto-città
-  aree retro-portuali
-  aree portuali
-  aree portuali a mare
-  aree di interesse portuale
-  aree a mare di interesse portuale
-  viabilità ultimo miglio_strade
-  aree ZES
-  ZSC IT9350172
Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**

**C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI**

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

**Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato
di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138**

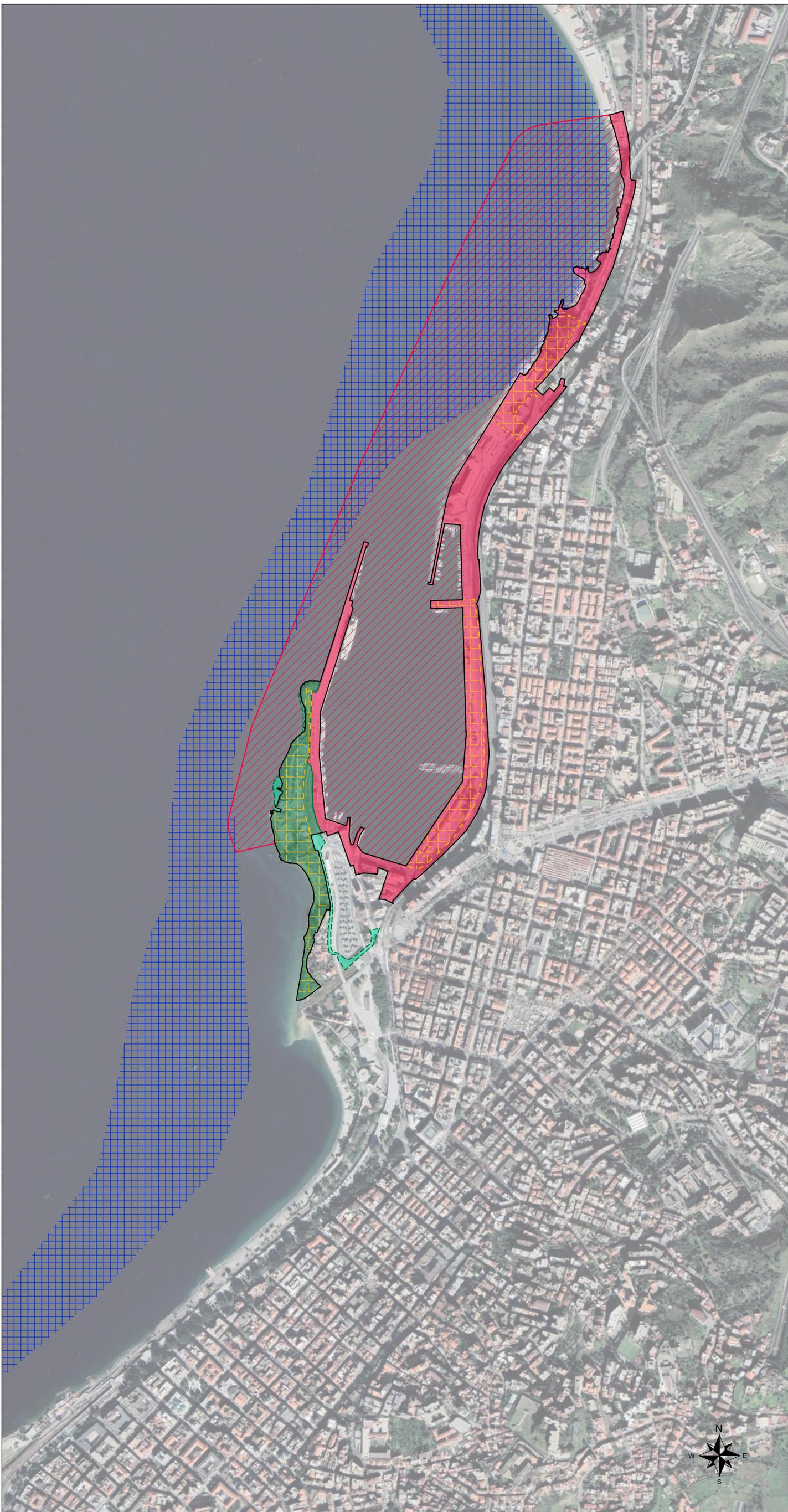
Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

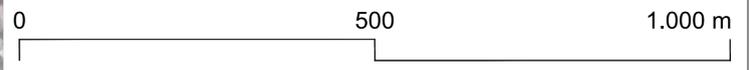
Presidente
ing. Mario Paolo Mega

**ALLEGATO
C.04**



LEGENDA

- circostrizione territoriale AdSP dello Stretto
- aree di interazione porto-città
- aree retro-portuali
- aree portuali
- aree portuali a mare
- aree di interesse interazione porto-città
- aree ZES
- ZSC IT9350172
Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA

C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI REGGIO CALABRIA

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutura, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

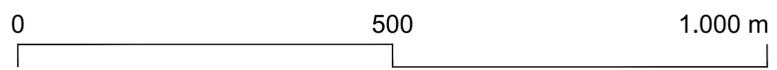
ALLEGATO
C.05





LEGENDA

- circonscrizione territoriale AdSP dello Stretto
- aree di interazione porto-città
- aree retro-portuali
- aree portuali
- aree portuali a mare
- ZSC IT9350143
Saline Joniche



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
DOCUMENTO DI PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA**

**C_RIPARTIZIONE AMBITI PORTUALI
PORTO DI SALINE JONICHE**

PROGETTAZIONE

PROGER s.p.a. (capogruppo)
ing. Roberto D'Orazio

DINAMICA s.r.l.
ing. Antonino Sutera, ing. Salvatore Russo

SYSTEMATICA s.r.l.
arch. Samuele Camolese, arch. Filippo Bregola, arch. Vittoria Attardi

**Revisione aggiornata a seguito dell'approvazione in Comitato
di Gestione nella riunione del 05/05/2023 - Delibera n. 138**

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

**ALLEGATO
C.06**

APPENDICE 1 – Contenuti di dettaglio Focus Group

Focus Group Stakeholder – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 13/07/2022

➤ Interventi

- **Mega:** *Saluti e introduzione finalità primo incontro, invito rivolto ai componenti di diritto del Comitato di Gestione e all'Organismo di Partenariato, per la redazione del DPSS, a partire dagli accordi già siglati con i Comuni. Introduzione RTPS Proger-Dinamica-Systematica. Prima di pervenire alla proposta di DPSS - adottato dal Comitato di Gestione e sottoposto in CdS, previo preliminare passaggio attraverso l'Organismo di Partenariato - il DPSS dovrà esser redatto quale strumento aderente alle aspettative e alle esigenze della cittadinanza e degli operatori. Successivi incontri seguiranno per singoli Porti, con la partecipazione degli Enti istituzionali interessati al tema. Dopo l'estate confronto con la cittadinanza. Il DPSS viene approvato dalla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP composta da tutti i presidenti AdSP e presieduta dal Ministro. Il DPSS resta escluso dalla procedura di VAS per sua stessa natura e fase diversa da quella di pianificazione. I contenuti del DPSS sono 4 e si articolano attraverso obiettivi di sviluppo dell'AdSP, ambiti portuali perimetrazione e delimitazione a cura di AdSP (portuali, retroportuali e di interazione porto-città), funzioni {...}, collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio lato terrestre (viario e ferroviario). Per il porto di Messina si faccia riferimento al Piano Operativo Triennale, approvato ad agosto 2020, ed al PRG portuale, approvato ad agosto 2018, mentre per gli altri porti si faccia riferimento alle precorse intese raggiunte attraverso gli accordi sottoscritti e recanti le linee di sviluppo dei singoli porti da recepire nel DPSS.*
- **Sutera:** *Breve presentazione delle società che compongono il RTPS e gruppo di lavoro, introduzione temi DPSS attraverso proiezione PPT e conclusione con taglio operativo per acquisire, a corredo della documentazione in atti, riflessioni a cura degli intervenuti. Segue quindi illustrazione PPT.*
- **Franza:** *Saluti e ringraziamenti, valutazione generale su esposizione DPSS a cura Sutera condividendone contenuti e valutazione. Facendo riferimento agli accordi intervenuti tra AdSP e Comuni, Franza, in rappresentanza dell'Organismo di Partenariato, manifesta disponibilità a collaborare ma richiede chiarezza sul tipo di contributo da offrire in considerazione delle singole e specifiche conoscenze maturate nei singoli settori. Suggestisce quindi di "spacchettare" i lavori proseguendo la discussione con riunioni specifiche per singoli porti/temi. Interviene Mega e chiarisce che in realtà tutto quanto discusso afferisce alla redazione del DPSS, pertanto i contributi degli operatori sono funzionali alla stesura del DPSS ossia alle strategie di sviluppo dell'AdSP. Ad esempio cita i possibili scenari del traghettamento, al di fuori delle attuali aree in cui opera C&T guardando a sud come di intesa con l'Amministrazione comunale. DPSS e successivi accordi costituiranno la base per la futura pianificazione. Franza anticipa che farà una memoria di carattere generale per il DPSS e di dettaglio anche per la futura pianificazione. Mega sottolinea che alla fine del percorso di ascolto sottoporrà la bozza del DPSS anche all'Organismo di Partenariato affinché questo possa esprimersi sulle scelte evidenziando l'importanza della conclusione di questa prima fase entro il corrente mese di luglio. Quindi ben vengano le memorie degli operatori, ad esempio segnatamente in riferimento alla cantieristica nel porto di Messina per un possibile futuro del settore per il quale si richiede una visione esistente / futuro, escludendo le aree della zona falcata per i vincoli ivi apposti e le problematiche recentemente emerse anche nella considerazione che il PRG non esprime ivi alcuna previsione. Mega affronta quindi, con gli intervenuti, il tema della Cantieristica a Messina, che merita la massima attenzione ("i Cantieri dello Stretto di rada S. Francesco che*

fine fanno?") e delle Autostrade del Mare per le future previsioni di programmazione e pianificazione per le strutture e infrastrutture portuali. Ad esempio, in particolare, il Porto di Tremestieri appare insufficiente in particolare per la logistica delle aree di accumulo veicoli a monte delle aree di imbarco/sbarco ("così com'è concepito al momento non può funzionare"), per cui si richiede un adeguato confronto sui temi di sviluppo portuale. Franza conclude evidenziando quindi i limiti concettuali del DPSS e ribadisce comunque la necessità di sviluppo della cantieristica, richiedendo ulteriori incontri specifici per singoli porti nei quali dettagliare le singole specificità ed esigenze portuali nella differenza, per quanto di suo interesse, ad esempio tra traghetti e cabotaggio. Infine, su Tremestieri, nell'anticipare l'esistenza di uno studio degli operatori, ne evidenzia tutta una serie di criticità sulla adeguatezza e funzionalità, demandando a eventuali successivi incontri comunque preceduti dalla redazione di una relazione a cura degli armatori. Lascia quindi la riunione per un impegno esterno.

- **Mega:** Rivolgendosi a Latino, D'Amico e Corrao dell'Organismo di Partenariato chiede se necessitano di una illustrazione dei singoli accordi con i comuni o se il quadro illustrativo e informativo oggi esposto può essere ritenuto sufficiente per le finalità sottese dalla redazione del DPSS, sollecitando loro una eventuale produzione documentale e manifestando piena disponibilità all'attenzione e all'ascolto, perché si limiti il ricorso a ulteriori riunioni e lungaggini.
- **Maccarrone:** Interviene, su richiesta di Mega, illustrando gli accordi agli atti.
 - Si parte dal PRG di Messina per le criticità in essere su porti di Messina e Tremestieri in termini di aree e infrastrutture, evidenziando la necessità di procedere alla ripermimetrazione delle aree e degli ambiti portuali.
 - Passa quindi al Porto di Milazzo e alle ipotesi infrastrutturali delineate per i successivi momenti di programmazione e pianificazione, evidenziando l'importanza della coerenza delle previsioni e dei contenuti di ogni fase. Passa quindi a S. Filippo e Pace del Mela illustrando le questioni inerenti il Pontile di Giammoro e la viabilità di previsione, insieme al terminal passeggeri, ormeggi bretella di collegamento conasse viario e palazzina uffici.
 - Per il Porto di Villa S. Giovanni Maccarrone illustra le previsioni riguardanti l'incremento delle funzioni portuali in nuove aree, previo risanamento strutturale delle banchine esistenti e un ampliamento con affidamento della progettazione già effettuato (Acquatecno), la gara lavori sarà da 4-5 milioni di euro, terminal passeggeri (progettazione affidata a RFI che sta producendo PFTE con camminamento passeggeri e terminal), aree di accumulo, nuovi banchinamenti, stazione marittima dedicata, ripascimento spiaggia a sud per la sistemazione complessiva del porto, nuovo porto turistico a nord di completamento porto esistente, 6 nuovi ormeggi traghetti a sud e nuova viabilità per disimpegnare la città.
 - Per il Porto di Reggio Calabria, Maccarrone illustra le previsioni riguardanti la realizzazione di nuova darsena attività diportistica a nord del porto, area commerciale e cabotaggio con collegamenti diretti all'autostrada, riqualificazione darsena e aree banchina di levante per crocierismo e nuovo terminal, diporto e mega yacht, ecc.
- **Porcelli:** Chiede a Sutera se possibile, in relazione ai fondali, la programmazione del porto turistico ed altro illustrato da Maccarrone. A. Sutera riporta la discussione sui contenuti e le finalità del DPSS illustrando le possibili previsioni per il Porto di Reggio Calabria in rapporto alle specificità di altri porti del sistema, enfatizzando la circostanza che in sede di DPSS si individuano gli obiettivi e le strategie nonché le aree dove tali obiettivi e strategie dovranno trovare attuazione (in sede di PRP) mediante l'allocazione delle funzioni e la pianificazione delle connesse opere infrastrutturali. Ne consegue che se fra gli obiettivi del DPSS per Reggio Calabria vi sarà il diportismo nautico, esso troverà allocazione dal punto di vista della infrastrutturazione in sede di PRP.

- **Mega:** Interviene nuovamente sull'attuale polo di traghettamento Messina – Villa S. Giovanni e relativi collegamenti primari con la autostrada, evidenziando che Villa S. Giovanni non potrà rappresentare lo sviluppo del traghettamento per le criticità discusse con l'Amministrazione comunale diversamente da Reggio C.. Illustra quindi anche alcuni esempi specifici di aree, anche non demaniali, per temi diportistici nell'interazione Comune / AdSP in risposta a Porcelli. Torna quindi su Villa S. Giovanni e sul bacino Croce Rossa, fuori circoscrizione AdSP, che su richiesta del Commissario prefettizio è stata inserita perché fosse l'AdSP a gestire il bacino su richiesta del Comune.
- **Porcelli:** Chiede a Mega e a Sutera se sussiste la possibilità di una ZES su Villa S. Giovanni e Reggio C.. Mega conferma l'esistenza ma esclude la possibilità di insediare attività private su banchine pubbliche, specificando che non ha senso avere ZES portuali bensì retroportuali ma non di competenza AdSP.
- **Maccarrone:** Riprende la parola e per il Porto di Saline Ioniche illustra la previsione di ristrutturazione del porto e le aree destinate a funzioni pesca, diporto e commerciali, ampliamento banchine e strutture ricettive.
- **Maccarrone:** Torna quindi sul PRP di Messina ed evidenzia ancora la differenza tra DPSS e PRP a chiarimento delle precedenti esposizioni previsionali, enucleando altresì la sequenza logica e giuridica degli approfondimenti tecnici successivi fino ai progetti.
- **Latino:** Interviene sulla fase in esame evidenziando l'incidenza sugli operatori dell'Organismo di Partenariato sul DPSS, richiamando l'intervento di Franza sul ruolo degli operatori da focalizzare attraverso singoli incontri per le specifiche problematiche in essere nei singoli porti per coinvolgere un più ampio numero di operatori in grado di dare un concreto contributo. Mega risponde demandando tale attività ai gruppi di lavoro per valutare la documentazione, elaborare un confronto e formulare proposte di livello di sistema senza parcellizzare incontri, competenze e problematiche. Nella bozza del DPSS di settembre ci saranno le proposte degli operatori di cui oggi è il primo momento attraverso una sintesi su cui si avvierà la discussione con l'Organismo di Partenariato prima di andare in Comitato di Gestione, a valle dell'incontro con tutti soggetti coinvolti.
- **D'Amico:** Interviene, rispetto ai chiarimenti forniti, e ritorna sui gruppi di lavoro confermando la redazione di un documento di visione strategica.
- **Corrao:** Interviene apprezzando l'illustrazione e confermando la coerenza dell'esposizione con gli accordi intercorsi con i Comuni e RFI.
- **Mega:** Conclude tornando su Messina e anticipando a titolo esemplificativo possibili intese con l'Amministrazione ad esempio su aree ferroviarie e Corrao ne conferma l'orientamento.

Focus Group Porto di Reggio Calabria – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Reggio Calabria, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 18/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** Saluti e introduzione sulle finalità di questo secondo incontro, invito rivolto ai soggetti istituzionali. Mega lamenta la scarsa partecipazione di alcuni soggetti vista l'importanza dei chiarimenti e dei contributi informativi offerti, in questa fase, per la redazione del DPSS. Le Capitanerie di Porto sono assenti ma giustificate poiché avranno un incontro dedicato per poter esprimere un parere unitario sul tema della sicurezza della navigazione. Assente è anche il commissario ZES poiché dimissionario e in corso di sostituzione.

Introduzione RTPS Proger, Dinamica, Systematica, Gasparrini e Sutera e quindi evidenzia le finalità del DPSS in relazione a quanto novellato dalla normativa (adottato dal Comitato di Gestione e sottoposto in CdS; approvato dalla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP composta da tutti i presidenti AdSP, i Comuni e presieduta dal Ministro delle Infrastrutture; il DPSS resta escluso dalla procedura di VAS; i contenuti del DPSS sono legati agli obiettivi di sviluppo dell'AdSP, ambiti portuali perimetrazione e delimitazione a cura di AdSP: portuali, retroportuali e di interazione porto-città, funzioni, collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio terrestre).

Mega aggiunge quindi che l'odierna riunione serve a completare il quadro conoscitivo che, a partire dagli strumenti di programmazione, pianificazione e precorsi accordi, implementato da osservazioni e aggiornamenti sulle più recenti procedure a cura degli Enti, consentiranno all'AdSP di elaborare una bozza di DPSS che prima dell'approvazione in Comitato Portuale sarà di nuovo sottoposto, per un ulteriore confronto, all'Organismo di Partenariato. L'importanza dell'odierno incontro è anche legata a due progetti del Comune di Reggio Calabria (Museo del Mediterraneo e riqualificazione rione Candeoloro ricadenti in aree demaniali all'interno della circoscrizione dell'AdSP).

- **Sutera:** Breve presentazione delle società che compongono il RTPS e gruppo di lavoro, introduzione temi DPSS, evidenziando le finalità di pre-pianificazione dello strumento.

Segue quindi rapida illustrazione del PPT soffermandosi più dettagliatamente sulle previsioni per il porto di Reggio Calabria e spaziando sui porti dello Stretto in forma comparativa in riferimento alle principali previsioni di sistema.

- **Mega:** ricollegandosi a Sutera, manifesta un forte interesse per iniziative volte all'integrazione delle città dello stretto, separate dal mare; vi è quindi un tema di mobilità legato ai pendolari (3.000 – 4.000 al dì) e il tema dell'aeroporto (cita sopralluogo congiunto) per il raggiungimento di obiettivi comuni affinché l'aeroporto di RC "Minniti" diventi realmente l'Aeroporto dello Stretto, riducendo il ricorso dei messinesi all'aeroporto di CT ed analogamente i crocieristi che fanno riferimento all'aeroporto di PA; da queste considerazioni discendono le scelte di programmazione affinché l'aeroporto di RC venga collegato nuovamente, via mare, alla città di Messina – porto storico e per questo andranno potenziate le corse di collegamento dedicate e lo spostamento terrestre per l'aviostrazione (bus navetta, ferrovia e servizi dedicati con particolare attenzione alla rete viaria primaria).

Il Comitato di Gestione ha più volte sottolineato come la funzione diportistica del Porto di RC possa essere ulteriormente agevolata rispetto a quanto previsto negli accordi preliminari sottoscritti, per esempio estendendo ulteriormente la nuova darsena a nord al di fuori dell'attuale circoscrizione con beneficio, lato città, dell'ex area agrumaria da riqualificare con insediamento di attività di sviluppo collegate con il Marina.

La funzionalità prettamente turistica-passeggeri-pendolari del porto di RC sarà peraltro confermata dal novo ruolo del Porto di Saline Joniche, da impiegare quale porto in primis commerciale, ivi svolgendo tutte le attività commerciali ad oggi poco attuabili nel porto di RC.

- **Crea:** si collega, a questo punto, il dirigente Crea dell'Agenzia delle Dogane e il Presidente Mega fa un breve riepilogo delle principali previsioni e scelte di impatto sul circuito doganale per l'aspetto dei traffici commerciali sia per le funzioni del porto che per le funzioni autonome della Dogana. Mega invita Crea a sviluppare riflessioni e suggerimenti volti a migliorare la visione portuale. Mega ribadisce che all'interno del porto di RC non ci sarà possibilità di realizzare interventi ZES (le previsioni attuali sono in contrasto con la visione futura dell'AdSP) mentre a Saline, attualmente insabbiato e con retro-aree del tutto inutilizzate, saranno insediate aree ZES. Pertanto, per RC le aree ZES non potranno essere utilizzate (in quanto in parte non utilizzabili perché collocate lungo le banchine operative e in parte destinate alla realizzazione

del Museo del Mediterraneo) e si prevedono destinazioni per traffico passeggeri mentre a Saline si prevedono destinazioni per funzioni commerciali. Crea ribadisce la competenza del circuito doganale e, pertanto, invita a un preventivo concordamento delle previsioni per quanto di loro competenza.

