

VERBALE N. 9 DELL'ORGANISMO DI PARTENARIATO DELLA RISORSA MARE

Seduta del 20 marzo 2026

Sono presenti i Componenti appresso indicati:

	<i>Categorie</i>		<i>Rappresentante</i>	<i>P</i>	<i>A</i>
1	Presidente	Francesco	Rizzo	P	
2	Comandante del Porto di Messina	Luciano	PISCHEDDA		
		Antonio	RIPOLI	P (online)	
3	Armatori	Vincenzo	FRANZA (effettivo)	P	
4		Filippo	ARECCHI (supplente)	P	
5	Industriali	Santo	DIANO (effettivo)	P	
6		Alessandra	LATINO (supplente)	P (online)	
7	Operatori Portuali Art. 16 e 18	Daniele	DIANO (effettivo)	P(online)	
8		Maurizio	MIDURI (supplente)		A
9	Spedizionieri	Ivo	BLANDINA (effettivo)		A
10		Fabio	CASTELLANO (supplente)		A
11	Operatori logistici intermodali	Mauro	NICOSIA (effettivo)		A
12	Operatori Ferroviari	Gianni	FERRARO (effettivo)	P	
13		Antonella	MARTORANA(supplente)		A
14	Agenti Marittimi	Michele	MUMOLI (effettivo)		A
15		Mariagiovanna	CACOPARDI (supplente)	P	
16	Autotrasportatori	Francesco	GENTILUOMO (effettivo)	P (online)	
17		Alessandro	DE STEFANO (supplente)		A
18	Lavoratori Portuali	Carmelo	GARUFI (effettivo)		A
19		Domenico	LAGANA' (supplente)		A
20		Letterio	D'AMICO (effettivo)		A
21		Antonio	SIGILLI (supplente)		A
22		Antonino	DI MENTO (effettivo)	P	
23		Mario	QUARTARONE (supplente)		A
24	Operatori del Turismo e del Commercio	Salvatore	LO RE (effettivo)		A
25		Lorenzo Benedetto	LA BATE (supplente)		A

TOTALE

N. 11

Risultano presenti, in rappresentanza dei Portatori di interessi:

il Comandante Alessandro Sarro per la Capitaneria di Porto di Milazzo, il Comandante Gabriele Belfiore del Comando Marittimo Sicilia della Marina Militare, la Sindaca Giusy Caminiti per il Comune di Villa San Giovanni, il Dott. Salvo Nicola per l'ufficio locale ADM Messina, il Dott. Tarantino Francesco per l'ufficio locale ADM Calabria.

Sono presenti in presenza alla riunione, inoltre, i seguenti Dirigenti preposti dell'Ente: il Dott. Ettore Gentile (Area II – Amministrazione-Bilancio e Risorse Umane), l'Avv. Angelo Corrado Savasta (Direttore Area III – Appalti e Contratti), il Dott. Giuseppe Lembo (Area VII – SUA), l'Ing. Massimiliano Maccarone (Area IV – Tecnica), l'Avv. Vincenzo Laruffa (Preposto dell'Area V – Sicurezza, Operativa, Ambiente), la Dott.ssa Maria Cristiana Laurà (Coordinatrice dell'Area I – Istituzionale).

Ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente;
- 2) Doglianze Autotrasportatori;
- 3) Confronto preliminare sul redigendo Piano Operativo Triennale 2027–2029;
- 4) Varie ed eventuali.

Alle ore 09:47 il Presidente apre la seduta, previa verifica del quorum, come da convocazione prot. AdSP n. 2383 del 27/02/2026 e integrazione prot. n. 2568 del 04/03/2026, in modalità mista (presenza e web conference su piattaforma Teams). Disposta la registrazione.

Il Presidente rivolge un ringraziamento al Comandante Belfiore, al suo esordio nell'Organismo, nonché ai Comandanti Sarro e Comandante Rivoli (in sostituzione del Comandante Pischedda).