- **Franchini:** si collega, a questo punto, il dott. Franchini della SACAL e Mega rinnova un breve riepilogo e invita Franchini a dare un suo contributo proprio adesso nella fase di ascolto degli Enti per completare il quadro conoscitivo a supporto del redigendo DPSS; Franchini ringrazia per l'attenzione e auspica una crescita del sistema anche in considerazione dello sforzo che si sta compiendo per rimettere in sesto l'aeroporto entro la prossima stagione estiva, affinché tutte le compagnie possano operare in condizioni adeguate, anche migliorando la rete viabile di collegamento e di continuità del collegamento intermodale di ultimo miglio, incentivando il volano di traffico (anche istituendo parcheggi – anche gratis in una prima fase – a Messina).
- **Battaglia:** si ritiene un interlocutore privilegiato, anche per i ruoli ricoperti in precedenza (Comitato di Gestione AdSP), comunque conviene con quanto illustrato e compatibile con quanto già realizzato (Security e Silos), confermando la piena sinergia e intesa con l'AdSP; il Comune e la Città Metropolitana di RC vedono il loro sviluppo all'interno dell'Area Integrata dello Stretto (Protocollo di Intesa ME-RC); evidenzia lo sforzo di infrastrutturazione attraverso la metropolitana leggera collegata alla rete ferroviaria (stazione di S. Caterina); evidenzia anche la ciclovia della Magna Grecia che attraversa il porto e di cui si dovrà tenere conto nella redazione del DPSS; auspica il trasferimento del diportismo al di fuori dell'area portuale per lasciare spazio al crocierismo; area ex agrumaria per diportismo di intesa con l'AdSP; tariffazione integrata per la mobilità comune RC – ME finalizzata alla crescita del porto e dell'aeroporto; valorizzazione del fronte mare esteso e integrato con la sponda messinese; vede favorevole la costituzione dell'AdSP e l'acquisizione del porto di Saline.
- **Mega:** interviene sottolineando due nuovi punti che introducono ulteriori obiettivi per RC:
 - 1) il primo, che interesserà il prof. Gasparrini, legato all'allargamento a nord della circoscrizione (o meglio dell'ambito portuale, ancorché fuori dalla circoscrizione) per la realizzazione di un polo più ampio per il diportismo, governato da Comune e AdSP, con finalità di sviluppo turistico e ricettivo quale grande volano di sviluppo – immaginiamo una sorta di grande HUB DEL DIPORTO sulla rotta oriente-occidente che dalla Grecia va, passando dalle Eolie, verso l'alto Tirreno e la Sardegna;
 - 2) il secondo punto, come introdotto dall'amministratore di SACAL, è quello di incrementare l'utenza che fruisce l'aeroporto nell'immediato attraverso il sistema aliscafo e navetta (mezzo gommato) che può costituire ancora una grande opportunità di continuità territoriale mentre nel lungo termine potrà esser sostituito dal sistema metropolitano con 24 corse giornaliere, a breve incontrerà l'amministrazione comunale di Messina.

Su quest'ultimo punto interviene l'ing. Sutura per evidenziare che in sede di DPSS sarà certamente posto quale obiettivo da traguardare e che lo stesso troverà concreta soluzione a livello di funzioni e infrastrutturazione in sede di PRP.
- **Giordano:** esprime apprezzamento e, nell'ambito della propria delega alla pianificazione territoriale, si ricollega a Franchini condividendone la visione e auspicando un confronto istituzionale costante per la mobilità e continuità territoriale non solo estesa alle città metropolitane di RC e ME ma anche alle due regioni Calabria - Sicilia; le prospettive complessivamente oggi esposte appaiono congruenti con il Piano Strategico della Città Metropolitana di RC di imminente approvazione.
- **Crea:** evidenzia la competenza doganale non solo sul porto ma anche sull'aeroporto di cui ne lamenta la situazione attuale rispetto a un passato di più ampio respiro.

- **Mega:** chiede quindi al GdL se vi sono ulteriori elementi conoscitivi e documentali da richiedere agli interlocutori istituzionali e Sutera, nell'intervenire, ribadisce le modalità di recepimento in DPSS di quanto discusso oggi e si riserva di chiedere eventuale documentazione ritenuta necessaria oltre quella che autonomamente si sta provvedendo ad acquisire.

Conclude l'odierno incontro e ringrazia gli intervenuti.

Focus Group Porto di Saline – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Montebello Jonico, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 22/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** Porge i saluti evidenziando che l'invito è stato rivolto alle Autorità locali (Comune, Città Metropolitana, Capitaneria di Porto) e ai soggetti istituzionali (ANAS, RFI, SACAL, Commissario ZES). Introduce quindi le autorità locali presenti all'odierna confcall, confermando che le Capitanerie avranno una sessione di lavoro dedicata per il loro focus sui temi della sicurezza della navigazione mentre gli altri soggetti istituzionali, oggi non presenti, sono già intervenuti in occasione dell'incontro dedicato al porto di Reggio Calabria.

L'odierno incontro, dedicato al porto di Saline nel Comune di Montebello Jonico, è teso ad acquisire ulteriori elementi utili rispetto ai documenti di programmazione agli atti ed agli intervenuti accordi per la condivisione delle linee strategiche per la redazione del DPSS.

Mega, prima di cedere la parola a Sutera, procede quindi con la consueta presentazione del RTPS Proger, Dinamica, Systematica, e introduce le finalità del DPSS in relazione alla normativa di riferimento e ai suoi momenti istruttori / autorizzativi, preceduta da questa fase di ascolto degli Enti e dei portatori di interessi, riservandosi di chiudere con l'indicazione di alcuni specifici elementi strategici per il porto in esame.

Mega introduce anche il tema della complementarietà del Porto di Saline con quello di Reggio Calabria:

- nel secondo (RC) si prevedono principalmente funzioni di Porto Passeggeri, Crocierismo, Maxi-Yachts, TPL, etc.
- nel primo (SJ) troveranno allocazione attività commerciali (rinfuse, container, general cargo, etc.), anche in relazione alla possibilità di sfruttamento delle aree ZES
- **Sutera:** Illustra il PPT, a partire dalla presentazione delle società che compongono l'RTPS e il gruppo di lavoro, passando quindi ai temi di interesse del DPSS, attraverso una esposizione di validità generale per tutti i porti dell'AdSP per poi approfondire lo stato tecnico-amministrativo del porto di Saline, in atto non funzionale per i noti fenomeni di insabbiamento in relazione all'esposizione meteo-marina.

In particolare, il porto di Saline ancora oggi non operativo, si presenta con un consistente bacino portuale e ampie superfici retroportuali ove poter prevedere e programmare l'insediamento di attività complementari e, pertanto, di interesse per lo sviluppo di attività non insediabili in altri porti dell'AdSP.

In relazione all'accordo preliminare sottoscritto, la visione di destinazione principale del porto risulta di natura commerciale/industriale, nautica da diporto e pesca ed altre attività minori.

- **Mega:** Integra il processo autorizzativo precedentemente esposto, evidenziando l'importanza del ruolo della Regione e dei Comuni nell'approvazione del DPSS in conferenza, passando poi a illustrare l'idea di sviluppo del porto di Saline in relazione al porto di Reggio Calabria. Il porto di Saline può costituire per l'area dell'AdSP una opportunità per lo sviluppo di funzioni

commerciali (movimentazione merci alla rinfusa e collettate), valorizzando il retrostante agglomerato artigianale / industriale attraverso la sinergia con Regione e Commissario ZES per i benefici di legge.

L'approvazione del DPSS costituisce un momento importante per la programmazione delle iniziative rientranti in questa visione e in questo senso un ruolo importante lo gioca la perimetrazione delle aree portuali e retroportuali anche per gli interventi con finanziamenti dell'AdSP.

Ad esempio a margine delle attività commerciali del porto, le sinergie Comuni – AdSP possono opzionare ulteriori occasioni di sviluppo, anche attraverso la modifica dell'accordo sottoscritto per abbracciare nuove indicazioni e opportunità di sviluppo da sottoporre per la redazione del DPSS. L'AdSP si aspetta quindi ulteriori proposte prima della redazione del DPSS da acquisire entro ottobre, momento di chiusura della fase di ascolto. Relativamente al porto di Saline, torna sulla questione del layout infrastrutturale del porto anche per le necessità connesse all'acquisizione di analisi e studi specialistici volti a rifunzionalizzare il porto anche in vista della redazione del piano regolatore portuale.

Peraltro, l'«Ambito Portuale» non deve necessariamente coincidere con la Circonscrizione Territoriale dell'AdSP – ad esempio nelle aree costiere a nord del porto di SJ si potrebbe immaginare la realizzazione di un Porto Turistico, che – ancorché non ricadente nella circoscrizione della AdSP – se rientra nell'ambito portuale può essere finanziato o co-finanziato dalla AdSP.

NB: l'AdSP ha dato incarico all'Università Mediterranea di Reggio Calabria di effettuare uno Studio Meteomarino che poi serviranno per l'elaborazione del PRP.

Nel riassumere la strategia e le azioni amministrative dell'AdSP sul porto di Saline cede quindi la parola al Sindaco.

- **Foti:** prende la parola il Sindaco e sintetizza gli interlocutori incontri, confermando la piena fiducia nella visione strategica dell'AdSP se volta alla rifunzionalizzazione del porto anche per la ripresa delle attività economiche correlate, per quello che tuttavia ancor oggi appare un investimento errato del passato. Illustra quindi le iniziative già operate per l'acquisizione di finanziamenti per l'area (ad es. fondi CIS per movimentazione sabbie e ripascimenti). Nell'espone una strategia di rifunzionalizzazione in corso con l'Università e gli Enti in relazione alla posizione assolutamente ottimale del porto e retroporto, manifesta la volontà di dare un concreto contributo per la redazione del DPSS anche per finalità della successiva redazione del PRG portuale puntando a valorizzare tutte le risorse locali e infrastrutturali viabili e ferroviarie.

Il Comune, malgrado l'impegno e le iniziative attenzionate, ripone assoluta fiducia nell'AdSP atteso che non ha risorse per poter risolvere le problematiche affidandosi quindi alla necessaria sinergia istituzionale.

Il sindaco enfatizza:

- l'utilizzo a ripascimento delle sabbie che oggi bloccano il porto e che dovranno essere movimentate per sbloccarlo.
 - la necessità/opportunità di prevedere una nuova strada di collegamento dal Porto al centro urbano di Saline.
 - chiede infine di assicurare, accanto alle funzioni industriali/commerciali, anche quelle turistica e peschereccia.
- **Giordano:** evidenzia il ruolo e la presenza della Città Metropolitana per l'importanza ricoperta dal porto di Saline nello sviluppo delle attività costiere e l'impegno assunto attraverso gli studi

affidati a supporto delle future iniziative progettuali, sia pur nella limitata azione amministrativa della Città Metropolitana rispetto al mancato trasferimento delle funzioni amministrative a cura della Regione.

- **Occhiuto:** *Esprime vivo interesse soprattutto per la definizione della linea e delle aree doganali, confermando fattiva collaborazione per la definizione del circuito doganale.*
- **Mega:** *Conferma la disponibilità per ulteriori approfondimenti tecnici segnatamente in riferimento alle problematiche di connessione del porto alla viabilità, attenzionando anche la ferrovia e su richiesta del Sindaco, la stazione di Saline e un redigendo progetto di terminal bus a cura Comune / Città Metropolitana, per la definizione degli interventi di ultimo miglio ritenuti strategici per lo sviluppo del porto, anche in relazione alle funzioni delle aree ZES per l'agglomerato retrostante il porto.*

In assenza di ulteriori interventi Mega conclude l'odierno incontro dedicato al Porto di saline e ringrazia tutti.

Focus Group Porto di Milazzo – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Milazzo, Comune di San Filippo del Mela, Comune di Pace del Mela, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Milazzo, Ufficio delle Dogane Sezione operativa territoriale di Milazzo, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 27/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** *Saluta e ringrazia gli intervenuti lamentando l'assenza dei rappresentanti delle amministrazioni comunali di Milazzo e S. Filippo, assenti anche Regione Siciliana, Città Metropolitana ed RFI, apprezzando la presenza dei rappresentanti istituzionali delle Dogane, ZES, CAS, ecc, mentre le Capitanerie di Porto interverranno al focus group del 29 luglio.*
 - *Introduce l'odierno incontro, presentando il RTPS incaricato di redigere il DPSS e esponendo i principali contenuti, le fasi e l'iter istruttorio / autorizzativo del DPSS, enfatizzando la preliminare fase di ascolto in corso volta all'acquisizione di informazioni utili in merito agli obiettivi del DPSS.*
 - *Lascia quindi la parola a Sutera.*
- **Sutera:** *Illustra il PPT attraverso la consueta esposizione di validità generale per tutti i porti dell'AdSP per poi approfondire lo stato tecnico-amministrativo della circoscrizione del porto di Milazzo, passando alla disamina, anche in relazione all'accordo preliminare sottoscritto con il Comune, la visione, le principali destinazioni portuali e i collegamenti viabili strategici tra porto e retroporto.*
- **Nassis:** *L'Ufficio delle Dogane, anche a seguito del confronto con La Bella, ha interesse principalmente per la sede dell'ufficio perché, se resta sul molo Marullo, diviene fondamentale conoscere l'interazione con il retroporto in termini di accessi, flussi, etc.*
- **Mega:** *sulla sede delle Dogane, richiamato l'accordo che investe anche le sedi degli uffici pubblici sul molo Marullo, evidenzia comunque che il DPSS definisce una strategia delle aree portuali ma non dà indicazioni sul layout; sarà il PRP a darne compiuta definizione accorpando in una nuova palazzina (presumibilmente in Area 3) gli uffici pubblici e i servizi portuali.*
- **Nassis:** *Chiede cosa si prevede per l'area di Giammoro.*
- **Mega:** *Relativamente alle Aree 10, si parla di scali di alaggio e di rimessaggio a secco.*

*L'AdSP prevede di implementare le concessioni già date e, eventualmente, inserire uno scalo di alaggio pubblico (evenienza che potrebbe risultare interessante in termini di diportismo).
{Nota NS: sarebbe molto opportuno prevedere uno scalo di alaggio (pubblico o privato)*

in tutti i porti del Sistema}. Non sono comunque previsti interventi invasivi in quanto le aree retroportuali sono esterne ai confini portuali e appartenenti ad aree ZES.

- **Di Bella**: Chiede cosa si prevede per l'Area 11.
- **Mega**: L'Area 11 non è utilizzabile ai fini portuali; è oggetto di un intervento di riqualificazione ambientale (in accordo con il Comune) al fine di divenire un'area filtro.
- **Nassis**: Chiede come sarà impiegato il nuovo Pontile di Giammoro.
- **Mega**: Il pontile serve per il carico/scarico delle merci e, quindi, potrebbe essere a servizio dal retrostante stabilimento della Duferdofin. Rimarrà comunque impiegato come area di carico/scarico merci non alla rinfusa, collegato con specifiche aree di deposito.
- **Di Bella**: Definisce che, alla luce degli impieghi attuali, potrebbe essere impiegato anche per merci alla rinfusa.
- **Mega**: La classificazione eventualmente poi potrà essere ripresa, ma l'impiego rimane comunque collegato alla banchina commerciale.
- **Schepis**: Chiede se ci sono prospettive con riferimento alla movimentazione di merci correlate al pontile e se c'è già qualcosa in progetto per l'affidamento a qualche Società?
- **Mega**: l'AdSP è in attesa che siano completati i lavori (sono in corso i collaudi tecnici). Nel frattempo si sta predisponendo la gara per l'individuazione dell'operatore che gestirà il pontile. Purtroppo però è un momento critico per il settore; è complesso definire i trend commerciali (soprattutto con riferimento al mercato dell'acciaieria) a causa del particolare periodo storico che stiamo vivendo. Dopo l'estate verrà fatto il punto, non dimenticando comunque che l'area retrostante è un'area ZES.
- **Schepis**: Sottolinea che è indispensabile trovare degli operatori interessati perché non può rimanere ad uso esclusivo della Duferdofin, auspicando che la retrostante area ZES possa essere un volano per altri operatori.
- **Di Graziano**: Chiede focus su infrastrutture posto che la ZES ha la possibilità di supportare tali interventi progettuali, mentre sull'interfaccia porto-città è in posizione di ascolto auspicando una piena convergenza e condivisione anche in considerazione della notevole estensione delle aree ZES. Ribadisce comunque che non è sufficiente la presenza di un'area ZES per modificare il panorama; la pianificazione spetta al Comune e all'AdSP e la ZES è a loro che si appoggia.
- **Mega**: Le aree retroportuali sono di due tipologie e ricadono a Milazzo, S. Filippo del Mela e Giammoro enfatizzando il ruolo e l'importanza del DPSS nelle aree retroportuali ZES (aree perimetrate azzurre) e poi l'area a ridosso del porto di Milazzo (aree perimetrate gialle) di competenza comunale che, in relazione alle future interlocuzioni con le amministrazioni locali, potrebbero in parte passare alla competenza dell'AdSP che ha particolarmente a cuore i collegamenti di ultimo miglio.
 - Vista la disponibilità del Commissario ZES alla partecipazione alla realizzazione di interventi, AdSP ribadisce che non ha interesse ad attuare interventi in tali zone ma si limiterebbe a indicarle in DPSS, auspicando però una adeguata sinergia con amministrazioni comunali e commissario ZES.
- **Schepis**: Interviene nuovamente chiarendo che non intendeva richiedere a AdSP la risoluzione di problematiche che sono di competenza comunale, evidenziando comunque le problematiche con IRSAP e le distinte competenze.
- **Sutera**: Sottolineando l'importanza dei contributi offerti da tutti i soggetti titolati, chiarisce gli obiettivi e gli ambiti di interesse del DPSS lì dove la perimetrazione è di fondamentale

importanza per la programmazione di area vasta e segnatamente per le finalità della programmazione delle funzioni portuali in rapporto alla pianificazione anche delle aree non strettamente portuali attraverso i PRP. L'obiettivo del DPSS è esclusivamente quello di individuare quali aree siano appartenenti all'ambito portuale e quali no.

- **Grinciari:** Il Consorzio sta svolgendo un progetto teso a implementare la fibra ottica quale servizio dati e informazioni a beneficio anche dei porti di Milazzo e Messina.
- **Midili:** Concorda con commissario ZES sulla viabilità di previsione, alternativa e meno impattante per la città di Milazzo e per le altre aree portuali e retroportuali degli altri ambiti. Evidenzia le molteplici competenze degli Enti sui diversi livelli viabili e il loro rapporto con il territorio e quindi la necessità di costruire un retroterra e un fronte porto dedicato al turismo che superi il semplice pendolarismo per le Eolie. Auspica il diportismo all'interno del Porto. In tal senso è importante il progetto della "Porta del Mare", ricadente in area ZES e che si interfacerà perfettamente con le aree dell'AdSP. Il PUDM è a buon punto e spera per il 2023 di dare compiuta propulsione al diportismo. Auspica un'area di interscambio, l'attrazione di investimenti privati in area ZES e un'area portuale volano di sviluppo per la città di Milazzo. Rinnova la richiesta di ulteriori incontri all'AdSP, al commissario ZES e comuni di S. Filippo e Pace del Mela.
- **Mega:** Chiede al sindaco di Milazzo di fornire al RTPS il PUDM e gli elaborati recanti le previsioni per le aree limitrofe al porto e per l'area ZES perimetrata in giallo ove insiste il centro mercantile, l'area dell'ex Montecatini e della vecchia stazione, per comprendere la visione / programmazione dell'amministrazione comunale in relazione alle funzioni portuali. Cosa diversa è l'area IRSAP su cui vi è già un piano regolatore. **{Nota NS: recuperare TUTTI gli atti di programmazione attinenti il Comune di Milazzo, ivi compreso il Nuovo PRG}**
- **Midili:** Ritorna sull'area mercantile confermando la non adesione alla proposta di un hub portuale (respinto in Consiglio Comunale), puntando sull'area portuale per liberare la città anche in relazione alla nuova arteria che interesserà l'area della vecchia stazione e comunque attraverso una viabilità alternativa. Evidenzia che è in corso la variante al PRG e quindi fornirà un quadro chiaro della programmazione e della progettualità per le finalità connesse con la redazione del DPSS.
- **Mega:** Conclude introducendo l'importanza di attenzionare il tema del raccordo ferroviario di Pace del Mela – Giammoro anche in rapporto al pontile per le necessità intermodalità marittima – ferroviaria. Accenna anche alla competenza ANAS per la Statale. Ringrazia gli intervenuti e rimanda ai successivi incontri.

Focus Group Porto di Villa San Giovanni – Regione Calabria, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Villa San Giovanni, Commissario ZES Calabria, S.A.CAL. S.p.A., Capitaneria di Porto di Reggio Calabria, Ufficio delle Dogane di Reggio Calabria, RFI S.p.A., ANAS: 27/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** Porge i saluti ai presenti (Comune, Città Metropolitana, Dogane) e motiva gli assenti (ANAS, RFI, SACAL, Commissario ZES, Capitanerie).
 - introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS e, prima di cedere la parola a Sutera, evidenzia il cambio di amministrazione e quindi l'opportunità per la nuova amministrazione comunale di confermare e/o modificare quanto sottoscritto dal commissario prefettizio nell'accordo preliminare, enfatizzando la presente fase di ascolto per raccogliere ulteriori contributi per la redazione del DPSS.
- **Sutera:** Illustra il PPT sin dai contenuti di validità generale per tutti i porti dell'AdSP fino al focus sul Porto di Villa S. Giovanni anche in relazione dell'accordo preliminare sottoscritto

(traslazione a sud del terminal RO-RO per liberare la città e il water front, nuove darsene per nautica da diporto, nuovi scivoli e ormeggi, nuovo edificio stazione marittima).

- **Mega:** Precisa che la previsione dell'inserimento della darsena in località Croce Rossa non faceva parte dell'iniziale previsione dell'AdSP ma è intervenuta su richiesta del Commissario prefettizio con eventuale gestione in capo all'AdSP.
- **Caminiti:** Richiama i precorsi incontri e verbali fino alla sottoscrizione dell'accordo preliminare, non sottoposto al consiglio comunale, e conferma la disponibilità a interloquire e rivedere le proposte a valle del consiglio comunale del 5 agosto e ridefinire la visione complessiva che vede la vocazione trasportistica a sud e diportistica a nord.
 - La priorità resta comunque lo spostamento a sud degli approdi, vicino agli scali ferroviari, nella prospettiva di una nuova ubicazione che salvaguardi il territorio attraverso studi e progetti di concerto con l'AdSP.
 - Pertanto, quanto previsto dall'AdSP e nell'accordo preliminare non muta sostanzialmente le condizioni di passaggio dei flussi veicolari nella città e non consente un diverso e alternativo uso di molte aree oggi asservite all'attraversamento dello stretto che vincolano le direttrici di sviluppo della città. Auspica quindi un quadro di studi specialistici che chiarisca cosa si può mantenere e cosa di debba delocalizzare nell'interesse della città anche nella prospettiva di riprogrammazione comunale del waterfront, con due richieste: una metodologica di sinergia attraverso gli uffici tecnici comunali e di AdSP, e la seconda con una richiesta rivolta all'AdSP per impiegare risorse economiche non già per il nuovo scivolo ove previsto ma per la delocalizzazione del traffico in attraversamento.
- **Mega:** Il DPSS non è il documento adatto ad accogliere il livello di richieste formulate dal Sindaco, essendo un momento di strategia per la successiva pianificazione di PRP, evidenziando che in sede di delimitazione dell'ambito portuale si può ridefinire lo scenario esposto dal Sindaco.
 - Chiarisce che le scelte non sono legate alla realizzazione di due nuovi ormeggi bensì la necessità di perseguire le condizioni di intermodalità con la stazione, attraverso collegamenti protetti con le nuove banchine con messa a disposizione di quattro ormeggi per mezzi veloci la cui previsione è di potenziamento, subordinatamente alle gare pubbliche celebrate (Regione Siciliana per potenziamento collegamenti tratta Villa San Giovanni – Messina e nuovi collegamenti per le Isole Eolie).
 - Peraltro la banchina attualmente in uso ai mezzi veloci non è infrastrutturalmente idonea. Per tutto il resto demanda al PRP, a valle del DPSS, ribadendo le scelte di attribuzione AdSP da quelle di attribuzione comunale.
 - Aggiunge, relativamente al tema risorse da impiegare, che il PNRR non contiene opere portuali fermo restando la disponibilità ad accogliere le proposte modificative dell'accordo preliminare a cura dell'attuale amministrazione.
- **Caminiti:** Ritorna sul tema della conservazione temporanea dell'ormeggio pubblico e Mega chiarisce le finalità della banchina pubblica fondamentale per i traghetti, con modifica progettuale del layout, per conseguire un terminal pubblico con quattro ormeggi per accogliere tutti gli operatori, richiama il contratto di servizio e mette al centro il tema del traffico passeggeri.
- **Giordano:** La Città Metropolitana, nel condividere le ragioni pubbliche esposte da Mega, evidenzia la necessità di approfondimenti e ottimizzazioni da parte delle amministrazioni locali, con l'auspicio che il PRP possa dare risposte adeguate alle aspettative della città, passando prima attraverso il DPSS ma ancor prima attraverso la seduta di consiglio comunale del 5 agosto. La Città metropolitana sta lavorando a quattro PFTE del tratto di costa più a nord {Nota NS: questi 4 PFTE inerenti la gestione del litorale sono stati affidati a Dinamica dalla Città

Metropolitana di Reggio Calabria e sono stati ufficialmente consegnati nel mese di agosto 2022}.

- **Mega:** Chiarisce che il DPSS non conterrà la perimetrazione delle varie banchine del porto e invita Sutera ad intervenire.
- **Sutera:** Il DPSS prescinde dalle giaciture e dalle superfici delle banchine portuali, perché in tal caso si andrebbe alla bocciatura, sarà pertanto necessario attenersi ai dettati normativi.
- **Mega:** Rimanda alla prospettiva di altro tavolo tecnico, successivo al DPSS, per accogliere le proposte delle amministrazioni comunali perché qualunque successiva scelta e progettualità sarà in accordo con le amministrazioni comunali senza creare false aspettative.
- **Crea:** Chiede se esiste la previsione di una zona individuata per il traffico merci. Per le finalità del circuito doganale è necessario conoscerne i contenuti e lo stato previsionale. Si ripromette, di concerto con la Capitaneria di Porto, di approfondire il tema del diportismo segnatamente in riferimento a quello straniero per il controllo da esercitare.
- **Mega:** Esclude per il porto di Villa S. Giovanni traffico merci puntando sul porto di Saline, attività previsionale di competenza del DPSS. Nel confermare la visione pubblicistica dei porti, ringrazia e saluta gli intervenuti.

Focus Group Porto di Messina – Regione Siciliana, Città Metropolitana di Messina, Comune di Messina, ZES Sicilia Orientale, Capitaneria di Porto di Messina, Ufficio delle Dogane di Messina, RFI S.p.A., CAS S.p.A.: 29/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** porge i saluti ai presenti. Introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS che (tramite Sutera) illustra tramite il PPT Generale.

Evidenzia alcune criticità del PRP vigente, che andranno affrontate:

- 1) *Inadeguatezza delle aree a terra del nuovo Porto di Tremestieri in relazione al trasferimento di tutto il gommato dalla Rada di S. Francesco, dal Molo Norimberga e dagli accosti Blue Ferries – le aree a terra a Tremestieri non sono adeguate ai picchi di traffico – già nel DPSS sarà necessario individuare nuove aree a terra ad integrazione di quelle esistenti per implementare il buffer, tali aree saranno “Aree Retroportuali”, con funzione di Autoporto, con la funzione di tenere libera la viabilità comunale, provinciale/statale e autostradale nei picchi di traffico.*
 - 2) *Mancata risoluzione delle problematiche emergenti nel Waterfront Nord (area della Fiera etc.): le funzioni attuali e in particolare la cantieristica devono trovare allocazione in altri siti nel momento in cui dette aree (rada S. Francesco) diventassero da “portuali” a “interfaccia”. È quindi necessario capire dove ricollocare la cantieristica (es. i Cantieri dello Stretto di rada S. Francesco).*
 - 3) *Va anche approfondita la modalità di gestione della cantieristica nella Zona Falcata: oggi è stato apposto il vincolo archeologico che non consente sviluppi in dette aree; ne consegue che non vi sono più spazi di ampliamento per la cantieristica esistente (es. Palumbo) – è necessario individuare (a Messina, o a Tremestieri, o anche a Milazzo – comunque sul versante siciliano) dove poter implementare / sviluppare le funzioni cantieristiche (industriali), eventualmente anche trasferendo, anche eventualmente in parte, alcune delle attività cantieristiche oggi presenti in Zona Falcata.*
- **Nassis:** la c.d. “Doganella” oggi sarebbe destinata alla demolizione il PRP odierno non da alternative, nel nuovo PRP sarà necessario affrontare il tema

- **Mega:** introduce il tema del raddoppio del Terminal Crociere possibile anche “salvando” la Doganella: sarà opportuno ragionare su se e come gestire detto immobile, che comunque al momento l'AdSP non intende demolire.

Focus Group Autorità Marittime – Direzione Marittima di Catania, Direzione Marittima di Reggio Calabria, Capitaneria di Porto di Messina, Capitaneria di Porto di Milazzo: 29/07/2022

➤ **Interventi**

- **Mega:** porge i saluti ai presenti. Introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS che (tramite Sutera) illustra tramite il PPT Generale.
- **Com. Sciarrone:** introduce il concetto di Area Vasta in linea generale, ed enfatizza l'opportunità (= la necessità) di condividere con l'Autorità Marittima il documento DPSS in versione di “pre-bozza” prima di rilasciarlo
- **Com. Lo Presti:** erano state fatte alcune osservazioni in relazione all'accordo intrapreso da AdSP con il Comune di Reggio Calabria, che vengono confermate:
 - A nord del porto attuale di Reggio Calabria, dove si prevede una darsena turistica con annesse attività cantieristiche di fronte alla Rada Pentimele, vi sono n. 3 Punti di Fonda continuamente utilizzati dalle UUNN in transito nello Stretto: sarà necessario interloquire con la Capitaneria di Porto su questo tema – la CdP ritiene che NON si possano eliminare i Punti di Fonda.
 - Si deve inoltre considerare che il Porto di Reggio Calabria assume anche la funzione di “valvola di sfogo” quando il Porto di Villa San Giovanni entra in crisi per sovraccarico di veicoli in transito: ne consegue che sono necessarie le banchine RO-RO nel porto di Reggio Calabria (che è “porto alternato” rispetto a Villa San Giovanni e tale funzione deve essere mantenuta).
 - Si rileva infine che l'allargamento delle invasature per i mezzi veloci “invade” l'area di ormeggio delle Motovedette della Capitaneria di Porto.
 - Relativamente al Porto di Villa San Giovanni sarà necessario verificare quale influenza potrebbe avere lo spostamento a Sud rispetto alla esistente “rotatoria virtuale” nello Stretto di Messina (i.e. lo schema di separazione del traffico marittimo, che deve essere discusso in sede AIMO).
 - Sul Porto di Saline non vi sono particolari osservazioni.
- **Com. Tassara:** per quanto concerne il Porto di Messina non si ravvisano particolari problematiche; ribadisce che nel caso in cui fosse necessario modificare la “Rotatoria dello Stretto” la cosa andrà discussa in sede AIMO.
 - Evidenzia la delicatezza e complessità del tema “cantieristica”.
 - Per quanto concerne il Porto di Tremestieri condivide le perplessità sulla verosimile inadeguatezza degli spazi di retroporto a terra per la gestione dei flussi veicolari nei periodi di picco.
- **Com. Mezzani:** per quanto concerne il Porto di Milazzo concorda in linea generale sulle previsioni illustrate, evidenziando che:
 - Sono di fondamentale importanza gli interventi di dragaggio.
 - Qualche perplessità la desta l'eventuale spostamento della sede della Capitaneria di Porto.

- *Il Crocierismo non è prioritario a Milazzo, ritiene che per le attività crocieristiche siano da preferire i porti di Messina e di Reggio Calabria.*

Focus Group Stakeholder (seconda riunione) – Componenti Comitato di Gestione e Componenti Organismo di Partenariato della Risorsa Mare: 02/09/2022

➤ *Interventi*

- **La Tella**: *Saluta i presenti e introduce l'odierna riunione, in rappresentanza dell'AdSP dello Stretto, dando lettura della nota pervenuta da parte dell'Organismo di Partenariato nella serata di ieri, evidenziando la decisione di alcuni membri di non prendere parte all'incontro odierno.*
- **Porcelli**: *Si associa alle parole espresse da La Tella per l'assenza dell'Organismo di Partenariato e pone la questione se dare corso all'odierna riunione ovvero programmarne un rinvio.*
- **La Tella**: *Ritiene, in assenza di osservazioni da parte degli intervenuti, di prendere atto della nota dell'Organismo di Partenariato e concludere l'odierna riunione.*
- **Sutera**: *sulla base di una sintesi dei contenuti e delle finalità del DPSS, conferma la necessaria disponibilità alla fase di ascolto in corso per la definizione delle strategie oggetto di concerto senza per questo determinare condizioni impeditive alla prosecuzione dei lavori e demandando al Presidente le mosse successive per una prima emissione del DPSS e le modalità di successiva condivisione ove necessarie e ricorrenti per i profili autorizzativi dei contenuti di programmazioni ben diversi da quelli di pianificazione.*
- **Porcelli**: *Aderisce e condivide quanto espresso da La Tella e Sutera.*
- **Maccarrone**: *Interviene ribadendo e rafforzando il profilo tecnico espresso da Sutera, invitando a proseguire con la redazione degli studi a corredo del DPSS, attenzionando i problemi più rilevanti del Porto di Messina, legati alla cantieristica e al polo di Tremestieri in relazione alla infrastrutturazione e logistica che, come ribadito da Porcelli, sono anche le principali questioni evidenziate dall'Organismo di Partenariato.*
- **La Tella**: *Conclude auspicando una maggiore presenza e partecipazione da parte dell'Organismo di Partenariato.*

Incontro pubblico con cittadini – Associazioni, OO.SS., Università, rappresentanti politici, Organizzazioni datoriali: 07/09/2022

➤ *Interventi*

- **Mega**:
 - **VILLA SAN GIOVANNI**: *il Comune ha deciso che le aree comunali (porto turistico a nord) restano tali, sotto la giurisdizione del Comune.: rispetto all'accordo sottoscritto prendere atto di questo e mettere tali aree fuori dalla perimetrazione della AdSP.*
 - **MESSINA**: *le criticità sono le seguenti:*
 - *ragionare sulla effettiva possibilità di spostamento di tutto ciò che oggi insiste nella Rada San Francesco (traghetto + cantieristica) – relativamente alla cantieristica in particolare, sarebbe necessario ricollocare i Cantieri Navali esistenti;*

- in relazione a quanto sopra, tener conto che nel “Patto della Falce” alcune aree della Zona Falcata NON potranno essere destinate a cantieristica.: le aree attualmente destinate alla cantieristica NON potranno quindi essere ampliate.: tener conto di questo;
- TREMESTIERI per contro c'è un serio problema di “buffer” per l'accumulo degli autoveicoli sia leggeri che pesanti in occasione dei picchi di traffico.
- entro il 15 settembre chiunque può presentare contributi.
- **A. Focà:** Rappresenta l'Associazione San Paolo, evidenzia il concetto di “Porto Storico” per Reggio Calabria.
- **Sandro DATTILO:** Reggio Calabria. È delegato regionale della LEGA NAVALE ITALIANA; è contrario alle navi da crociera piccole che a Reggio Calabria porterebbero poche persone.
- **Segretario Generale LA TELLA:** È vero che a Reggio Calabria si ipotizzano navi da crociera non di grandi dimensioni, ma si ipotizzano però le NAVI DA CROCIERA “DI LUSO” che anche se sono più piccole hanno un loro target; è un segmento turistico diverso da quello di Messina.
- **Mega:**
 - Per quanto concerne il PORTO DI SALINE JONICHE:
 - l'AdSP ha già attivato le procedure per effettuare il DRAGAGGIO – ci sono circa 2 Milioni di mc da movimentare e servono circa 18.000.000 €;
 - è quindi necessario programmare la GESTIONE DEI SEDIMENTI provenienti dal dragaggio;
 - sono in corso gli Studi su Modello affidati al prof. Felice Arena (Università Mediterranea di RC) [NS: che si avvarrà certamente di DHI, n.d.r.];
 - si discute di possibili PENNELLI-TRAPPOLA idraulicamente a monte del Porto, con accoppiato by-pass dei sedimenti da sud a nord.
 - Per quanto concerne il PORTO DI REGGIO CALABRIA:
 - hanno già affidato 160.000 € di progettazione all'arch. FEMIA [NS: è famoso per i waterfront e le stazioni marittime, n.d.r.] di alcune aree che pertanto dovranno essere perimetrare come AREE DI INTERFACCIA Porto – Città.
 - è necessario che per la redazione del DPSS si collazionino tutte le informazioni e la documentazione relativa alle zone ZES per tutti i porti del Sistema.
- **avv. Fabio COLELLA:** rappresenta la FEDERAZIONE ITALIANA VELA, pertanto cura le manifestazioni veliche; secondo loro è impossibile fare il Porto Turistico a nord del Porto di Reggio Calabria per via dei fondali eccessivi e dell'assenza di aree portuali.
- **A.S.D. “CH69” (Pesca Sportiva):** Sono focalizzati sul Porto di Saline, che è il primo e l'unico porto esistente e disponibile lungo la costa jonica fra Reggio Calabria e Roccella Jonica; Pertanto sono contrari all'utilizzo/connessione di tale porto ai fini delle aree ZES.
- **Segretario Generale LA TELLA:** Chiede a tutti gli intervenuti di mettere per iscritto le proprie osservazioni e contributi e inviarli formalmente alla AdSP.
- **arch. Filippo DE BLASIO:** Chiede di fare una correzione al “titolo” di quanto illustrato con la nota del 27/7 in quanto c'è la presentazione ma c'è scritto “DPSS”.

APPENDICE 2 – Accordi Preliminari



Il Presidente

Al Signor Sindaco del Comune di Milazzo
protocollogenerale@pec.comune.milazzo.me.it

Al Signor Sindaco del Comune di Pace del Mela
protocollo@pec.comune.pacedelmela.me.it

Trasmissione PEC

Al Signor Sindaco del Comune di San Filippo del Mela
protocollo@pec.comune.sanfilippodelmela.me.it

OGGETTO: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale – Aggiornamento.

Con riferimento all'oggetto, facendo seguito alla nostra originaria proposta di cui alla nota prot.3646 del 12/04/2021, alla luce delle osservazioni ricevute e delle modifiche normative nel frattempo intervenute si significa quanto di seguito.

Con D.L.10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata modificata la procedura di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale nella parte in cui si disciplina la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che sostituisce il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.

In particolare, fra l'altro, così recita il novellato articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n.84:
"1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. Il

documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).”

Alla luce di tutto ciò, nell’ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del PRDSP e dei singoli PRP, occorre procedere alla elaborazione del DPSS sulla base di strategie di indirizzo ben chiare e, se possibile, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati.

A tal fine sono stati predisposti degli indirizzi generali per lo sviluppo del Porto di Milazzo, di seguito illustrati, che unitamente all’elaborato grafico allegato costituiranno le linee guida per la redazione del DPSS nelle aree di interesse del Porto di Milazzo. Si precisa che l’elaborato grafico in questione è stato elaborato al solo fine di contribuire ad una migliore comprensione degli indirizzi generali di sviluppo e di utilizzazione delle aree demaniali di seguito e che in fase di redazione del DPSS, di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell’aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni infrastrutturali differenti, sia dal punto tipologico che dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

Ambito portuale

Comprenderà tutte le aree demaniali facenti parte della circoscrizione della AdSP dello Stretto che sono assoggettate alla gestione ai sensi della Legge n.84/1994 e del Codice della Navigazione.

Le aree del demanio marittimo portuale che sono destinate in maniera irreversibile a funzioni di natura urbana potranno essere escluse dall’ambito portuale con apposito provvedimento ed essere oggetto di procedura di sdemanializzazione per cessione ai Comuni interessati.

Porto operativo

Si tratta di tutte le aree portuali individuate nell’allegato grafico con esclusione delle zone denominate con il n.4 e con il n.11.

Aree di interfaccia città-porto

Si tratta di tutte le aree portuali individuate nell’allegato grafico con il n.4 e con il n.11.

Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l’ambito portuale

a) Portualità commerciale, cabotaggio, collegamenti veloci con le Isole Eolie

Le funzioni in questione costituiscono gli asset principali per il porto di Milazzo ed il consolidamento dei loro traffici dovrà costituire l’impegno principale della pianificazione portuale.

Per quanto attiene alle aree esterne al bacino portuale, destinate agli insediamenti “oil & energy”, non si prevedono ulteriori sviluppi ed ampliamenti infrastrutturali, sia per le opere a terra che per quelle a mare, con interventi che dovranno essere finalizzati esclusivamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle attività esistenti ovvero ad interventi di efficientamento energetico o per la transizione produttiva verso nuovi modelli di business secondo le strategie del New Green Deal dell’Unione Europea.

Nei pressi del pontile in corso di ultimazione nell’area di Giammoro, destinato all’ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie, dovrà essere individuata e realizzata un’area per lo sviluppo di attività logistiche per favorire l’intermodalità mare-ferro-strada.

A ovest di detto pontile sarà individuata un’area da destinare alle funzioni di servizio della cantieristica navale, in particolare per il varo ed alaggio di imbarcazioni destinate o provenienti ai/dai cantieri e dalle aree di rimessaggio a secco presenti nell’area, oltre che uno scalo di alaggio a

servizio dei diportisti privati. Detta area dovrà essere collegata alla viabilità dell'agglomerato industriale e dovrà essere dotata di servizi da insediare recuperando un edificio direzionale ex-ASI esistente e non utilizzato.

Per quanto attiene alle funzioni svolte nel bacino portuale interno si dovrà fare in modo che ognuna di esse si possa sviluppare sia in termini di aumento del numero degli ormeggi per le navi che per quanto riguarda la superficie dei piazzali dedicati alla sosta e movimentazione delle merci e dei mezzi. Per ognuna delle aree all'uso destinata dovrà essere individuata e realizzata una viabilità di accesso autonoma in maniera da evitare interferenze e l'aumento di rischi specifici indiretti per gli utilizzatori di ciascuna di esse.

Nel dettaglio si prevede:

- 1) di potenziare, posizionandoli in una nuova area a sud degli esistenti, il numero degli accosti dedicati per i mezzi veloci; di incrementare gli spazi di banchina dotandoli di aree di preimbarco coperte; di realizzare, in corrispondenza al fabbricato dei Molini Lo Presti, una nuova stazione marittima che potrebbe essere collegata, a cura e spese del Comune di Messina, a detto immobile di proprietà comunale che assicurerà attività di supporto all'accoglienza dei passeggeri;
- 2) di creare, in corrispondenza alla banchina XX Luglio, nella consistenza determinata dalla attuale banchina esistente e da quella in corso di realizzazione, un terminal dedicato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie alla rinfusa ed impiantistica;
- 3) di realizzare un terminal dedicato al traffico di cabotaggio, sia per le linee di autostrade del mare che per i collegamenti ferries con le Isole Eolie, con annessi piazzali per la movimentazione e la sosta di autovetture, TIR e rotabili non accompagnati. Nel terminal dovrà essere realizzata anche una banchina per l'ormeggio di mezzi veloci in sosta inoperosa.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

Stanti le caratteristiche del Porto di Milazzo si ritiene di escludere la possibilità di realizzare ormeggi dedicati per le grandi navi da crociera, con annesse strutture per l'accoglienza ed i controlli, privilegiando la funzione della Città di Milazzo come luogo di destinazione turistica per le navi che ordinariamente scalano nel Porto di Messina.

Lo spostamento degli ormeggi dei mezzi veloci libererà spazi presso il pontile aliscafi che potranno essere destinati alla creazione di un terminal per le minicrociere per le Isole Eolie che verranno quindi spostati dalle attuali localizzazioni.

Queste attività insieme a quella diportistica al momento esistente, per le quali non è necessario applicare norme di security nella gestione delle aree a terra, saranno localizzate in una porzione di ambito portuale individuata come zona di interazione città-porto e come tale oggetto di progettazione degli spazi insieme al Comune di Milazzo.