1) Comunicazioni del Presidente

Il Presidente introduce la prima comunicazione relativa all'area della *Fiera* e allo stato di attuazione degli interventi in itinere e cede la parola al Dott. Gentile, il quale riferisce che i lavori eseguiti dalla ditta si sono conclusi e che è stato redatto l'ultimo verbale di ultimazione; sono in corso le rifiniture e, al termine delle stesse, si procederà con la fase di collaudo, che riguarderà gli impianti, in particolare l'impianto di illuminazione e l'impianto di videosorveglianza; la ditta, insieme alla KSM e con il supporto dell'avv. Laruffa, stanno definendo le modalità di monitoraggio dell'area. In merito alla gestione, si ricorda che era stato raggiunto un accordo preliminare con l'Amministrazione Comunale, pur non formalizzato come istanza; si prevede che l'area possa essere resa accessibile nel mese di giugno. Viene inoltre rappresentata la problematica relativa alla chiusura nelle ore notturne; infatti, l'amministrazione comunale ha indicato la necessità di procedere alla posa in opera di una recinzione e, pur prevedendo un'apertura continuativa, si evidenzia l'esigenza di poter chiudere l'area per motivi di sicurezza, considerata la presenza di padiglioni attualmente non accessibili soprattutto nelle ore notturne; è in corso una valutazione congiunta per individuare la soluzione più idonea. Il Componente Franza si complimenta per il risultato ottenuto e rappresenta che l'area dovrebbe essere mantenuta chiusa analogamente alle altre ville comunali; anche la Componente Cacopardi evidenzia l'utilità di una recinzione ai fini della sicurezza, anche per evitare l'accesso diretto alla strada da parte di bambini o animali.

Il Presidente Rizzo comunica la necessità di allontanarsi temporaneamente e invita l'Avv. Laruffa a fornire un aggiornamento sulla *Zona Falcata*, con particolare riferimento all'apertura straordinaria, al bando con Invitalia e alla bonifica.

Alle ore 09:57 il Presidente Rizzo si allontana, affidando temporaneamente la presidenza al Dott. Gentile.

L'Avv. Laruffa riferisce che si è svolta una giornata organizzata dall'Associazione Amici del Museo con apertura al pubblico di una porzione della Zona Falcata, finalizzata a consentire una fruizione parziale dell'area. In merito al bando per la rimozione delle sorgenti primarie di inquinamento, l'Avv. Laruffa segnala che l'Ente si avvale del supporto di Invitalia quale stazione appaltante; è in corso il confronto tecnico e a breve è prevista la sottoscrizione della convenzione propedeutica all'avvio della procedura di gara. A seguito della rientrata disponibilità di alcune aree è stato integrato il piano di caratterizzazione; è stata effettuata una prima campagna di campionamenti, con esiti attesi per l'11 aprile, e solo all'esito delle analisi sarà possibile definire il livello di contaminazione. L'Avv. Savasta riferisce che, sul fronte del contenzioso, la curatela fallimentare ha manifestato disponibilità alla riconsegna dell'area, ma l'Ente ha ritenuto opportuno attendere l'esito della caratterizzazione; il Dott. Lembo conferma che la riconsegna dell'area Eurobunker è subordinata alla caratterizzazione e che l'area, una volta riacquisita, sarà ricompresa nell'intervento complessivo di bonifica con rivalsa in danno al fallimento. Il Dott. Gentile precisa che la riconsegna dovrebbe avvenire "in pristino stato", libera da persone e materiali, e segnala la presenza di manufatti.

Alle ore 10:08 rientra il Presidente.

Il Presidente Rizzo comunica che sono in fase di costituzione i gruppi di lavoro per il Porto di Tremestieri, sono pervenute quasi tutte le designazioni, incluse quelle della Capitaneria e della Direzione Marittima e la disponibilità alla collaborazione del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco; completata la composizione si procederà all'istituzione formale del tavolo e alla definizione delle modalità operative.