Dovranno inoltre essere create le condizioni affinché nel Porto di Milazzo si possano mettere presto a disposizione ormeggi per maxi yacht come primo intervento di una riconversione complessiva dell'area del Molo Marullo oggi utilizzata per il diportismo quando questo marina sarà trasferito all'esterno dell'area portuale in apposite darsene che il Comune di Milazzo ha in animo di realizzare. A tal fine sarà destinata una porzione del Molo Marullo alla radice della diga foranea facente comunque parte del porto operativo.

c) Piazzali ed ormeggi per servizi tecnico-nautici ed istituzionali ed a servizio delle imprese portuali
Sul Molo Marullo esistono immobili e piazzali che continueranno ad essere destinati alle svolgimento delle funzioni istituzionali degli enti preposti, delle società che assicurano i servizi

tecnico-nautici e delle imprese portuali. Per risolvere delle criticità esistenti sull'utilizzo di detti fabbricati si prevede la realizzazione di una nuova palazzina uffici dove potranno essere rilocalizzate alcune di queste funzioni avviando una azione di riorganizzazione degli spazi che potrebbe anche portare alla riconversione di parte degli edifici storici a servizio della portualità minore e della città.

La diga foranea sarà destinata all'ormeggio di naviglio correlato alle funzioni che sono svolte nelle aree a terra oltre che per la sosta inoperosa di navi commerciali e traghetti. Ne sarà inoltre previsto il prolungamento al fine di assicurare una maggiore copertura dal moto ondoso alle nuove infrastrutture di banchina previste in adiacenza alla Banchina XX luglio.

d) Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario

Il nuovo terminal della Banchina XX Luglio e l'adiacente destinato al traffico di cabotaggio per brevi e lunghe percorrenze, che saranno interessati dalla movimentazione di mezzi pesanti, dovranno essere collegati, mediante una nuova viabilità dedicata in parte realizzata in galleria, direttamente alla viabilità di collegamento con gli assi stradali principali afferenti allo svincolo "Milazzo" dell'autostrada Palermo-Messina-Catania. Ciò consentirà al traffico pesante, destinato o proveniente al/dal porto, di muoversi con facilità e senza interferenze con il traffico urbano che continuerà a scorrere lungo le vie La Rosa e Bixio.

La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata e potenziata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione anche di collegamento al terminal passeggeri per i mezzi veloci di collegamento con le Isole Eolie, sia con i mezzi privati degli accompagnatori che con i servizi pubblici di trasporto e con i taxi/NCC, oltre che di accesso alle aree destinate al diportismo.

Per eliminare l'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, che già attualmente si verifica in alcuni momenti della giornata in corrispondenza ai raccordi stradali nei pressi del Centro Commerciale "Parco Corolla", dovrà essere realizzata una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro. Questo consentirà da un lato di limitare i disagi che si potrebbero verificare per l'aumento di traffico pesante indotto dagli auspicabili nuovi traffici portuali conseguenti al previsto potenziamento delle infrastrutture portuali e nel contempo di assicurare un più facile collegamento tra il porto ed il pontile di Giammoro e le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata nell'adiacente agglomerato industriale e nelle aree ZES di Milazzo.

Il pontile di Giammoro e l'area logistica che si ha in programma di realizzare nelle adiacenze dovranno essere collegati alla rete ferroviaria nazionale, utilizzando il raccordo ferroviario esistente tra l'agglomerato industriale e la stazione FS di Pace del Mela, al fine di consentire la movimentazione di merci convenzionali.

I contenuti delle presenti linee guide diventeranno impegni operativi per la scrivente a seguito di espressa approvazione positiva di questo documento da parte delle singole amministrazioni comunali coinvolte e comunque all'approvazione del DPSS di cui costituiranno parte fondante. Per gli interventi infrastrutturali che non sono conformi al vigente PRP si dovrà tuttavia attendere l'aggiornamento del PRP medesimo.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

Il Presidente
Mario Paolo Mega

1. APPRODI SERVIZI ISTITUZIONALI, TECNICO NAUTICI E SOSTA INOPEROSA
2. ORMEGGI MAXI YACHT
3. AREA SERVIZI ISTITUZIONALI E IMPRESE
4. AREA INTERFACCIA CITTÀ PORTO CON ORMEGGI PER MINI CROCIERE E DIPIORTISMO
5. APPRODI UNITÀ VELOCI
6. TERMINAL NAVI MERCI ALLA RINFUSA
7. TERMINAL NAVI RO-PAX E NAVI RO-RO
8. PICCOLA CANTIERISTICA NAVALE E RIMESSAGGIO A SECCO
9. TERMINAL PETROLIFERO ED ENERGETICO
10. SCALI DI ALAGGIO E AREE RIMESSAGGIO A SECCO
11. AREA INTERFACCIA CITTÀ-PORTO



RACCORDO FERROVIARIO DI COLLEGAMENTO TRA IL PONTILE DI GIAMMORO E LA STAZIONE FS DI PACE DEL MELA

PONTILE CARICO SCARICO MERCI ALLA RINFUSA, IN COLLI E IMPIANTISTICA

BY-PASS DI COLLEGAMENTO TRA IL PORTO E L'AREA INDUSTRIALE DI GIAMMORO

TERMINAL PASSEGGERI NAVI RO-PAX

ORMEGGI PER SOSTA INOPEROSA UNITÀ VELOCI

BRETELLA DI COLLEGAMENTO ALLA VIABILITÀ PRIMARIA CON SOTTOPASSO

PALAZZINA UFFICI ISTITUZIONALI E IMPRESE

TERMINAL MEZZI VELOCI

- CONFINI CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE AdSP dello Stretto
- PERIMETRAZIONE AREA ZES GIAMMORO
- PERIMETRAZIONE AREA ZES MILAZZO

(* IPOTESI DI MASSIMA SUSCETTIBILE DI VARIAZIONI A SEGUITO DI STUDI SPECIALISTICI

PORTO DI MILAZZO

PROPOSTE PER IL PRDSP E PER IL NUOVO PRP

| NO. | DATA | REVISIONE | BY |
|-----|------|-----------|----|
| | | | |



Città di Milazzo

Segreteria Particolare del Sindaco

98057 MILAZZO (PROV. MESSINA)
VIA FRANCESCO CRISPI N. 10
PARTITA IVA E COD. FISC. 00226540839
CENTRAL. 090/9231.111
SEGR. ☎ 090/9231.211 - ☎ Fax 090/9284729
e-mail: sindaco@comune.milazzo.me.it
PEC: sindaco@pec.comune.milazzo.me.it

Milazzo lì, 28 / 02 / 2022

Prot. Gen. n.

Prot. Gab. n. 30.....

OGGETTO: *attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale – Aggiornamento.*



**Al Sig. Presidente dell'Autorità
di Sistema Portuale dello Stretto
c/o PEC: presidente@adspstretto.it**

Con riferimento alla nota prot. n. 1610 del 17.02.2022, di pari oggetto, acquisita da questo Ente con prot. n. 15770 del 17.02.2022, con la quale sono state trasmesse le linee guida per la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) nelle aree di interesse del Porto di Milazzo, che sono state già illustrate ai capigruppi consiliari di maggioranza, si comunica **formale nulla-osta** di questa Amministrazione.

Tuttavia il suddetto parere si intende tassativamente subordinato alla condizione che vengano risolte le criticità esistenti sull'utilizzo di immobili e piazzali del Molo Marullo attraverso la realizzazione di una nuova palazzina uffici, in modo da rilocalizzare alcune delle attività esistenti per fini istituzionali e, nel contempo, venga avviata di concerto con questo Ente una azione di riorganizzazione degli spazi finalizzata alla riconversione degli edifici storici nell'ambito dell'area da destinare ad interazione città-porto.

Si rimane a disposizione per eventuali chiarimenti e si porgono cordiali saluti.

L'ASSESSORE AI LL.PP./URB.

Dott. Ing. Santi Romagnolo



IL SINDACO

Dott. Giuseppe Midili

COMUNE DI SAN FILIPPO DEL MELA

Provincia di Messina



*** Area Gestione del Territorio ***

prot. n°/tec del

**Alla C.A.
Presidente
Autorità di Sistema Portuale
dello Stretto**

pec: protocollo@pec.adspstretto.it
mail: presidente@adspstretto.it

**Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale –
Aggiornamento – riscontro a Vs nota**

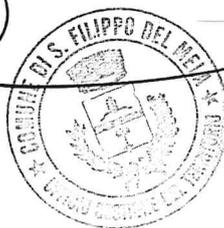
Con riferimento alla vostra nota di cui in oggetto ed ai relativi allegati, visionati gli atti trasmessi, si manifesta la positiva valutazione in merito agli indirizzi ed agli obiettivi previsti per la redazione dell'aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale relativamente a quanto di competenza dello scrivente Comune.

Si resta disponibile per ogni ulteriore chiarimento dovesse necessitare.

San Filippo del Mela, 9/4 MAR 2022

Il Responsabile Area Gestione del Territorio

(Ing. Pietro Varacalli)



Il Sindaco

(Avv. Giovanni Pino)



COMUNE DI PACE DEL MELA

Citta' Metropolitana di Messina
AREA URBANISTICA, EDILIZIA E AMBIENTE

Pace Del Mela li, 24/03/2022

Prot. n. 4748

Spett. le Autorità di Sistema Portuale dello Stretto
Via Vittorio Emanuele II , 27
98122 MESSINA

E -mail: presidente@adspstretto.it

Pec: protocollo@pec.adspstretto.it

Oggetto: Trasmissione Deliberazione di G.M. n. 32 del 18.03.2022.

Con la presente, in risposta alla nota prot. n.1610/2022, Si trasmette in allegato copia della Deliberazione di G.M. n. 32 del 18/3.2022 avente come oggetto "Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale. Aggiornamento- Approvazione linee guida."

Si coglie l'occasione per porgere distinti saluti.

Il Responsabile dell'Area 5
Urbanistica, Edilizia e Ambiente
Geom. Mario Lipari



Mario Lipari



COMUNE DI PACE DEL MELA
CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA GIUNTA COMUNALE

| | |
|-------------------------|--|
| N. 32 del 18-03-2022 | <i>Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale Aggiornamento. Approvazione linee guida.</i> |
|-------------------------|--|

L'anno duemilaventidue il giorno diciotto del mese di marzo alle ore 13:00 e s. nella solita sala delle adunanze del Comune suddetto, convocata con appositi avvisi, la Giunta Comunale si è riunita con la presenza dei Signori:

| COGNOME | NOME | CARICA | P/A |
|-----------|----------------|--------------|-----|
| La Malfa | Mario | Sindaco | P |
| Romano | Rosalia | Vice Sindaco | P |
| Schepis | Mario Antonino | Assessore | P |
| Amendolia | Maria Monia | Assessore | P |
| Trio | Andrea | Assessore | P |

Partecipa il Segretario Comunale, Dott.ssa Maria Donato;

Il Sindaco, constatato che gli intervenuti sono in numero legale, dichiara aperta la riunione ed invita i convocati a deliberare sull'oggetto sopraindicato.



COMUNE DI PACE DEL MELA
CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA

AREA 5 - URBANISTICA - EDILIZIA - AMBIENTE

PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE
N. 41 DEL 18-03-2022

**PARERE DI CUI ALL'ART. 53 DELLA LEGGE 08.06.1990 RECEPITA DALLA
L.R. N. 48/91 E SUCCESSIVE MODIFICHE ED INTEGRAZIONI INTRODOTTE
CON LA L.R. 30/2000**

Vista la Proposta di deliberazione avente per oggetto:

**“Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale
Aggiornamento. Approvazione linee guida.”**

Per quanto concerne la Regolarità tecnica si esprime parere:

Favorevole

Pace Del Mela, 18-03-2022

Il Responsabile dell'Area
Geom. Mario Lipari
(Firmato digitalmente)

LA GIUNTA COMUNALE

- Vista la legge 8 giugno 1990, n. 142, come recepita con legge regionale 11 dicembre 1991, n. 48;
- Vista la seguente proposta di deliberazione n. 41 del 18-03-2022;

Vista la proposta in oggetto pervenuta in data 15 marzo 2022 ed assunta al protocollo di questo ente al numero 4231, relativa all'elaborazione del DPSS, sulla base di strategie di indirizzo ben chiare e concordate con tutti i Comuni interessati testualmente sotto riportate nella parte relativa agli indirizzi generali:

Ambito portuale

Comprenderà tutte le aree demaniali facenti parte della circoscrizione della AdSP dello Stretto che sono assoggettate alla gestione ai sensi della Legge n.84/1994 e del Codice della Navigazione.

Le aree del demanio marittimo portuale che sono destinate in maniera irreversibile a funzioni di natura urbana potranno essere escluse dall'ambito portuale con apposito provvedimento ed essere oggetto di procedura di sdemanializzazione per cessione ai Comuni interessati.

Porto operativo

Si tratta di tutte le aree portuali individuate nell'allegato grafico con esclusione delle zone denominate con il n.4 e con il n.11.

Aree di interfaccia città-porto

Si tratta di tutte le aree portuali individuate nell'allegato grafico con il n.4 e con il n.11.

Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l'ambito portuale

a) Portualità commerciale, cabotaggio, collegamenti veloci con le Isole Eolie

Le funzioni in questione costituiscono gli asset principali per il porto di Milazzo ed il consolidamento dei loro traffici dovrà costituire l'impegno principale della pianificazione portuale.

Per quanto attiene alle aree esterne al bacino portuale, destinate agli insediamenti "oil & energy", non si prevedono ulteriori sviluppi ed ampliamenti infrastrutturali, sia per le opere a terra che per quelle a mare, con interventi che dovranno essere finalizzati esclusivamente alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle attività esistenti ovvero ad interventi di efficientamento energetico o per la transizione produttiva verso nuovi modelli di business secondo le strategie del New Green Deal dell'Unione Europea.

Nei pressi del pontile in corso di ultimazione nell'area di Giammoro, destinato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie, dovrà essere individuata e realizzata un'area per lo sviluppo di attività logistiche per favorire l'intermodalità mare-ferro-strada.

A ovest di detto pontile sarà individuata un'area da destinare alle funzioni di servizio della cantieristica navale, in particolare per il varo ed alaggio di imbarcazioni destinate o provenienti ai/dai cantieri e dalle aree di rimessaggio a secco presenti nell'area, oltre che uno scalo di alaggio a servizio dei diportisti privati. Detta area dovrà essere collegata alla viabilità dell'agglomerato industriale e dovrà essere dotata di servizi da insediare recuperando un edificio direzionale ex-ASI esistente e non utilizzato.

Per quanto attiene alle funzioni svolte nel bacino portuale interno si dovrà fare in modo che ognuna di esse si possa sviluppare sia in termini di aumento del numero degli ormeggi per le navi che per quanto riguarda la superficie dei piazzali dedicati alla sosta e movimentazione delle merci e dei mezzi. Per ognuna delle aree all'uopo destinata dovrà essere individuata e realizzata una viabilità di accesso autonoma in maniera da evitare interferenze e l'aumento di rischi specifici indiretti per gli utilizzatori di ciascuna di esse.

Nel dettaglio è previsto:

1) di potenziare, posizionandoli in una nuova area a sud degli esistenti, il numero degli accosti dedicati per i mezzi veloci; di incrementare gli spazi di banchina dotandoli di aree di preimbarco coperte; di realizzare, in corrispondenza al fabbricato dei Molini Lo Presti, una nuova stazione marittima che potrebbe essere collegata, a cura e spese del Comune di Messina, a detto immobile di proprietà comunale che assicurerà attività di supporto all'accoglienza dei passeggeri;

Copia del documento originale informatico, firmato in tutte le sue componenti con firma digitale, il cui certificato è validato e verificato, realizzata ai sensi dell'art. 23, c. 2bis del D.Lgs. 82/2005 CAD. Il presente atto è stato redatto tramite utilizzo del sistema informatico automatizzato in uso presso il Comune, conforme alle regole tecniche di cui al Dpcm 13.11.2014, e conservato in originale negli archivi informatici dell'ente e presso il conservatore accreditato.

Responsabile della conservazione dei dati:

Comune di Pace Del Mela (ME) - Deliberazione della Giunta Comunale n. 32 del 18-03-2022

2) di creare, in corrispondenza alla banchina XX Luglio, nella consistenza determinata dalla attuale banchina esistente e da quella in corso di realizzazione, un terminal dedicato all'ormeggio di navi per imbarco/sbarco di merci varie alla rinfusa ed impiantistica;

3) di realizzare un terminal dedicato al traffico di cabotaggio, sia per le linee di autostrade del mare che per i collegamenti ferries con le Isole Eolie, con annessi piazzali per la movimentazione e la sosta di autovetture, TIR e rotabili non accompagnati. Nel terminal dovrà essere realizzata anche una banchina per l'ormeggio di mezzi veloci in sosta inoperosa.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

Stanti le caratteristiche del Porto di Milazzo si ritiene di escludere la possibilità di realizzare ormeggi dedicati per le grandi navi da crociera, con annessi strutture per l'accoglienza ed i controlli, privilegiando la funzione della Città di Milazzo come luogo di destinazione turistica per le navi che ordinariamente scalano nel Porto di Messina.

Lo spostamento degli ormeggi dei mezzi veloci libererà spazi presso il pontile aliscafi che potranno essere destinati alla creazione di un terminal per le minicrociere per le Isole Eolie che verranno quindi spostati dalle attuali localizzazioni.

Queste attività insieme a quella diportistica al momento esistente, per le quali non è necessario applicare norme di security nella gestione delle aree a terra, saranno localizzate in una porzione di ambito portuale individuata come zona di interazione città-porto e come tale oggetto di co-progettazione degli spazi insieme al Comune di Milazzo.

Dovranno inoltre essere create le condizioni affinché nel Porto di Milazzo si possano mettere presto a disposizione ormeggi per maxi yacht come primo intervento di una riconversione complessiva dell'area del Molo Marullo oggi utilizzata per il diportismo quando questo marina sarà trasferito all'esterno dell'area portuale in apposite darsene che il Comune di Milazzo ha in animo di realizzare. A tal fine sarà destinata una porzione del Molo Marullo alla radice della diga foranea facente comunque parte del porto operativo.

c) Piazzali ed ormeggi per servizi tecnico-nautici ed istituzionali ed a servizio delle imprese portuali

Sul Molo Marullo esistono immobili e piazzali che continueranno ad essere destinati alle svolgimento delle funzioni istituzionali degli enti preposti, delle società che assicurano i servizi tecnico-nautici e delle imprese portuali. Per risolvere delle criticità esistenti sull'utilizzo di detti fabbricati si prevede la realizzazione di una nuova palazzina uffici dove potranno essere rilocalizzate alcune di queste funzioni avviando una azione di riorganizzazione degli spazi che potrebbe anche portare alla riconversione di parte degli edifici storici a servizio della portualità minore e della città.

La diga foranea sarà destinata all'ormeggio di naviglio correlato alle funzioni che sono svolte nelle aree a terra oltre che per la sosta inoperosa di navi commerciali e traghetti. Ne sarà inoltre previsto il prolungamento al fine di assicurare una maggiore copertura dal moto ondoso alle nuove infrastrutture di banchina previste in adiacenza alla Banchina XX luglio.

d) Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario

Il nuovo terminal della Banchina XX Luglio e l'adiacente destinato al traffico di cabotaggio per brevi e lunghe percorrenze, che saranno interessati dalla movimentazione di mezzi pesanti, dovranno essere collegati, mediante una nuova viabilità dedicata in parte realizzata in galleria, direttamente alla viabilità di collegamento con gli assi stradali principali afferenti allo svincolo "Milazzo" dell'autostrada Palermo-Messina-Catania. Ciò consentirà al traffico pesante, destinato o proveniente al/dal porto, di muoversi con facilità e senza interferenze con il traffico urbano che continuerà a scorrere lungo le vie La Rosa e Bixio.

La viabilità urbana adiacente al porto dovrà essere rimodulata e potenziata al fine di continuare a svolgere esclusivamente la funzione anche di collegamento al terminal passeggeri per i mezzi veloci di collegamento con le Isole Eolie, sia con i mezzi privati degli accompagnatori che con i servizi pubblici di trasporto e con i taxi/NCC, oltre che di accesso alle aree destinate al diportismo.

Per eliminare l'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, che già attualmente si verifica in alcuni momenti della giornata in corrispondenza ai raccordi stradali nei pressi del Centro Commerciale "Parco Corolla", dovrà essere realizzata una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro. Questo consentirà da un lato di limitare i disagi che si potrebbero verificare per l'aumento di traffico pesante indotto dagli auspicabili

Copia del documento originale informatico, firmato in tutte le sue componenti con firma digitale, il cui certificato è validato e verificato, realizzata ai sensi dell'art. 23, c. 2bis del D.Lgs. 82/2005 CAD. Il presente atto è stato redatto tramite utilizzo del sistema informatico automatizzato in uso presso il Comune, conforme alle regole tecniche di cui al Dpcm 13.11.2014, e conservato in originale negli archivi informatici dell'ente e presso il conservatore accreditato.

Responsabile della conservazione dei dati:

Comune di Pace Del Mela (ME) - Deliberazione della Giunta Comunale n. 32 del 18-03-2022

nuovi traffici portuali conseguenti al previsto potenziamento delle infrastrutture portuali e nel contempo di assicurare un più facile collegamento tra il porto ed il pontile di Giammoro e le aree retroportuali individuate nella ZES ubicata nell'adiacente agglomerato industriale e nelle aree ZES di Milazzo.

Il pontile di Giammoro e l'area logistica che si ha in programma di realizzare nelle adiacenze dovranno essere collegati alla rete ferroviaria nazionale, utilizzando il raccordo ferroviario esistente tra l'agglomerato industriale e la stazione FS di Pace del Mela, al fine di consentire la movimentazione di merci convenzionali.

Valutati i suddetti indirizzi generali, ritenuto pertanto di condividerne gli obiettivi,

PROPONE

Di condividere le linee guida per l'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale in oggetto;

Di dare atto che i contenuti delle presenti linee guide diventeranno impegni operativi per l'Autorità di Sistema Portuale per la successiva approvazione del DPSS di cui costituiranno parte fondante.

IL SINDACO/ASSESSORE: Schepis Mario Antonino

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: Angela Pellegrino

- Esaminata la stessa e riscontrata la regolarità;
- Vista la normativa in materia;
- Vista la L.R. N° 30/2000;
- Visto che il Responsabile dell'Area interessata ha espresso parere favorevole per quanto concerne la regolarità tecnica;
- Visto l'O.A.EE.LL. vigente nella Regione Siciliana e successive modifiche ed integrazioni;

Ad unanimità di voti espressi nella forma di legge;

DELIBERA

- Di approvare la suindicata proposta di deliberazione;
- Quindi, stante l'urgenza dei successivi adempimenti, con successiva e separata votazione, resa all'unanimità;

DELIBERA

- Di dichiarare il presente atto immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 16 della L.R. N° 44/91 e dell'art. 134 del D.L.vo n. 267/2000.

Copia del documento originale informatico, firmato in tutte le sue componenti con firma digitale, il cui certificato è validato e verificato, realizzata ai sensi dell'art. 23, c. 2bis del D.Lgs. 82/2005 CAD. Il presente atto è stato redatto tramite utilizzo del sistema informatico automatizzato in uso presso il Comune, conforme alle regole tecniche di cui al Dpcm 13.11.2014, e conservato in originale negli archivi informatici dell'ente e presso il conservatore accreditato.

Responsabile della conservazione dei dati:

Comune di Pace Del Mela (ME) - Deliberazione della Giunta Comunale n. 32 del 18-03-2022

Il presente verbale, dopo la lettura, si sottoscrive per conferma.

L'Assessore anziano
Rosalia Romano
(Firmato digitalmente)

IL Sindaco
La Malfa Mario
(Firmato digitalmente)

IL Segretario Comunale
Dott.ssa Maria Donato
(Firmato digitalmente)

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, su conforme attestazione dell'addetto alla pubblicazione, certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal _____ al _____ per giorni 15 consecutivi.

Pace del Mela, li _____

IL Segretario Comunale
Dott.ssa Maria Donato

COMUNE DI PACE DEL MELA - ME PROT. 0004748 DEL 24-03-2022 IN partenza CAT6 CL.1 FASCICOLO

Copia del documento originale informatico, firmato in tutte le sue componenti con firma digitale, il cui certificato è validato e verificato, realizzata ai sensi dell'art. 23, c. 2bis del D.Lgs. 82/2005 CAD. Il presente atto è stato redatto tramite utilizzo del sistema informatico automatizzato in uso presso il Comune, conforme alle regole tecniche di cui al Dpcm 13.11.2014, e conservato in originale negli archivi informatici dell'ente e presso il conservatore accreditato.

Responsabile della conservazione dei dati:

Comune di Pace Del Mela (ME) - Deliberazione della Giunta Comunale n. 32 del 18-03-2022



COMUNE DI PACE DEL MELA
CITTA' METROPOLITANA DI MESSINA

DELIBERAZIONE ORIGINALE DELLA GIUNTA COMUNALE

| | |
|-------------------------|--|
| N. 32 del 18-03-2022 | <i>Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale Aggiornamento. Approvazione linee guida.</i> |
|-------------------------|--|

ESTREMI DI PUBBLICAZIONE ALL'ALBO DELL'ENTE

Si attesta che la presente deliberazione n. 32 del 18-03-2022, viene pubblicata all'albo pretorio on-line del portale per 15 giorni consecutivi, con decorrenza dal 22-03-2022.

N. Reg. Albo: **343**

Pace del Mela, 22-03-2022

IL Resp.le della pubblicazione
Maria Morina
(Firmato digitalmente)

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

Il sottoscritto Segretario Comunale, su conforme attestazione del Messo Comunale, certifica che copia della presente deliberazione è stata pubblicata all'Albo Pretorio dal 22-03-2022 al 06-04-2022 per giorni 15 consecutivi.

Pace del Mela, li _____

IL Segretario Comunale
Dott.ssa Maria Donato



Il Presidente

**Al Signor Commissario Prefettizio
del Comune di Villa San Giovanni
c.a. Dott. Marco Oteri**

Trasmissione PEC

OGGETTO: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale – Aggiornamento.

Con riferimento all'oggetto, facendo seguito alla varie interlocuzioni con la decaduta amministrazione comunale e da ultimo all'esito della riunione della S.V. convocata presso la sede municipale in data 24/02 u.s., alla luce delle osservazioni ricevute, delle proposte avanzate e delle modifiche normative nel frattempo intervenute si significa quanto di seguito.

Con D.L. 10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata modificata la procedura di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale nella parte in cui si disciplina la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che sostituisce il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.

In particolare, fra l'altro, così recita il novellato articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n.84: "1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle

Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).”

Alla luce di tutto ciò, nell’ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del PRDSP e dei singoli PRP, occorre procedere alla elaborazione del DPSS sulla base di strategie di indirizzo ben chiare e, se possibile, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati.

A tal fine sono stati predisposti degli indirizzi generali per lo sviluppo del Porto di Villa San Giovanni, di seguito illustrati, che unitamente all’elaborato grafico allegato costituiranno le linee guida per la redazione del DPSS nelle aree di interesse del Porto di Villa San Giovanni. Si precisa che l’elaborato grafico in questione è stato elaborato al solo fine di contribuire ad una migliore comprensione degli indirizzi generali di sviluppo e di utilizzazione delle aree demaniali di seguito e che in fase di redazione del DPSS, di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell’aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni infrastrutturali differenti, sia dal punto tipologico che dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

Ambito portuale

Comprenderà tutte le aree demaniali facenti parte della circoscrizione della AdSP dello Stretto che sono assoggettate alla gestione ai sensi della Legge n.84/1994 e del Codice della Navigazione.

Le aree del demanio marittimo portuale che sono destinate in maniera irreversibile a funzioni di natura urbana potranno essere escluse dall’ambito portuale con apposito provvedimento ed essere oggetto di procedura di sdemanializzazione per cessione al Comune interessato.

Porto operativo

Si tratta di tutte le aree portuali dove non vengono svolte in esclusiva attività per il diporto, la piccola cantieristica e la pesca

Aree di interfaccia città-porto

Si tratta di tutte le aree portuali dedicate allo svolgimento, in esclusiva di attività per il diporto, la piccola cantieristica e la pesca.

Con la sottoscrizione del presente documento il Comune di Villa San Giovanni avanza richiesta di inserimento, nell’ambito portuale demaniale assoggettato all’amministrazione e controllo dell’AdSP dello Stretto, della darsena per il diporto esistente in località “Croce Rossa” all’attualità appartenente al Demanio marittimo regionale. In tal senso il Comune di Villa San Giovanni si dichiara disponibile ad avviare le procedure amministrative per il trasferimento anche prima della approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale.

Gli spazi a terra della nuova darsena per il diporto prevista nella zona nord, unitamente alla darsena esistente in località “Croce Rossa” dovranno essere organizzati in maniera da consentire, senza la necessità di dover rispettare normative di security, l’integrazione con gli adiacenti ambiti urbani consentendo anche l’insediamento di attività turistico-ricettive e di accoglienza dei turisti e degli utilizzatori.

A sud della nuova darsena commerciale per il traghettamento sarà realizzato un intervento di ripascimento con la creazione di una spiaggia di protezione delle infrastrutture stradali che potrà essere destinata alla fruizione di residenti e turisti. In tal zona sarà possibile realizzare strutture provvisorie e temporanee per l'erogazione di servizi agli utenti ma non aree di sosta per mezzi in quanto il trasferimento degli utilizzatori dovrà avvenire esclusivamente con mezzi pubblici.

Detta area dovrà essere collegata alla viabilità ordinaria mediante dei sottopassi di attraversamento dell'adiacente linea ferroviaria e della viabilità di raccordo autostradale utilizzando dei passaggi già esistenti.

Queste aree di interazione città-porto dovranno essere oggetto di co-progettazione tra l'AdSP ed il Comune di Villa San Giovanni.

Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l'ambito portuale

a) Portualità commerciale, collegamenti veloci con Messina e con le Isole Eolie

Il traffico di traghettamento con Messina, sia verso Rada S.Francesco che verso gli approdi di Tremestieri ed al costruendo nuovo Porto di Tremestieri, all'attualità ubicato presso la banchina pubblica adiacente agli invasi RFI e presso gli approdi privati nella zona nord, dovrà essere rilocalizzato in nuove darsene da realizzare nella zona sud con l'obiettivo di eliminare l'attraversamento della città da parte dei mezzi pesanti e delle autovetture che dovranno essere indirizzate sui nuovi piazzali di sosta direttamente dallo svincolo dell'autostrada.

A ridosso del terminal marittimo di RFI verrà realizzata una nuova infrastruttura marittima con banchine pubbliche, in corrispondenza all'attuale "scivolo zero" ed all'area occupata dagli Uffici della Guardia Costiera, per il potenziamento del traffico passeggeri con i mezzi veloci e del traffico di auto e mezzi pesanti. Questi nuovi ormeggi, in numero di almeno tre per i mezzi veloci e di almeno due per i traghetti, saranno serviti da una stazione marittima dedicata che sarà collegata direttamente alla stazione ferroviaria ed agli invasi di RFI per le navi ferroviarie in maniera da assicurare adeguata accoglienza ai passeggeri, separando i flussi dei mezzi rotabili dai percorsi pedonali dei passeggeri ed assicurando aree di preimbarco e percorsi di indirizzamento agli imbarchi coperti e privi di barriere architettoniche per un comodo e sicuro utilizzo ai passeggeri normodotati e disabili.

Gli attuali edifici utilizzati dalla Guardia costiera potranno essere riconvertiti in depositi ed alloggi, sino al loro definitivo riposizionamento in altro ambito del porto, mentre gli uffici saranno allocati in una porzione del nuovo compendio destinato alla stazione marittima passeggeri unitamente ai locali destinati agli operatori portuali ed alla AdSP dello Stretto.

I nuovi ormeggi per i traghetti di cui si è detto allorquando tutto il traffico di traghettamento operante nel porto, con esclusione delle navi ferroviarie che continueranno ad operare negli attuali invasi, sarà trasferito nelle nuove darsene a sud degli invasi RFI saranno destinati esclusivamente per la sosta inoperosa e temporanea di navi e di traghetti oltre che per eventuali operazioni in emergenza. Detti ormeggi non dovranno tuttavia consentire lo svolgimento di operazioni commerciali ordinarie per il traghettamento di mezzi pesanti ed auto che dovranno essere svolte esclusivamente nelle nuove darsene a sud.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

Le banchine e le aree demaniali a nord, quando saranno liberate dalle attuali funzioni commerciali a seguito del trasferimento nelle nuove darsene a sud di tutte le operazioni portuali, potranno essere destinate al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, oltre che ad attività diportistiche e turistiche. A tal fine dovrà essere realizzata una nuova darsena con tutti i relativi servizi a terra.

Detta nuova darsena dovrà essere integrata con l'esistente bacino realizzato all'interno del molo di sottoflutto in località Croce Rossa per il quale si prevede, si da questa fase, l'avvio della procedura per l'inserimento nel compendio delle aree demaniali marittime ricadenti nella gestione della AdSP dello Stretto. La destinazione di questo specchio acqueo rimane stabilita a beneficio del diportismo minore e delle unità da pesca nonché di qualsiasi ulteriore destinazione compatibile con le caratteristiche dell'infrastruttura portuale e della finalità della sua realizzazione.

c) Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni.

Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio ed ogni caso solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate.

Per quanto attiene il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana esso dovrà avvenire attraverso nuovi varchi dedicati limitando le connessioni con la viabilità urbana a nord esclusivamente alle autovetture.

Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi pesanti e delle auto connesse all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale. A tal fine è prevista la realizzazione, a cura e spese del Comune di Villa San Giovanni, di un polmone di stoccaggio nei pressi dello svincolo della Autostrada A2 e di una bretella di collegamento di detto svincolo con la nuova area portuale destinata ai traghetti che sarà realizzata a sud degli attuali invasi RFI.

I contenuti delle presenti linee guide diventeranno impegni operativi per la scrivente a seguito di espressa approvazione positiva di questo documento da parte di codesto Comune e comunque all'approvazione del DPSS di cui costituiranno parte fondante. Per gli interventi infrastrutturali che non sono conformi al vigente PRP si dovrà tuttavia attendere l'aggiornamento del PRP medesimo ovvero le procedure di approvazione in variante all'uopo attivate.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

IL PRESIDENTE
Mario Paolo Mega

Allegati: n.1 – Tavola S1 – Proposte per il PRDSP e per il nuovo PRP



1. RISANAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA "SCIVOLO 0" E REALIZZAZIONE DI NUOVI BANCHINAMENTI (20.000mq) PER L'OTTIMIZZAZIONE DEGLI ATTRACCHI DEI MEZZI VELOCI (FASE 1) E L'IMPLEMENTAZIONE DEI SERVIZI AI PASSEGGERI (FASE 2)
2. NUOVO EDIFICIO PER LA REALIZZAZIONE DELLA STAZIONE MARITTIMA PASSEGGERI E DEGLI UFFICI ISTITUZIONALI
3. AREA DI ACCUMULO (20.000mq) DEI MEZZI IN ATTESA DI IMBARCO NEI PERIODI DI ELEVATO AFFLUSSO DI TRAFFICO
4. BRETELLA DI COLLEGAMENTO TRA LO SVINCOLO AUTOSTRADALE, L'AREA DI ACCUMULO ED I NUOVI PIAZZALI DI IMBARCO PER IL DECONGESTIONAMENTO DELLA VIABILITA' CITTADINA
5. REALIZZAZIONE DI NUOVI BANCHINAMENTI E PIAZZALI OPERATIVI (45.000mq) PER LA DELOCALIZZAZIONE DELLE ATTIVITA' DI CABOTAGGIO E L'IMPLEMENTAZIONE DEGLI ORMEGGI (FASE 2)
6. REALIZZAZIONE DI UNA STAZIONE MARITTIMA DEDICATA AL CABOTAGGIO MARITTIMO
7. RIPASCIMENTO DELLA SPIAGGIA A SUD DELLE NUOVE INFRASTRUTTURE PER LA PROTEZIONE DEI BANCHINAMENTI E DELL'ARTERIA STRADALE DI COLLEGAMENTO
8. REALIZZAZIONE DI UN NUOVO PORTO TURISTICO RISERVATO ALLA NAUTICA DA DIPORTO - IMBARCAZIONI DI GRANDI DIMENSIONI
9. AMMODERNAMENTO DEL PORTICCIOLA TURISTICO ESISTENTE DA RISERVARE ALLE PICCOLE IMBARCAZIONI

--- CONFINE CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE AdSP dello Stretto

(*) IPOTESI DI MASSIMA SUSCETTIBILE DI VARIAZIONI A SEGUITO DI STUDI SPECIALISTICI

PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

PROPOSTE PER IL PRDSP E PER IL NUOVO PRP

| No. | DATA | REVISIONE | BY |
|-----|------|-----------|----|
| | | | |
| | | | |
| | | | |



Area IV - Tecnica
Ufficio 3* - Cartografia, GIS e BIM

ING. DOMENICO CIRICOSTA

TECNICI

Formato
S1
VDR/le
Scalo
10/03/2022
Data

AO



Città di Villa San Giovanni
Città Metropolitana di Reggio di Calabria

Villa San Giovanni, 3 maggio 2022

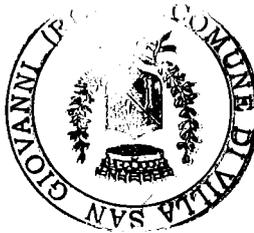
Al Sig. Presidente
Autorità di Sistema Portuale dello Stretto
MESSINA

protocollo@pec.adspstretto.it

Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

In relazione a precorsa corrispondenza concernente l'oggetto e a quanto definito nel corso degli incontri svolti presso questa sede in data 24 febbraio e 31 marzo scorsi, si rappresenta che il Consiglio Comunale nella seduta del 28 aprile ha esaminato e discusso gli *indirizzi generali* per lo sviluppo del Porto di Villa San Giovanni, formulati da codesta Autorità di Sistema Portuale con nota in data 14 marzo, acquisita al protocollo comunale il 15 marzo, al n. 8030.

Al riguardo, si allega il documento con il quale è stato espresso assenso in via generale ai suddetti *indirizzi*, condiviso dai Consiglieri Comunali, depositato agli atti del Consiglio ed acquisito al protocollo dell'Ente il 28 aprile al n. 13217.



Il Commissario Prefettizio

Agri

DEL 28.06.2020



CITTA' DI VILLA SAN GIOVANNI
(CITTA' METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA)

Oggetto: Decreto Emergenza Ambientale – Sistema di viabilità intermodale attraversamento stretto di Messina

Si fa riferimento alla nota del 15 marzo 2022, prot. n° 8030 concernente le attività propedeutiche all' avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.

Al Riguardo, i rappresentanti del Consiglio Comunale di maggioranza e minoranza esprimono il loro assenso in via generale, in ordine alle linee guida trasmesse con la sopra citata nota che si allega quale parte integrante e sostanziale (all. 1).

Nel ribadire le indicazioni di priorità già esposte nella conferenza del 24 febbraio 2022 (all. 2), evidenziano quale interesse primario della Città di Villa San Giovanni la salvaguardia della salute pubblica e l' abbattimento dei fattori inquinanti, pertanto, ritengono strategico e irrinunciabile che i nuovi ormeggi nel porto storico, previsti nella proposta di linee guida in argomento, in caso di realizzazione, così come chiarito dalla stessa Autorità Portuale, vengano utilizzati esclusivamente per l'imbarco dei mezzi per il traffico RFI attraverso il piazzale Anas e il sottovia Ferroviario oggi in esercizio, dando atto che tale evenienza verrà dismessa una volta realizzato il P.R.S.P. nella sua interezza.

Villa San Giovanni lì 31 marzo 2022

I consiglieri



Città di Villa San Giovanni

(Città Metropolitana di Reggio Calabria)

Decreto emergenza ambientale

Sistema di viabilità intermodale attraversamento Stretto di Messina

Polo Logistico

Riunione del 24.02.2022 ore 11,00

Presenti: COME DA ALLEGATO, Commissario Prefettizio Dott. Marco Oteri, Subcommissario Prefettizio Per il Comune: Dott. Giuseppe Putorti, Segretario Generale Avv. Antonino Domenico Cama, Consigliere Comunale Pietro Maria Fortunato Caminiti, Consigliere Comunale Antonio Salvatore Ciccone, Consigliere Comunale Domenico Aragona, Ing. Ida Albanese.

Aprè i lavori il Commissario Prefettizio Dott. Marco Oteri che, una volta ringraziati i presenti, illustra la situazione attuale in merito al programma in oggetto.

Interviene il Consigliere comunale Arch. Antonio Salvatore Ciccone, che illustra l'aspetto tecnico sottolineando il lavoro effettuato dalla Commissione Piano Strategico e le due parti del progetto, la prima relativa al lavoro fatto negli anni precedenti, e una seconda parte quali linee di indirizzo per le attività da svolgere a fine mandato. Il primo riferimento riguarda il Polmone di stoccaggio e la riqualificazione del piazzale ex ANAS con la realizzazione di un parcheggio. Altro intervento: il ripascimento della spiaggia in località Acciarello ed un eventuale collegamento con il lungomare di Catona. Altro intervento, la realizzazione del polo logistico per lo smistamento di merci.

Interviene il Consigliere comunale Pietro Maria Fortunato Caminiti, che ringrazia i presenti, il Commissario Dott. Oteri ed il Subcommissario Dott. Putorti. Il Consigliere Caminiti sottolinea la piena condivisione del progetto illustrato, frutto di un lavoro condiviso tra maggioranza e minoranza, considerata l'importanza e la valenza degli interventi proposti già nei programmi elettorali delle Amministrative degli ultimi 30 anni.

Il Dott. Oteri invita i rappresentanti degli Enti presenti a dare il loro contributo.

Interviene il Consigliere Metropolitan Salvatore Fuda che sottolinea la funzione della Città Metropolitana, in particolare riservata alla programmazione, seppur Ente giovane di recente costituzione, con particolare dislocazione territoriale. Sottolinea la fase ancora embrionale del Piano Strategico e la necessità di cristallizzare gli interventi provvedendo anche alla redazione dei relativi progetti. In ultimo fa richiesta agli Enti presenti di condividere la necessità dell'sviluppo dell'alta velocità.

Interviene l'Assessore Metropolitan Domenico Battaglia che fa un plauso allo sforzo politico realizzato e sottolinea la possibilità di realizzare importanti interventi anche in virtù dei fondi messi a disposizione dal PNRR, illustrando una serie di interventi programmati e da programmare.

Interviene il Presidente dell'Autorità Portuale dello Stretto, Dott. Mega, che sottolinea la necessità di approfondire il progetto proposto, in virtù di una maggiore partecipazione dell'Ente rappresentato. Evidenzia la necessità di aumentare gli approdi ed evitare che gli interventi siano mirati a ridurre gli attraversamenti e le code di attesa. Sottolinea che il solo Polmone di stoccaggio non sia insufficiente allo smaltimento dei flussi. Sottolinea che il tema del dimensionamento del porto con i nuovi approdi vada approfondito perché altrimenti si rischia di non risolvere alcun problema; inoltre sottolinea che il porto di Villa San Giovanni è porto commerciale, riservato all'attraversamento e non allo scalo merci. Sottolinea la necessità di rivisitare l'utilizzo delle aree ZES oggi non utilizzabili ai fini produttivi. Consiglia di riprendere l'accordo preliminare per rettificare il perimetro dell'area portuale e ridefinire le aree di competenza dell'Autorità di Sistema. Non



Città di Villa San Giovanni

(Città Metropolitana di Reggio Calabria)

condivide l'idea del Polo Logistico, così come proposto, in aree a ridosso del mare. Sottolinea la necessità di avviare entro l'anno la programmazione per gli interventi progettuali previsti per il Comune di Villa San Giovanni.

Interviene l'Ing. Lorenzo benestare per la Città Metropolitana di Reggio Calabria che illustra lo strumento di programma in itinere denominato PUNS sul quale si sta lavorando come Città metropolitana indispensabile per accedere a qualunque finanziamento. Questo strumento non prevede la presenza di un Polo logistico, concordando con il Presidente mega. Sottolinea la necessità di ultimare questi strumenti di programmazione. Concorda con l'idea di collegare il confine di Villa San Giovanni con il Lungomare di Catona.