Si passa ad un aggiornamento su porto di Saline, l'Avv. Laruffa riferisce che è stato sottoscritto il contratto per la redazione del Progetto di fattibilità tecnica economica relativo al Porto di Saline; l'intervento

prevede la riapertura dell'imboccatura, il consolidamento dei fondali fino a quota -8 m e indicazioni progettuali per i successivi lotti funzionali. È conclusa la fase del piano delle indagini e sono in corso le indagini esecutive; il contratto prevede 165 giorni non continuativi, con possibili proroghe per verifiche ambientali e pareri di altri enti. A seguito dei poteri commissariali attribuiti al Presidente della Regione Calabria è stata richiesta la disponibilità dei sedimenti del porto di Saline per interventi di ripascimento nei comuni colpiti; la Regione ha chiesto il coinvolgimento dell'Autorità di Sistema quale soggetto attuatore e risulta trasmessa una bozza di convenzione in attesa di approvazione. La caratterizzazione dei sedimenti ha dato esito favorevole alla compatibilità nell'unità fisiografica di riferimento; l'intervento è di natura emergenziale e provvisorio, la gestione strutturale dei sedimenti sarà disciplinata successivamente con dragaggi periodici e riposizionamenti secondo il Piano di Gestione dei Sedimenti, con supporto tecnico dell'Università Mediterranea. La Sindaca Caminiti sottolinea l'unità fisiografica sopra citata comprende anche il Comune di Villa San Giovanni. Il Componente Arcchi propone, a titolo ipotetico, un approfondimento fino a -12 m.

Il Componente Di Mento chiede aggiornamenti sul porto di Tremestieri, con particolare riferimento allo stato delle attrezzature e alle autorizzazioni per la movimentazione delle masse sabbiose. Il Presidente Rizzo risponde rinviando la trattazione del punto a successiva fase della seduta e invita a concludere la discussione su Saline.

Il Componente Santo Diano chiede conferma dei tempi del progetto, risponde L'Ing. Maccarone rappresentando che saranno effettuate le analisi dei sedimenti per verificarne la compatibilità ambientale ai fini della riapertura del porto. Le analisi richiederanno alcune settimane e riguarderanno sia il sito di prelievo sia quello di sversamento. Seguirà la conferenza dei servizi per l'approvazione del progetto fino alla fase esecutiva.

Il Presidente introduce le comunicazioni relative al porto di *Villa San Giovanni*, distinguendone i profili amministrativi e tecnici, e cede la parola all'Avv. Savasta, il quale riferisce aggiornamenti sul procedimento di ampliamento della circoscrizione territoriale a sud, finalizzato alla localizzazione di nuovi approdi, segnalando la necessità di completare l'acquisizione dei pareri. Il Dott. Lembo precisa che, su richiesta del Ministero, sono state integrate le informazioni tecniche, incluse le perimetrazioni in formato shape file, e che la documentazione è stata completata; sono stati acquisiti i pareri favorevoli della Direzione Marittima di Reggio Calabria, della Regione Calabria e del Comune di Villa San Giovanni, mentre si è in attesa il parere della Città Metropolitana, previsto a breve, dopodiché l'intero fascicolo sarà trasmesso al Ministero per l'adozione del decreto di ampliamento. Il Componente Arcchi chiede chiarimenti sull'area interessata; il Dott. Lembo indica che l'estensione riguarda il tratto da Acciarello, in continuità con il Bolano fino al Lido Calura. Interviene la Sindaca Caminiti, informando che il Consiglio Comunale ha deliberato all'unanimità il 19/03 e che gli atti sono stati trasmessi alla Città Metropolitana, richiamando la necessità di coerenza con il Piano Spiaggia e la volontà del Comune di partecipare alla definizione delle alternative progettuali e alla condivisione degli esiti degli studi.