Interviene l'Ing. Giovanbattista Barberio di ANAS che sottolinea l'interesse per due punti del programma. In primis il Polmone di Stoccaggio già destinatario di un finanziamento e di cui ANAS è soggetto attuatore su indicazione del Comune di Villa San Giovanni. Sottolinea la fase propria esecutiva per la realizzazione dell'intervento di ANAS, pur rimanendo il Comune di Villa San Giovanni il destinatario del finanziamento. ANAS ha già condiviso la convenzione proposta. ANAS conferma la sua disponibilità a fare da soggetto attuatore per la realizzazione del Polmone di Stoccaggio già destinatario di un finanziamento e di cui ANAS è soggetto attuatore su indicazione del Comune di Villa San Giovanni. Sottolinea la fase propria esecutiva per la realizzazione dell'intervento di ANAS, pur rimuovendo il Comune di V.S.G il destinatario del finanziamento- ANAS ha già condiviso la Convenzione proposta – ANAS conferma la sua disponibilità a fare da soggetto attuatore per la realizzazione del Polmone di stoccaggio, con l'idea di dividere l'intervento in due stralci funzionali.

Interviene l'Avv. Francesco Mandolari per ANAS che riferisce che ad oggi l'intera area del piazzale è nella disponibilità di ANAS essendo scadute le precedenti Convenzioni, ad eccezione di una posizione per il quale c'è un contenzioso in essere con la società Caronte, che rivendica una proprietà a seguito di usucapione contenzioso che comunque crea pregiudizio alla progettualità presentata.

L'Ing. Barberio chiede sullo stato delle progettazioni ad oggi; illustra il dettaglio dell'attuale progettazione il Consigliere Arch. Ciccone, che riferisce di un progetto realizzato dalla Prefettura.

Interviene l'Ing. Luciana Siclari per RFI che ringrazia a nome della società per l'invito e visto lo stato preliminare della progettazione, non esprime pareri né preclusioni sul progetto, rimarcando la disponibilità di RFI a collaborare con il Comune di V.S.G, sottolineando la necessità di una maggiore comunicazione tra gli Enti, per evitare eventuali conflitti tra le ipotesi progettuali in fase di programmazione tra i due Enti. Fa presente che allo stato attuale, in località Bolano, non è possibile realizzare quanto ipotizzato, ribadisce la disponibilità all'interlocazione da parte di RFI.

Interviene l'Ing. Silvia Vanfiori di RFI che illustra un progetto in fase di realizzazione di RFI finanziato con fondi PNRR per il quale RFI sta redigendo lo studio di fattibilità relativi a interventi sui fabbricati di stazione.

L'Ing. Mega sottolinea che parte degli interventi previsti dal progetto illustrati dall'Ing. Vanfiori, sarà realizzato dall'Autorità di sistema con fondi propri e invita il Comune di V.S.G a tenere in conto gli interventi che saranno realizzati all'interno delle proprie programmazioni.

Interviene l'Ing. Stracuzzi che chiede di essere considerato come Ente all'interno della programmazione degli interventi in fase da realizzare.

Interviene l'Ing. Alessandro Vinci di RFI che riferisce delle difficoltà dovute al sotto dimensionamento delle proprie invasature rispetto al bisogno, sottolinea l'importanza del dialogo tra Enti, sottolinea che ad oggi per RFI non è previsto nessun intervento relativo ad un hub internodale sul territorio di V.S.G.

Chiede di intervenire il Cons. Comunale Domenico Aragona, che sottolinea l'amarezza di fronte alle riserve espresse dai singoli Enti sull'idea progettuale proposta, auspica un tavolo di raccordo tra gli Enti e chiede



Città di Villa San Giovanni

(Città Metropolitana di Reggio Calabria)

l'indizione di un tavolo tecnico tra gli Enti che restituisca a Villa San Giovanni la possibilità di superare le problematiche riferite legate all'attraversamento e ai conseguenti problemi di inquinamento.

Il Consigliere Comunale Arch. Ciccone interviene per fare sintesi, auspicando un impegno da parte di tutti gli Enti per un maggiore coordinamento al fine di giungere a una serie di interventi condivisi per la risoluzione dei problemi.

Il Commissario Dott. Marco Oteri ringrazia i presenti per la partecipazione.

Interviene a chiusura il Sub Commissario Dott. Giuseppe Putorti che auspica un proseguo di interlocuzioni tra gli Enti, con una serie di interlocuzioni bilaterali.

Ribadisce che insieme all'Ing. Albanese, si farà carico di fare un cronoprogramma individuando una serie di incontri per un raccordo tra le parti.

Il secondo punto è inerente la proposta di trasformazione del piazzale di imbarco FS attuale (piazzale Anas) in un parcheggio seminterrato, con copertura a parco pubblico verde in superficie collegato con la villetta comunale Parco Robinson lato monte; proposta appunto illustrata dalla Città di Villa San Giovanni, oggi, in un contesto più complessivo di idee progettuali.

A tale riguardo Anas (ing. Barberio) chiede a che stadio e livello di progettazione e se esiste al momento uno studio più di dettaglio. Alla richiesta di chiarimenti nel merito l'Amministrazione attraverso i consiglieri comunali presenti, specifica che non esiste ad oggi un livello di progetto che vada oltre l'idea graficizzata, ma che la scelta tipologica di trasformazione del Parcheggio da area di sosta a parcheggio seminterrato e parco verde a servizio è consolidata negli ultimi 20/25 anni almeno da tutte le amministrazioni succedutosi nel tempo.

Il Presidente

Al Comune di Reggio Calabria
c.a. Sindaco **Avv. Giuseppe Falcomatà**
protocollo@pec.reggiocal.it

Trasmissione PEC

c.a. Assessore **Arch. Mariangela Cama**
assessore.cama@pec.reggiocal.it

OGGETTO: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale

Con riferimento agli incontri sull'argomento di cui all'oggetto ed alla intercorsa corrispondenza informale, tra cui da ultimo la nota a mezzo mail dell'Ass.Cama in data 17/02 u.s., si comunica di aver recepito, condividendole, le proposte di modifica del Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) da noi trasmesso in data 15/01 u.s. .

In conseguenza delle modifiche riportate nella bozza di accordo e delle interlocuzioni svolte si è altresì provveduto ad aggiornare la Tav.E2 contenente una rappresentazione grafica di massima delle ipotesi di sviluppo condivise.

In definitiva si trasmette:

- a) bozza del protocollo di intesa;
- b) Tav.E1 contenente gli interventi da attuare a PRP vigente;
- c) Tav.E2 contenenti le ipotesi di sviluppo del porto.

Come da intese resta concordato che detta bozza di protocollo potrà essere sottoscritta solo all'avvenuta approvazione della stessa da parte del Comitato di Gestione della scrivente e della Giunta Comunale.

Cordiali saluti

Il Presidente
Mario Paolo Mega

Allegati: n.3 c.s.

DELOCALIZZAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE DI PORTO ED ATTIVITA' CANTIERISTICHE CONNESSE

Realizzazione nuova darsena (*) per la delocalizzazione delle attività diportistiche attualmente insistenti all'interno dell'area portuale ed il loro ulteriore sviluppo.
La darsena sarà integrata con l'ambito urbano mediante la realizzazione di interventi edilizi leggeri per servizi di accoglienza, ristorazione e per il tempo libero oltre che a servizio del diportismo.

Aree da destinare alla delocalizzazione delle attività cantieristiche collegate al diporto attualmente insistenti all'interno dell'area portuale ed il loro ulteriore sviluppo.

AREA COMMERCIALE

Riqualificazione delle aree a nord del porto attuale con la realizzazione di una darsena (*) per la delocalizzazione delle attività di cabotaggio e commerciali attualmente insistenti nell'area portuale.

Ormeggio di riserva per navi che non svolgano operazioni commerciali con la sola finalità della sosta tecnica o di breve periodo.

DARSENA SERVIZI NAUTICI E PUBBLICA UTILITA'

CROCIERISMO

Aree dedicate esclusivamente al crocierismo e prive di interferenze con altre attività.

NAUTICA DA DIPORTO E SERVIZI

Aree dedicate alla nautica da diporto segmento luxury e maxi yacht

MUSEO DEL MARE

Completamento Waterfront a cura del Comune di Reggio Calabria - Museo del Mare.

(*) IPOTESI DI MASSIMA SUSCETTIBILE DI VARIAZIONI A SEGUITO DI STUDIO METEO MARINO



CONFINE CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE DI COMPETENZA AdSP dello Stretto

| NO. | DATA | REVISIONE | BY |
|-----|----------|-----------|----|
| 1 | 16/02/21 | R1 | DC |

RIQUALIFICAZIONE WATERFRONT

Riqualificazione del waterfront mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare e con la stazione ferroviaria di Santa Caterina.
€ 2.900.000

DELOCALIZZAZIONE DELLE ATTIVITA' DI CABOTAGGIO

Delocalizzazione dell'ormeggio delle navi Ro-Ro sullo scivolo adiacente al "molo Pennello".
In caso di condimeteo avverse si potrà continuare ad utilizzare lo scivolo tra la banchina vecchia e la banchina nuova di levante.

Allestimento e predisposizione del piazzale nord per lo stoccaggio dei mezzi in attesa di imbarco, in ingresso in porto ed instradati all'imbarco solo al termine delle operazioni di sbarco.

Utilizzo dello scivolo tra la banchina vecchia e la banchina nuova di levante in via emergenziale in caso di inoperatività del Porto di Villa San Giovanni.

CROCIERISMO

Realizzazione di un nuovo terminal passeggeri sulla banchina nuova di Levante in prossimità dello scalo crocieristico
€ 3.500.000

NAUTICA DA DIPORTO E SERVIZI

Riconversione di edifici disponibili in porto in strutture funzionali ai servizi portuali, al crocierismo ed alla nautica da diporto
€ 2.000.000

Lavori di adeguamento banchina Margottini
€ 6.500.000

Lavori di ristrutturazione e rifunzionalizzazione dell'edificio "ex sede Autorità Marittima"
€ 2.900.000

CONTINUITA' TERRITORIALE E TRASPORTO CON MEZZI VELOCI

Implementazione dei pontili di ormeggio e potenziamento della stazione passeggeri
€ 3.000.000

ULTERIORI INTERVENTI DI MANUTENZIONE E AMMODERNAMENTO

Lavori di delimitazione delle banchine portuali
€ 260.000

Ristrutturazione edificio per nuovi uffici AdSP
€ 550.000

Interventi di manutenzione degli impianti a servizio dell'ambito portuale
€ 400.000

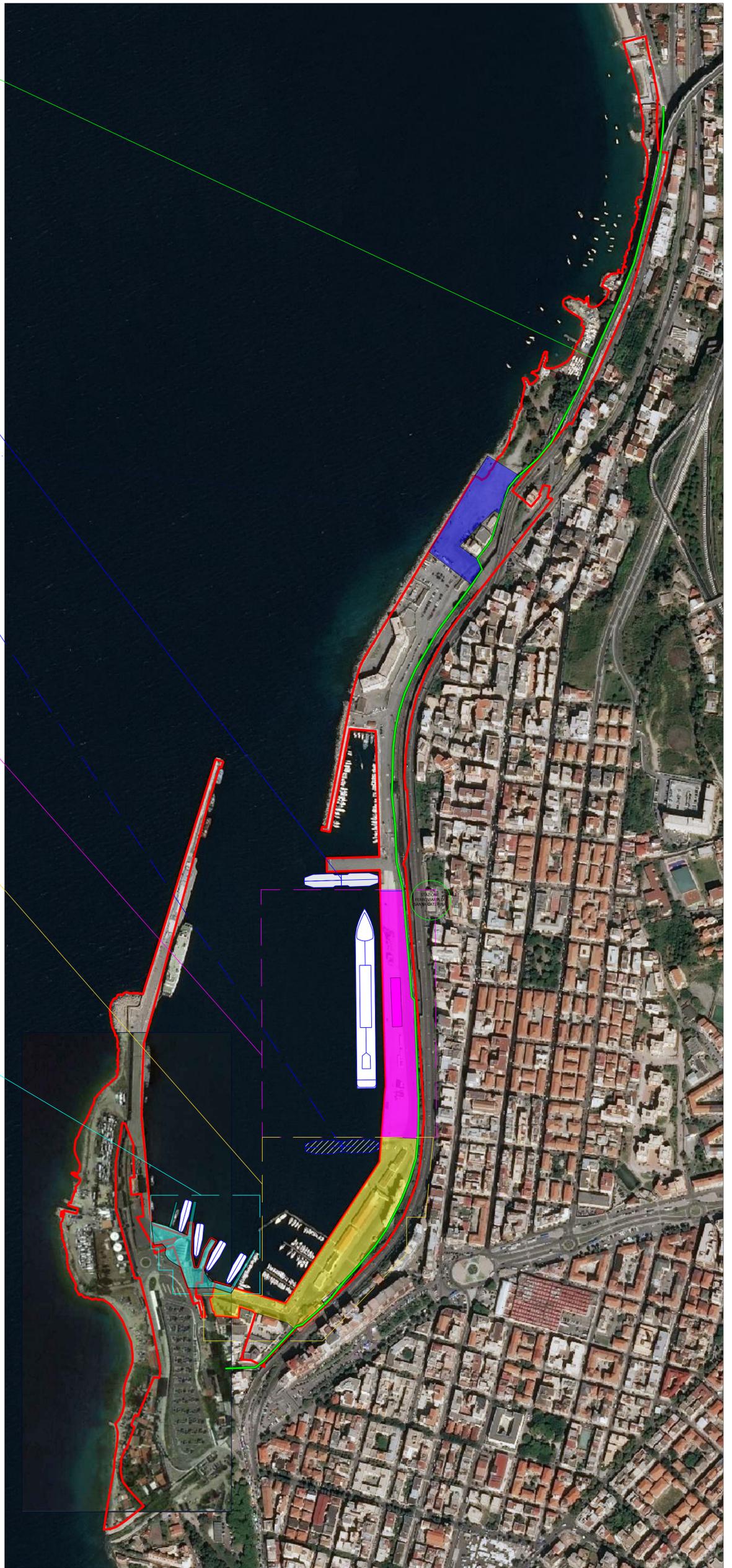
Apprestamenti di security portuale
€ 2.000.000

Manutenzione viabilità ed infrastrutture e sistemazione arredi portuali
€ 900.000

Manutenzione dei fondali
€ 900.000

Riammodernamento impianti di illuminazione e realizzazione di sistemi di gestione high tech
€ 1.000.000

Realizzazione di un impianto di produzione di energia da fonti rinnovabili
€ 1.500.000



CONFINE CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE DI COMPETENZA AdSP dello Stretto

Formato A1

Scala 1:3000

Data 12/01/2021

Tavola E1

PORTO DI REGGIO CALABRIA

PIANIFICAZIONE INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURALE

INTERVENTI PREVISTI A PRP VIGENTE

| NO. | DATA | REVISIONE | BY |
|-----|------|-----------|----|
| | | | |
| | | | |
| | | | |



Area Tecnica
ING. MASSIMILIANO MACCARONE
ING. DOMENICO CIRIGOSTA
TECNICI



Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

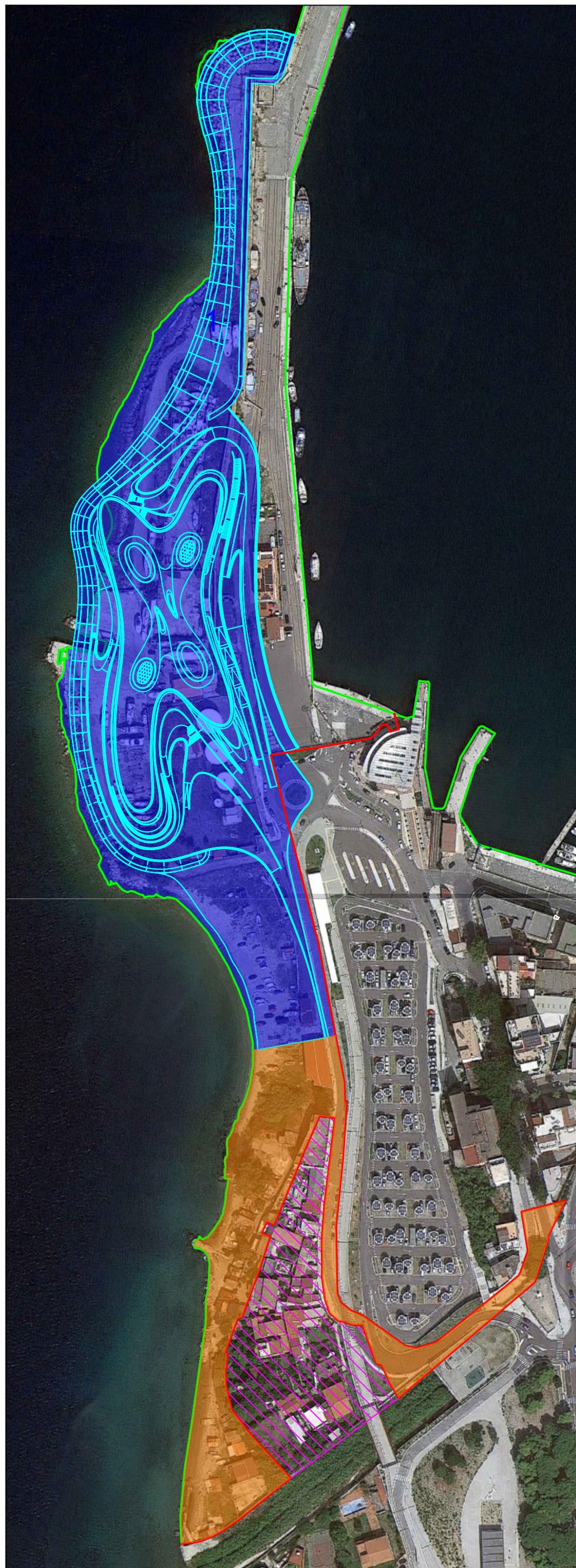
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline

**PROTOCOLLO DI INTESA
ex ART. 15 L. 241/90 e s.m.i.**

TRA

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO
E
COMUNE DI REGGIO CALABRIA**

**Ai fini dell'attuazione di un programma complessivo di
interventi per la riqualificazione del Water Front portuale di
Reggio Calabria per la realizzazione del Museo del
Mediterraneo ed il nuovo quartiere turistico-ricettivo di
Candeloro**



-  CONFINE DEMANIALE LATO MARE
-  CONFINE DEMANIALE LATO TERRA
-  AREE DEMANIALI MARITTIME
RICADENTI NELLA CIRCOSCRIZIONE
DELL'AUTORITA' RESE DISPONIBILI
PER LA REALIZZAZIONE DEL MUSEO
DEL MEDITERRANEO
-  AREE DEMANIALI MARITTIME
RICADENTI NELLA CIRCOSCRIZIONE
DELL'AUTORITA' RESE DISPONIBILI
PER LA RIQUALIFICAZIONE DEL
QUARTIERE CANDELORO MEDIANTE
INTERVENTI DI SISTEMAZIONE E
RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE E
URBANISTICA DELLE AREE
PORTUALI ED INTERVENTI DI
MIGLIORAMENTO DELLA
CONNESSIONE MATERIALE TRA I
CENTRI URBANI E LE AREE
PORTUALI
-  AREE PRIVATE OGGETTO DI
INTERVENTO A SEGUITO DI
ESPROPRIO DA PARTE DEL COMUNE

Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

PREMESSO CHE

- La riforma della legislazione portuale in Italia disciplinata dal Decreto Legislativo 4 agosto 2016, n. 169 “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” nasce sostanzialmente dall'esigenza di modernizzare l'assetto, la “governance” e le strategie infrastrutturali della portualità italiana, anche su impulso della nuova pianificazione europea 2014-2020 in materia di Rete Trans Europea dei Trasporti (TEN-T), disciplinata con Regolamento (UE) n. 1315/2013.
- Nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) approvato dal Consiglio dei Ministri il 3 Luglio 2015 ed adottato il 6 Agosto 2015 con Decreto del Presidente del Consiglio ai sensi dell'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014 al fine “di migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”, da tempo si avvertiva la necessità di una riforma normativa che consentisse al Paese di cogliere appieno le opportunità di crescita e di sviluppo del settore,

contrastando la graduale perdita di competitività del sistema portuale italiano in termini di “differenziale di crescita” rispetto agli altri porti del Mediterraneo, a fronte di un aumento generalizzato dei traffici nell’area.

- In una visione onnicomprensiva del settore, assumono altresì rilievo le importanti potenzialità ed opportunità che il sistema portuale italiano può e deve saper cogliere, tra cui la possibilità di costituire il nuovo gateway meridionale europeo per le merci sulla rotta Far East-Europa con origine/destinazione l'Europa continentale, la Svizzera, l'Austria, la Baviera e in generale i Paesi privi di sbocco a mare (c.d. “landlocked”) dell’Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo) e dei Balcani, senza dimenticare le grandi opportunità di scambio per ciò che concerne la sponda settentrionale africana a beneficio della “piattaforma logistica” italiana.
- In estrema sintesi, la competizione internazionale si basa sulla capacità dei porti nel garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei terminal e, soprattutto, una capillare accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da/per il porto, in un’ottica di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile.
- Il Decreto Legislativo n.169/2016 introduce all’art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale. La nuova norma, che novella l'art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

DATO ATTO CHE

- In data 8.06.2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dall’art.6 del DLgs 169/2016 che costituiscono un importante riferimento per i criteri di pianificazione da utilizzare.
- Per effetto dell’art. 7, comma 1, del D. Lgs. 169/2016 che ha sostituito l’art. 6 della predetta Legge 84/94, successivamente modificato dall’art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, è stata istituita l’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.
- Con Decreto delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n. 462 è stato nominato l’ing. Mario Paolo Mega Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, pertanto, a partire da detto momento è stata avviata la costituzione dell’Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che all’attualità risulta dotata di tutti gli Organi di amministrazione, di controllo oltre che di quello per il confronto consultivo con il partenariato economico e sociale.

CONSIDERATO CHE

- Nel Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato dal Comitato di Gestione nella riunione del 07/08/2020, è previsto, fra l’altro, che preliminarmente all’avvio della redazione/aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) di tutti i porti facenti parte della circoscrizione di competenza si proceda alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione.

- In detto PRdSP si dovranno, in particolare, 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. Si dovrà 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 PRP. Fondamentale sarà, altresì, 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 richiamate Linee Guida, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione del PRdSP, raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP, di uno specifico Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP).
- Detto DIP costituisce uno strumento a valenza plurima, in quanto espleta la sua funzione su quattro distinti piani:
 - definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere traggurati dalle scelte strategiche del PRdSP. Trattasi di obiettivi intrinsecamente integrati, in quanto essi discendono da un approccio metodologicamente integrato, nel quale si confrontano:
 - i criteri-guida per la ripartizione delle macro vocazioni all'interno dei porti del sistema;

- le opportunità e i condizionamenti derivanti dall'attuale contesto fisico locale (offerta di trasporto dei distinti porti del sistema; analisi territoriale locale; profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema);
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dalla declinazione dei principi di sostenibilità, sia sotto il composito profilo ambientale sia sotto quello energetico;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dallo stato della pianificazione urbana e territoriale locale;
- può definire un modello di gestione “ad hoc” sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP (modello di governance della pianificazione portuale).
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare, funzionale all'espletamento della prima fase del procedimento di VAS;
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP, al fine di una loro preventiva condivisione.

RITENUTO CHE

- Il primo passo di questo percorso sia la sottoscrizione con tutti i Comuni le cui aree rientrano nella circoscrizione di competenza dei porti amministrati dall'AdSP dello Stretto di un documento di indirizzo che conterrà gli elementi da porre alla base della redazione del DIP al fine di assicurare il raggiungimento dell'intesa necessaria per porre in coerenza le previsioni del nuovo PRdSP con le singole pianificazioni urbanistiche comunali.

EVIDENZIATO CHE

- In uno scenario istituzionale così complesso, il PRdSP deve strutturarsi in modo da poter assumere una dimensione condivisa; in qualche modo, deve anticipare fattivamente le intese, le verifiche di coerenza con i piani territoriali e i programmi infrastrutturali esistenti o in corso di definizione.
- Il DIP, in definitiva, ha il ruolo di definire preliminarmente obiettivi integrati (tecnici ed ambientali), anticipando così i nodi critici della fattibilità amministrativa, tecnica, urbanistica ed ambientale, per pervenire a condivise politiche del territorio e ad una procedura di approvazione del piano che effettivamente coordini la valutazione tecnica ed ambientale del piano medesimo.
- In generale, la procedura di preliminare condivisione degli obiettivi da dettagliare nel DIP è comunque da considerarsi necessaria per assicurare un rapporto collaborativo e di cooperazione tra tutti gli Enti, sia in sede di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, sia in fase di attuazione degli interventi di interesse comune. L'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del singolo porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.
- Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze dei porti e delle città si cristallizza, pertanto, con il perfezionamento di dette intese i cui indirizzi preliminari è bene che siano fissati sin dalla prime fasi di redazione del progetto di PRdSP.

PRESO ATTO

- che con riferimento al Porto di Reggio Calabria il Piano Operativo Triennale 2020/2022 dell'AdSP dello Stretto definisce così di seguito gli obiettivi da perseguire nella strategia di sviluppo (*rif. paragrafo "Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine"*):
 - ✓ 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 traghettamento 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 traghettamento 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 (prot. n. 98838 del 07.08.2018) 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.

- ✓ 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 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.

- che con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale di Reggio Calabria n. 39 del 26.05.2016, è stata prevista la realizzazione di una Rete portuale di interesse provinciale da connettere ad itinerari più ampi di rilevanza mediterranea. Gli strumenti urbanistici comunali e i piani di settore si uniformano ai contenuti del Progetto 'Rete portuale

locale' (Azioni Strategiche 8 e 9 dell'Obiettivo Prioritario 3) di cui alla Tavola O.P.3.1. del Quadro Strategico. La Città di Reggio Calabria, con il suo Porto, è tra i comuni indicati nel Progetto "Rete portuale locale", che in sede di adeguamento dei propri strumenti urbanistici generali, deve attuare le seguenti direttive:

- a) Incrementare la qualità urbana in prossimità delle aree portuali, in termini di dotazione di verde, servizi e attrezzature di uso collettivo.
 - b) Prevedere interventi di salvaguardia delle aree libere adiacenti alle aree portuali al fine di tutelare i lembi di aree costiere e migliorare la qualità ambientale.
 - c) Prevedere soluzioni per il miglioramento dell'accessibilità alle aree portuali ed il raccordo con le direttrici primarie;
 - d) Individuare aree limitrofe alle aree portuali per la realizzazione di 'porti a secco';
 - e) Ampliamento di aree per diporto, ospitate in porti di grandi dimensioni a prevalente destinazione commerciale, per le quali individuare nuovi servizi e attrezzature adatti a sviluppare l'offerta di servizi al turismo.
-
- che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) adottato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 63 del 16.10.2017, individua lo scenario di progetto a medio e lungo termine ovvero l'assetto futuro che la Città dovrebbe assumere per superare le criticità attuali legate alla congestione e le ipotesi di sviluppo come la realizzazione di un Centro di distribuzione urbana; miglioramento interconnessione con la rete infrastrutturale viaria e ferroviaria, in particolare in funzione dei passeggeri in transito da e per il Porto di Messina e le Eolie; intermodalità collegamenti Navali – viabilità urbana – viabilità extraurbana – stazioni ferroviarie di Santa Caterina e Reggio Calabria Lido, al fine di integrare il Porto di Reggio

Calabria nel sistema di mobilità e di trasporto pubblico locale-interregionale-nazionale (treni – aeroporto – MMS);

- che il Piano Strutturale Comunale, adottato con D.C.C. n. 1 dell'11.01.2019, definisce i seguenti obiettivi da perseguire nella strategia di sviluppo:
 - ✓ creazione del Sistema Portuale Urbano: riqualificazione urbanistica ed ambientale delle aree di interfaccia Città-porto, con opere ed infrastrutture di connessione con il centro storico ed i principali nodi del sistema di trasporto urbano, e porta di accesso alla città dal mare, e funzioni di servizio ai passeggeri in transito ed ai turisti,
 - ✓ rifunzionalizzazione del porto anche dal lato terra in sinergia con i progetti del Waterfront;
- che il Piano Comunale Spiaggia, approvato dalla Provincia di Reggio Calabria con Decreto Dirigenziale n. 7 del 30/11/2009 e la variante generale al medesimo PCS (D.G.C. n. 211 dell'11.11.2019) in corso di approvazione, prevedono:
 - aumento della capacità ed operatività degli spazi portuali dedicati alla nautica da diporto e delle opere e servizi connessi, in riferimento ad un utilizzo annuale e non stagionale, come nell'attualità;
 - riqualificazione e valorizzazione delle aree e degli impianti destinati al turismo balneare, nelle aree di competenza dell'AdSP, in coerenza con le i criteri e gli obiettivi di qualità e le regole attuative definiti negli strumenti urbanistici comunali;
 - aumento capacità ed operatività spazi portuali dedicati alle attività di pesca, in particolare alla piccola pesca, da considerare anche quale servizio al turismo;
- che il Consiglio comunale di Reggio Calabria con deliberazione n. 2 del 29.03.2017 ha adottato all'unanimità la mozione con cui ha espresso il più assoluto

dissenso alla realizzazione in località Pentimele di accosti da destinare all'attracco per il collegamento marittimo Reggio Calabria-Messina e viceversa per il trasporto su gomma autoveicoli e mezzi pesanti, ritenendo che gli stessi comporterebbero aumenti di traffico non sostenibili per la viabilità della zona, con impatti negativi sulla qualità di vita dei cittadini, nonché per l'incompatibile connotazione turistica impressa dall'Amministrazione al Porto di Reggio Calabria.

VISTA E CONDIVISA

la proposta dell'AdSP dello Stretto di avviare, in coerenza con il POT 2020/2022, gli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav.E1 allegata, che possono essere eseguiti a PRP vigente;

VISTE

-la Deliberazione del Comitato di Gestione n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

-la Deliberazione della Giunta Comunale n. _____ in data _____ con cui è stata approvata la bozza del presente protocollo d'intesa;

Tutto quanto sopra considerato,

fra l'Autorità Portuale di Sistema Portuale dello Stretto, rappresentata dall'Ing. Mario Paolo Mega nella qualità di Presidente e legale rappresentante, ed il Comune di Reggio Calabria, rappresentato dall'Avv. Giuseppe Falcomatà nella qualità di Sindaco e legale rappresentate,

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

Articolo 1

Le premesse sono parte integrante della presente intesa.

Articolo 2

Nella redazione del progetto di Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP), per la successiva redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), dovranno essere assunti come prioritari i seguenti indirizzi operativi che sono graficamente anche sintetizzati nella Tav.E2 allegata. Si precisa che l'elaborato grafico è stato elaborato al solo fine di aiutare la esatta comprensione degli obiettivi descrittivi di seguito e che in fase di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell'aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni differenti, sia dal punto tipologico che di dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

a) Portualità commerciale

Il traffico dei mezzi pesanti e delle navi ro-ro, sia di iniziativa pubblica che privata, nonché il relativo ormeggio, dovranno essere previsti nel nuovo porto da realizzare a sud di Villa San Giovanni in località "Acciarello" e "Bolano", in coerenza con il pronunciamento della Città Metropolitana prot. n. 98838 del 07.08.2018. Nelle more della definizione delle procedure per l'esatta individuazione dell'anzidetto nuovo porto, non sarà consentito l'avvio e/o la conclusione di qualsiasi altra iniziativa analoga in altre aree della circoscrizione demaniale dell'AdSP dello Stretto, sia di iniziativa pubblica che privata.

Al fine di eliminare le sovrapposizioni con il traffico crocieristico e dei maxi yacht, il traffico commerciale e di traghetti con l'approdo di Tremestieri, all'attualità ubicato presso la "Nuova Banchina di Levante" del Porto di Reggio Calabria, sarà ricollocato in una nuova banchina da realizzare nella zona nord — senza che detta

rilocalizzazione determini un incremento di traffico rispetto alle medie degli ultimi anni e senza spostamento di traffico dal Porto di Villa San Giovanni.

Il traffico dei mezzi veloci dovrà essere riorganizzato nei pressi della attuale Stazione passeggeri che dovrà essere unica per tutti gli operatori marittimi. Dovrà essere potenziato e migliorato il sistema degli accosti assicurando che i passeggeri giungano in comodità dal punto di sbarco alla stazione e viceversa.

b) Portualità crocieristica, turistica e diportistica

La Nuova Banchina di Levante e la porzione centrale del Molo di Ponente, con retrostanti piazzali, saranno destinati al traffico crocieristico ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguata attrezzate nonché dotate delle necessarie strutture di servizio con la realizzazione di un terminal crocieristico ed installazione di security.

La Vecchia Banchina di Levante, la Banchina Margottini e la radice del Molo di Ponente saranno destinati al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, ed a tal fine le stesse dovranno essere adeguatamente attrezzate.

Gli immobili nei piazzali della Vecchia Banchina di Levante, saranno destinati esclusivamente ad attività, sia commerciali che ricettive, con funzioni anche di natura turistico ricreativa a supporto della accoglienza degli ospiti delle imbarcazioni all'ormeggio. Dette strutture dovranno essere accessibili anche alla cittadinanza assicurando policies di security di tipo base e consentendo comunque il libero, ancorchè disciplinato e controllato accesso dei pedoni.

Il complesso del cd Mercato Ittico, interamente riqualificato dall'Amministrazione comunale di Reggio Calabria, diventerà funzionale alla rinnovata finalità turistico ricreativa, nonché struttura di supporto alle attività finalizzate alla ricettività turistica.

A tal fine la destinazione mercatale dell'immobile potrà essere integrata da attività di natura turistico-commerciale e di somministrazione, funzionale, pertanto, alla progettualità condivisa di rinnovo e rilancio dell'intera area portuale delineata nel presente accordo. In ragione di ciò si verificherà la possibilità di ricalcolare il canone demaniale attualmente corrisposto dal Comune di Reggio Calabria.

E' prevista la demolizione dei silos del cemento ed il recupero di tutti gli immobili demaniali esistenti tra cui quello della Ex sede della Capitaneria di porto e dell'ex ristorante "Onda marina".

Per gli immobili esistenti, in funzione delle nuove destinazioni degli specchi acquei, dovrà essere analizzata l'utilità di mantenerli nelle posizioni attuali, previa ristrutturazione ed adeguamento sismico ove necessari, ovvero di prevederne la demolizione programmando la nuova edificazione in posizioni differenti.

Tutte le attività diportistiche esistenti all'attualità nel bacino portuale dovranno essere rilocalizzate in una nuova darsena che dovrà essere realizzata nella zona nord della circoscrizione demaniale di competenza dell'AdSP. Si dovrà realizzare altresì un aumento del numero di posti barca disponibili assicurando che una quota di essi venga destinata alle imbarcazioni in transito.

c) Viabilità di accesso e di raccordo

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni. Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio ed ogni caso solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate.

Per quanto attiene il collegamento alla viabilità cittadina ed extra urbana esso dovrà avvenire attraverso il varco nord del porto limitando le connessioni con la viabilità urbana a sud esclusivamente alle autovetture.

Il collegamento con la rete autostradale dovrà essere adeguato alla tipologia e quantità dei mezzi connessi all'utilizzo della futura Darsena Commerciale assicurando che non vi siano interferenze pericolose con la viabilità comunale. Ove risultasse tecnicamente impossibile l'utilizzazione dell'attuale svincolo autostradale che consente di raggiungere il porto sarà possibile prevederne il suo spostamento unitamente a quello di tutte le bretelle di collegamento alla viabilità cittadina.

d) Interfaccia città-porto

Lungo tutto il confine est del porto dovrà essere realizzata una pista ciclo-pedonale che collegherà con la viabilità comunale a nord ed a sud. Le aree interessate dovranno essere fisicamente distinte dalle aree portuali in maniera da essere a libero accesso salvo i varchi di collegamento che dovranno essere idoneamente presidiati. La conformazione della pista e le strutture di separazione dalle aree portuali operative dovranno essere realizzate con materiali e modalità che consenta la fruizione visiva del bacino portuale assicurando adeguati standard di sicurezza.

In corrispondenza alla Stazione Ferroviaria di Santa Caterina dovrà essere realizzato un collegamento che favorisca l'intermodalità ferrovia-mare.

La porzione di aree demaniali ubicate tra il Molo di Ponente ed il Rione Candeloro dovrà essere messa a disposizione dell'Amministrazione Comunale per consentire il completamento degli interventi di riqualificazione del lungomare di Reggio Calabria ed in particolare la creazione di un Museo del Mare. Le attività esistenti dei depositi costieri di carburante dovranno essere dismesse mentre quelle cantieristiche dovranno

essere delocalizzate nella nuova area prevista nella zona nord adiacente alla darsena per il diporto.

Articolo 3

1. L'AdSP dello Stretto provvederà ad avviare le procedure per la predisposizione del DIP sulla scorta degli indirizzi fissati con il seguente documento e di quelli generali e specifici contenuti nel proprio Piano Operativo Triennale 2020/2022, utilizzando gli appositi stanziamenti che saranno resi disponibili nel proprio bilancio. Il DIP costituirà lo strumento per poter avviare, sempre a cura e spese dell'AdSP dello Stretto, il PRdSP.
2. Il Comune di Reggio Calabria si impegna a fornire tutta la documentazione tecnica ed amministrativa relativa a tutti gli strumenti di pianificazione vigenti a livello comunale e tutte le informazioni che saranno ritenute necessarie per la redazione del DIP e del PRdSP. Il Comune si impegna, altresì, a partecipare ai tavoli di lavoro con i tecnici incaricati dall'AdSP dello Stretto per la redazione del DIP e del successivo PRdSP mediante l'Assessore al ramo e funzionari qualificati a rappresentare le posizioni del Comune medesimo.

Articolo 4

1. L'AdSP dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria si impegnano, ciascuno per le proprie competenze, ad attivare un confronto continuo sui temi dell'interazione ed integrazione tra le attività portuali e quelle urbane nonché su tutti i rispettivi atti di pianificazione e strumenti attuativi che verranno attivati successivamente alla sottoscrizione del presente protocollo con la finalità di consentire ad entrambi gli Enti di svolgere al meglio le proprie funzioni istituzionali senza danneggiare o intralciare quelle dell'altra parte.

2. Sino all'approvazione del DIP, ove ritenuto necessario da una delle parti contraenti, potrà essere richiesto l'aggiornamento del presente accordo soprattutto ove si verificassero situazioni tali da rendere non più raggiungibili parte degli obiettivi stabiliti ovvero si ritenesse utile fissarne di nuovi.
3. Le parti potranno addivenire, sia preliminarmente all'avvio della redazione del DIP che in fase di sua approvazione, all'eventuale modifica della delimitazione degli ambiti del demanio marittimo di rispettiva competenza. In tal caso il DIP dovrà contenere la nuova destinazione funzionale delle aree e gli obiettivi condivisi di utilizzazione.

Articolo 5

Il presente accordo ha il solo scopo di facilitare la formazione del DIP di cui in premessa e non costituisce in alcun modo impegno per l'AdSP dello Stretto a realizzare gli interventi qui descritti salvo che per la fase di programmazione strategica e pianificazione urbanistica.

La fase attuativa degli interventi seguirà le procedure previste per legge e, vista la particolare rilevanza dei lavori oggetto d'intervento, anche mediante l'utilizzo dell'istituto del concorso di progettazione ai sensi dell'art. 154 del Dlgs 50/2016.

Reggio Calabria, li _____

Per il Comune di Reggio Calabria

Il Sindaco – Avv. Giuseppe Falcomatà _____

Per l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il Presidente – Ing. Mario Paolo Mega _____



Città di Reggio Calabria

SETTORE URBANISTICA
P.O. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Servizio Gestione Territoriale



Via M.Barillaro (già via S.Anna Il tronco)
89128 Reggio Calabria



0965 3622755



Email: a.dimare@reggiocal.it
PEC: @pec.reggiocal.it

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

c.a. Presidente, Ing. Mario Paolo Mega

pec: protocollo@autoritaportualemessina.it

rif. vs. nota prot. n. 1751 del 18-02-2021

p.c. Sindaco, Avv.Giuseppe Falcomatà

sindaco@pec.reggiocal.it

p.c. Assessore all'Urbanistica, Arch. Mariangela
Cama

assessore.cama@pec.reggiocal.it

**Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale.
Trasmissione Delibera Giunta Comunale n. 37/2021 di approvazione del protocollo di intesa.**

In riscontro alla nota in riferimento, registrata in atti al prot. 37585 del 19/02/2021, con la quale è stata trasmessa la proposta di Protocollo di Intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), già condiviso nel corso di diversi incontri istituzionali, si trasmesse copia della deliberazione n. 37 del 8/3/2021, con la quale la Giunta Comunale ha approvato il suddetto protocollo di intesa.

Restando in attesa della comunicazione di avvenuta approvazione anche da parte del Comitato di Gestione di codesta amministrazione, si porgono cordiali saluti.

Si allega Delibera Giunta Comunale n. 37 del 8/3/2021

Il Responsabile P.O. Pianificazione Urbana

Arch. Alberto Di Mare



Città di
Reggio Calabria

VERBALE DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE

N. 37 del 08/03/2021

OGGETTO: APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

Il giorno 08 del mese di marzo duemilaventuno alle ore 18,30 e ss., con l'osservanza delle formalità prescritte dalla vigente normativa, si è riunita la Giunta Comunale, a Reggio Calabria, presso il Palazzo di Città.

Sono presenti i Signori:

| GIUNTA | COGNOME NOME | ASSENTE / PRESENTE |
|---------------|-------------------------|---------------------------|
| SINDACO | FALCOMATA' GIUSEPPE | PRESENTE |
| VICESINDACO | PERNA ANTONIO | PRESENTE |
| ASSESSORE | ALBANESE ROCCO | PRESENTE |
| ASSESSORE | BRUNETTI PAOLO | PRESENTE |
| ASSESSORE | CALABRO' IRENE VITTORIA | PRESENTE |
| ASSESSORE | CAMA MARIANGELA | PRESENTE |
| ASSESSORE | DELFINO DEMETRIO | PRESENTE |
| ASSESSORE | MURACA GIOVANNI | PRESENTE |
| ASSESSORE | PALMENTA GIUSEPPINA | PRESENTE |
| ASSESSORE | SCOPELLITI ROSANNA | PRESENTE |

Si dà atto che l'Assessore Delfino è presente in videoconferenza dalle ore 18,50;

Presiede il Sindaco avv. Giuseppe Falcomatà

Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Maria Riva

**DELIBERA DI GIUNTA COMUNALE N. 37 del 08/03/2021
COME APPROVATA NELLA SEDUTA DEL 08 MARZO 2021**

LA GIUNTA COMUNALE

Vista la proposta deliberativa N. 76 del 08/03/2021 avente ad oggetto:

APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

Visto il parere di regolarità tecnica espresso ai sensi dell'art 49 del d.lgs. n. 267/00;

DELIBERA

- di approvare, con voto unanime favorevole dei presenti espresso in forma palese, la proposta deliberativa ad oggetto:

APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

- di dichiarare, con separata votazione, con voto unanime favorevole dei presenti espresso in forma palese, la presente deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134 – 4° comma–del Decreto Legislativo 18 agosto 2000 n. 267.

Letto, approvato e sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.21 D.Lgs. 82/2005

IL SINDACO
avv. Giuseppe Falcomatà

IL SEGRETARIO GENERALE
dott.ssa Maria Riva

a seguire testo della proposta di delibera



Città di
Reggio Calabria

PROPOSTA DI DELIBERA DI GIUNTA

N. 76 del 08/03/2021

SETTORE : URBANISTICA

SERVIZIO :

DIRIGENTE / P.O.: Domenico Richichi

FUNZIONARIO RESPONSABILE: Alberto Di Mare

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA: SI

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE: NO

OGGETTO: APPROVAZIONE Protocollo d'intesa tra l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ed il Comune di Reggio Calabria per l'avvio della procedura di redazione del Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)

IL DIRIGENTE

Su proposta dell'Assessore all'Urbanistica, Arch. Mariangela CAMA

PREMESSO CHE:

Il Decreto Legislativo n.169/2016 introduce all'art.6 il nuovo strumento di pianificazione delle Autorità di Sistema Portuale: il Piano Regolatore di Sistema Portuale. La nuova norma, che novella l'art. 5 della legge n. 84, prevede che tale Piano delimiti e disegni l'ambito e l'assetto complessivo del porto, comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, nonché le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate, prevedendo altresì, al comma 1 b), che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, su proposta del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, predisponga linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali.

DATO ATTO CHE

In data 8.06.2017 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha pubblicato le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale (PRdSP)” previste dall'art.6 del DLgs 169/2016 che costituiscono un importante riferimento per i criteri di pianificazione da utilizzare.

Per effetto dell'art. 7, comma 1, del D. Lgs. 169/2016 che ha sostituito l'art. 6 della predetta Legge 84/94, successivamente modificato dall'art. 22 bis del D.L. 23/10/2018 n. 119, convertito dalla Legge 17/12/2018 n. 136, è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto.

Con Decreto delle Infrastrutture e dei Trasporti del 25/10/2019 n. 462 è stato nominato l'ing. Mario Paolo Mega Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e, pertanto, a partire da detto momento è stata avviata la costituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che all'attualità risulta dotata di tutti gli Organi di amministrazione, di controllo oltre che di quello per il confronto consultivo con il partenariato economico e sociale.

CONSIDERATO CHE

Nel Piano Operativo Triennale 2020/2022, approvato dal Comitato di Gestione nella riunione del 07/08/2020, è previsto, fra l'altro, che preliminarmente all'avvio della redazione/aggiornamento dei Piani Regolatori Portuali (PRP) di tutti i porti facenti parte della circoscrizione di competenza si proceda alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) che dovrà definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici di pianificazione.

In detto PRdSP si dovranno, in particolare, 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. Si dovrà 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 PRP. Fondamentale sarà, altresì, 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 richiamate Linee Guida, adottate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la redazione del PRdSP, raccomandano la preventiva redazione, da parte della AdSP, di uno specifico Documento di Indirizzo alla Pianificazione (DIP) per la successiva redazione dell'atto di pianificazione (PRdSP).

Detto DIP costituisce uno strumento a valenza plurima, in quanto espleta la sua funzione su quattro distinti piani:

- definisce, in linea generale, il complesso degli obiettivi che dovranno essere traggurati dalle scelte strategiche del PRdSP. Trattasi di obiettivi intrinsecamente integrati, in quanto essi discendono da un approccio metodologicamente integrato, nel quale si confrontano:

Il documento informatico è firmato digitalmente **sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa** ai sensi degli

- i criteri-guida per la ripartizione delle macro vocazioni all'interno dei porti del sistema;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dall'attuale contesto fisico locale (offerta di trasporto dei distinti porti del sistema; analisi territoriale locale; profili di interazione/separazione tra funzioni portuali e funzioni urbane per ciascuno dei porti del sistema);
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dalla declinazione dei principi di sostenibilità, sia sotto il composito profilo ambientale sia sotto quello energetico;
- le opportunità e i condizionamenti derivanti dallo stato della pianificazione urbana e territoriale locale;
- può definire un modello di gestione "ad hoc" sia del processo di redazione e che della successiva implementazione del PRdSP (modello di governance della pianificazione portuale).
- definisce parte dei contenuti del rapporto ambientale preliminare, funzionale all'espletamento della prima fase del procedimento di VAS;
- costituisce strumento a supporto del raggiungimento di pre-intese con le Amministrazioni Comunali interessate, in quanto consente di confrontarsi preliminarmente sugli obiettivi di PRdSP, al fine di una loro preventiva condivisione.

RITENUTO CHE

Il primo passo di questo percorso sia la sottoscrizione con tutti i Comuni le cui aree rientrano nella circoscrizione di competenza dei porti amministrati dall'AdSP dello Stretto di un documento di indirizzo che conterrà gli elementi da porre alla base della redazione del DIP al fine di assicurare il raggiungimento dell'intesa necessaria per porre in coerenza le previsioni del nuovo PRdSP con le singole pianificazioni urbanistiche comunali.

La procedura di preliminare condivisione degli obiettivi da dettagliare nel DIP è comunque da considerarsi necessaria per assicurare un rapporto collaborativo e di cooperazione tra tutti gli Enti, sia in sede di formazione dei rispettivi strumenti di pianificazione, sia in fase di attuazione degli interventi di interesse comune. L'intesa, infatti, oltre che riferirsi alla strategia generale di sviluppo del singolo porto nei suoi rapporti con la città e con il territorio, deve riguardare specificatamente la perimetrazione dell'ambito, l'assetto e l'uso delle aree di interesse comune, con particolare riferimento alle aree ricadenti nell'ambito di interazione porto-città, ai corridoi e alle fasce costiere di interconnessione ambientale, alle reti infrastrutturali territoriali e locali, alle maggiori opere di urbanizzazione e a quelle di sistemazione urbanistica degli spazi collettivi comuni o contigui al perimetro portuale.

Il punto di equilibrio tra le differenti esigenze dei porti e delle città si cristallizza, pertanto, con il perfezionamento di dette intese i cui indirizzi preliminari è bene che siano fissati sin dalla prime fasi di redazione del progetto di PRdSP.

DATO ATTO che, a seguito degli incontri istituzionali tenutisi in data 27/11/2020, 29/11/2020 e 12/1/2021, l'AdSP dello Stretto ha proposto, come in allegato, uno schema di protocollo di intesa con l'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del documento di indirizzo alla pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP), nel quale sono descritti gli indirizzi operativi prioritari, per il Porto di Reggio Calabria, graficamente anche sintetizzati nella Tav. E2 allegata, in coerenza al POT 2020/2022 della stessa AdSP ed agli indirizzi strategici desumibili dagli strumenti urbanistici territoriali e comunali approvati e/o adottati, in particolare dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano Strutturale Comunale, dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, dal Piano Comunale di Spiaggia, ed in coerenza con atti di indirizzo del Consiglio Comunale di Reggio Calabria e del Consiglio Metropolitan, e per l'attuazione degli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav.E1 allegata, che possono essere eseguiti a Piano Regolatore Portuale vigente, documenti tutti parte integrante della presente deliberazione;

VISTI:

Il Decreto Legislativo n.169/2016;

Il documento informatico è firmato digitalmente **sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa** ai sensi degli

Le “Linee Guida per la redazione dei Piani Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP)”
Gli ulteriori atti richiamati in premessa;

DATO ATTO che non è necessario il visto di regolarità contabile;

PROPONE ALLA GIUNTA COMUNALE

Di richiamare la premessa narrativa quale parte integrante del presente dispositivo;

Di approvare lo schema di protocollo di intesa con l'Amministrazione Comunale di Reggio Calabria, per l'avvio della procedura di redazione del Documento di indirizzo alla pianificazione (DIP), preliminare alla predisposizione del Piano regolatore di sistema portuale (prdsp), nel quale sono descritti gli indirizzi operativi prioritari per il Porto di Reggio Calabria, graficamente anche sintetizzati nella Tav. E2 allegata, in coerenza al POT 2020/2022 della stessa AdSP ed agli indirizzi strategici desumibili dagli strumenti urbanistici territoriali e comunali approvati e/o adottati, in particolare dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, dal Piano Strutturale Comunale, dal Piano Urbano di Mobilità Sostenibile, dal Piano Comunale di Spiaggia, ed in coerenza con atti di indirizzo del Consiglio Comunale di Reggio Calabria e del Consiglio Metropolitan, e per l'attuazione degli interventi infrastrutturali e di organizzazione delle differenti funzioni portuali, come sintetizzati nella Tav.E1 allegata, che possono essere eseguiti a Piano Regolatore Portuale vigente, quale parte integrante della presente deliberazione;

Di dare atto che la presente deliberazione non comporta alcuna spesa per l'Amministrazione Comunale;

Di disporre la pubblicazione del presente provvedimento all'Albo Pretorio comunale e sul sito internet istituzionale ai sensi del DLgs 33/2013;

ALLEGATI:

1. DELG-37-2021-All_1-
Accordo_preliminare_al_DIP_AdSPSTRETTO_Comune_di_Reggio_Calabria_DEFINITIVO.pdf 
2. DELG-37-2021-All_2-ALLEGATI_INTERVENTI_RC_-_TAVOLA_E1_r1.pdf 
3. DELG-37-2021-All_3-ALLEGATI_INTERVENTI_RC_REV1-TAVOLA_2_R1.pdf 

Il Presidente

**Al Signor Sindaco
del Comune di Montebello Jonico
c.a. Dott.ssa Maria Foti**

Trasmissione PEC

OGGETTO: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale – Porto di Saline

Con riferimento all'oggetto, visto che il Porto di Saline è stato inserito nella circoscrizione di competenza della scrivente Autorità di Sistema Portuale dello Stretto per effetto della Legge 9 novembre 2021, n. 156 (in G.U. 09/11/2021, n.267) che ha disposto (con l'art. 1, comma 1) la conversione con modificazioni del D.L. 10 settembre 2021, n. 121 (in G.U. 10/09/2021, n. 217), si significa quanto di seguito.

Con D.L.10 settembre 2021, n. 121, convertito con modificazioni dalla L. 9 novembre 2021, n. 156, è stata modificata la procedura di formazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale nella parte in cui si disciplina la redazione del Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS) che sostituisce il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema.

In particolare, fra l'altro, così recita il novellato articolo 5 della legge 28 gennaio 1994, n.84: "1. Le Autorità di sistema portuale redigono un documento di programmazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Il DPSS:

- a) definisce gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di sistema portuale;
- b) individua gli ambiti portuali, intesi come delimitazione geografica dei singoli porti amministrati dall'Autorità di sistema portuale che comprendono, oltre alla circoscrizione territoriale dell'Autorità di sistema portuale, le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di sistema portuale;
- c) ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città;
- d) individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema esterni all'ambito portuale nonché gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti del sistema.

1-bis. Il DPSS è adottato dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale; è sottoposto, mediante conferenza dei servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241, indetta dall'Autorità di sistema portuale, al parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati, che si esprimono entro quarantacinque giorni dal ricevimento dell'atto, decorsi i quali si intende espresso parere non ostativo, ed è approvato dal Ministero delle infrastrutture e della

mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge. Il documento di programmazione strategica di sistema non è assoggettato alla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS).”

Alla luce di tutto ciò, nell’ambito del percorso amministrativo propedeutico alla redazione del PRDSP e dei singoli PRP, occorre procedere alla elaborazione del DPSS sulla base di strategie di indirizzo ben chiare e, se possibile, preliminarmente concordate con tutti i Comuni interessati.

A tal fine sono stati predisposti degli indirizzi generali per lo sviluppo del Porto di Saline, di seguito illustrati, che unitamente all’elaborato grafico allegato costituiranno le linee guida per la redazione del DPSS nelle aree di interesse del Porto di Saline. Si precisa che l’elaborato grafico in questione è stato elaborato al solo fine di contribuire ad una migliore comprensione degli indirizzi generali di sviluppo e di utilizzazione delle aree demaniali di seguito e che in fase di redazione del DPSS, di progettazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e dell’aggiornamento del Piano Regolatore Portuale potranno essere individuate delle soluzioni infrastrutturali differenti, sia dal punto tipologico che dimensionale, ancorchè rispettose degli obiettivi stessi qui fissati.

Ambito portuale

Comprenderà tutte le aree demaniali facenti parte della circoscrizione della AdSP dello Stretto che sono assoggettate alla gestione ai sensi della Legge n.84/1994 e del Codice della Navigazione.

Le aree del demanio marittimo portuale che sono destinate in maniera irreversibile a funzioni di natura urbana potranno essere escluse dall’ambito portuale con apposito provvedimento ed essere oggetto di procedura di sdemanializzazione per cessione al Comune interessato.

Porto operativo

Si tratta di tutte le aree portuali dove non vengono svolte in esclusiva attività per il diporto, la piccola cantieristica e la pesca

Aree di interfaccia città-porto

Si tratta di tutte le aree portuali dedicate allo svolgimento, in esclusiva di attività per il diporto, la piccola cantieristica e la pesca.

Queste aree di interazione città-porto dovranno essere oggetto di co-progettazione tra l’AdSP ed il Comune di Montebello Jonico.

Obiettivi di sviluppo ed utilizzo delle aree costituenti l’ambito portuale

a) Portualità commerciale

Il porto di Saline non è operativo da molti anni per cui è difficile far riferimento al traffico storico per programmare l’impiego di banchine e piazzali. Tuttavia la sua conformazione ed il suo diretto collegamento alla viabilità principale, a ristrutturazione della infrastruttura ultimata, consente di ritenere che possa essere utilizzato per lo svolgimento sia di traffici di merci alla rinfusa o solide ma anche per il traghettamento di rotabili. In tal senso le banchine commerciali dovranno essere adeguate a consentire l’ormeggio di navi sino a circa 200 metri di lunghezza e pescaggio sino a 7,50 metri sia di fianco che di poppa a seconda della tipologia di merci/mezzi trasportate. I retrostanti piazzali dovranno essere adeguatamente ristrutturati per la sosta della merci e per le attività di imbarco/sbarco dei mezzi.

b) Portualità turistica, diportistica e piccola pesca

Le banchine e le aree demaniali a ridosso del molo di sottoflutto potranno essere destinate al traffico di maxi yacht, sia stanziali che in transito, oltre che ad attività diportistiche e turistiche. A tal fine dovranno essere realizzate le necessarie infrastrutturazioni con tutti i relativi servizi a terra.

Sulla testata del molo di sottoflutto dovrà essere resa disponibile una porzione di banchina pubblica per l'ormeggio delle imbarcazioni dedicata alla pesca professionale.

La destinazione della porzione di specchio acqueo afferenti a queste aree rimane stabilita a beneficio del diportismo minore e delle unità da pesca nonché di qualsiasi ulteriore destinazione compatibile con le caratteristiche dell'infrastruttura portuale e della finalità della sua realizzazione.

Se necessario dovranno essere riservati degli ormeggi dedicati per i mezzi della Guardia Costiera.

c) Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale e ferroviario

La viabilità all'interno del porto dovrà essere disciplinata in coerenza con i Piani di security portuale e di un sicuro ed efficiente utilizzo da parte dei pedoni.

Dovranno essere limitate allo stretto indispensabile le aree destinate a parcheggio ed ogni caso solo se strettamente funzionali delle attività portuali insediate.

All'interno del porto è presente un fascio di binari collegato alla rete nazionale che dovrà essere conservato e valorizzato allorquando dovesse essere individuato un utilizzo funzionale allo svolgimento di operazioni di movimentazione di merci e mezzi.

d) Servizi

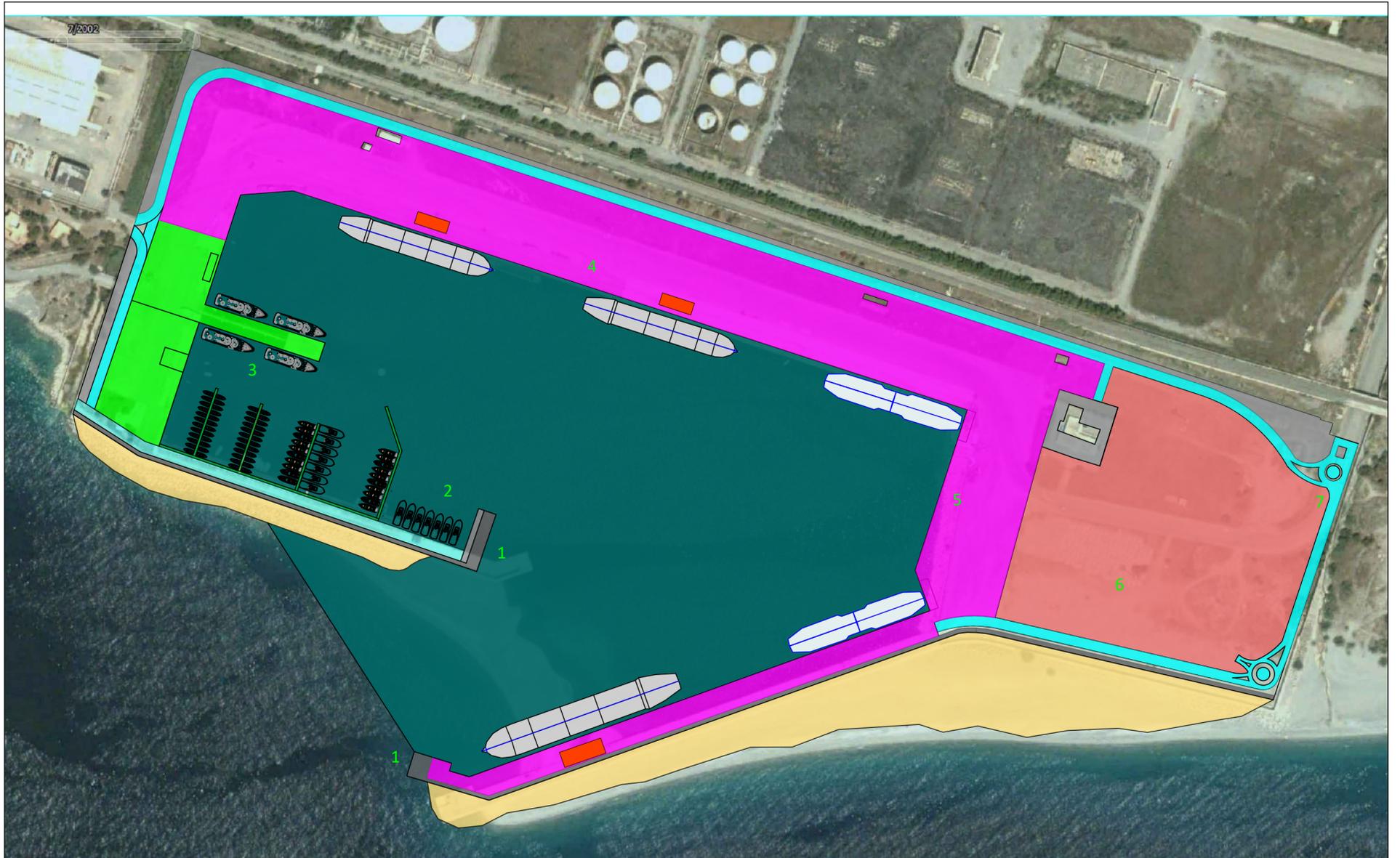
Nel compendio portuale esiste un unico fabbricato utilizzato dalla Capitaneria di porto come sede di un proprio ufficio decentrato. In un'area adiacente o in ampliamento ad esso verrà realizzato un nuovo corpo di fabbrica a servizio dell'AdSP o per attività connesse al funzionamento del porto.

I contenuti delle presenti linee guide diventeranno impegni operativi per la scrivente a seguito di espressa approvazione positiva di questo documento da parte di codesto Comune e comunque all'approvazione del DPSS di cui costituiranno parte fondante. Per gli interventi infrastrutturali che non sono conformi al vigente PRP si dovrà tuttavia attendere l'aggiornamento del PRP medesimo ovvero le procedure di approvazione in variante all'uopo attivate.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

IL PRESIDENTE
Mario Paolo Mega

Allegati: n.1 – Tavola S1 – Proposte per il PRDSP e per il nuovo PRP



1. RICOSTRUZIONE, AMPLIAMENTO ED ALLUNGAMENTO DELLA DIGA FORANEA E DEL MOLO DI SOTTOFLUTTO (*)
2. AREE DESTINATE ALLE IMBARCAZIONI DA PESCA LOCALI
3. BANCHINE, PONTILI ED AREE ADIBITE ALLA DIPIORTISTICA, ATTREZZATE CON SCIVOLO DI ALAGGIO, GRU DI SOLLEVAMENTO E NUOVO PONTILE
4. BANCHINE ED AREE ADIBITE ALLE ATTIVITA' COMMERCIALI ED INDUSTRIALI
5. AMPLIAMENTO DELLE BANCHINE VERSO MARE E REALIZZAZIONE SCIVOLI PER NAVI RO-RO
6. AREE DESTINATE AI SERVIZI ANNESSI ALLE ATTIVITA' PORTUALI E PARCHEGGI
7. NUOVA VIABILITA' PORTUALE

--- CONFINE CIRCOSCRIZIONE DEMANIALE AdSP dello Stretto

(*) IPOTESI DI MASSIMA SUSCETTIBILE DI VARIAZIONI A SEGUITO DI STUDI SPECIALISTICI

PORTO DI SALINE

PROPOSTE PER IL PRDSP E PER IL NUOVO PRP

| No. | DATA | REVISIONE | BY |
|-----|------------|-----------|----|
| R2 | 28/03/2022 | | |

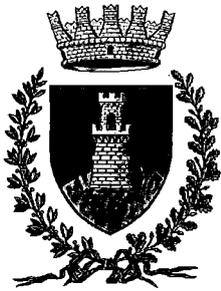


Area IV - Tecnica
Ufficio 3* - Cartografia, GIS e BIM

ING. DOMENICO CIRIOSTA

TECNICI

Formato
Scaduto
Tavolo
Data
15/03/2022
S1
VDT/le
AO



COMUNE DI MONTEBELLO JONICO

Città Metropolitana di Reggio Calabria

IL SINDACO

Palazzo Comunale - Piazza Municipio - 89064 Montebello Jonico (RC)

Tel: 0965.779025 / 779006 - fax 0965.786040

C.F. / P.I. : 00710360801 -- PEC: protocollo.montebello@asmepec.it

Sito istituzionale - <http://www.comune.montebellojonico.rc.it>

Protocollo n. 5957 del 17.5.2022

Alla Steff.le **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DELLO STRETTO**

Via Vittorio Emanuele II, n. 27

98122 Messina

PEC: protocollo@pec.adspstretto.it

Oggetto: attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale - Porto di Saline. Risposta alla nota del 9.5.2022, prot. 5637.

Facendo seguito alla nota di cui all'oggetto, in riferimento agli indirizzi generali per lo sviluppo della struttura portuale di Saline Joniche, con la presente questa Amministrazione esprime il proprio parere favorevole alle destinazioni assegnate, in questa prima fase di pianificazione, per così come rappresentate in planimetria.

Si coglie l'occasione di segnalare, a questa spett.le Autorità, di porre maggiore attenzione, nelle successive fasi di progettazione, sulla viabilità interna in riferimento alla rotatoria posta all'ingresso della struttura portuale.

Significando, inoltre, che ogni futura attività di pianificazione e di progettazione debba avere come obiettivo principale la tutela e la salvaguardia dell'area costiera.

Certi della Vostra attenzione ci pregiamo di porLe cordiali saluti e restiamo in attesa di Vostre determinazioni.

Montebello Jonico, 17.5.2022

La Sindaca
del Comune di Montebello Jonico
dott.ssa Maria Foti