Esce alle ore 10:30 il Componente Gentiluomo

Il Componente Franza auspica l'attribuzione di poteri speciali per accelerare le realizzazioni e sollecita un'azione congiunta delle istituzioni. L'Ing. Maccarone e il Dott. Lembo segnalano la necessità di un tavolo tecnico con RFI per le interferenze ferroviarie e la verifica degli spazi a terra. Interviene la Sindaca Caminiti riferendo che il MIT sta valutando opzioni per poteri speciali e sottolinea l'importanza dei collegamenti, autoporto di Castelluccio, utilizzo di infrastrutture esistenti, per ridurre il traffico urbano, confermando la disponibilità del Comune alla collaborazione. Il Componente Franza esprime perplessità sull'idoneità del sottopasso come soluzione unica, richiamando comunicazioni e simulazioni di Caronte & Tourist che evidenziano la necessità di analisi viarie più approfondite e la visione unitaria del sistema viario e portuale.

Il Presidente Rizzo prende atto e chiude il punto su Villa San Giovanni passa la parola per un aggiornamento sui piani regolatori portuali all'Ing. Maccarone che riferisce, il contratto è in fase di definizione con l'Ufficio Contratti e trasmesso all'appaltatore per le verifiche finali; una volta sottoscritto si procederà alla redazione dei piani sulla base del DPSS, rilevando l'assenza di piano regolatore per il porto di Villa San Giovanni. Il Presidente Rizzo passa la parola sul Porto di Milazzo al Dott. Lembo che aggiorna su Giammoro e Milazzo: è in fase avanzata l'attivazione della linea sperimentale Maersk-Grendi a Giammoro con pontile operativo e criticità di ormeggio superate, mentre a Milazzo procedono regolarmente i lavori infrastrutturali con ampliamento delle banchine, viabilità in avanzamento con completamento previsto entro l'estate, progetto Cold Ironing e progetto Hub Eolie interlocuzioni con la Soprintendenza. L'Ing. Maccarone aggiunge il completamento della nuova opera fognaria e il progetto per lo smaltimento delle acque meteoriche in collaborazione con il Comune. Il Componente Franza chiede sulle tempistiche sul completamento del tratto

dalla stazione marittima, risponde l'ing. Maccarone entro l'estate, e propone bitte di emergenza per migliorare la tenuta delle navi in condizioni estreme, sottolineando l'importanza del corretto posizionamento. Il Comandante Sarro conferma la straordinarietà dell'evento legato all'uragano Harry, con raffiche fino a 70 nodi, evidenzia i limiti operativi dei cavi e delle bitte esistenti, condivide la necessità di uno studio tecnico e propone l'istituzione di un tavolo tecnico; aggiorna inoltre su Giammoro, regolamentazione sperimentale con un'estensione del limite attuale 150 m a 170–175 m, e sull'adeguamento dei servizi tecnico-nautici, aggiorna sulla firma del bando per quattro ormeggiatori aggiuntivi e sull'avvio di un tavolo con le Forze dell'Ordine per l'assetto degli ormeggi.

Il Presidente Rizzo introduce l'informativa relativa al *terminal crociere*. L'Avv. Laruffa informa che l'avvio dei lavori del terminal crociere è previsto entro 25–40 giorni; il cantiere comporterà significative interferenze operative e si è attivato un tavolo con gli operatori per la gestione dei flussi, con interlocuzioni in corso con Comune, viabilità e polizia municipale; seguiranno aggiornamenti.

Il Presidente Rizzo chiede a tutto il tavolo il massimo sforzo per contribuire alla risoluzione delle criticità legate al crocierismo. La Dott.ssa Laurà partecipa tre o quattro volte l'anno a eventi internazionali di grande rilievo e a breve sarà presente anche a Miami. Continua evidenziando l'impatto economico del crocierismo sulle città, non solo per Messina, ma anche per Reggio Calabria e Milazzo, pur essendo Messina il centro principale del fenomeno. La Componente Cacopardi segnala la situazione di Giardini Naxos, evidenziando criticità strutturali e operative che potrebbero incidere sulla stagione crocieristica. Riferisce che, in assenza di interventi, potrebbero essere limitate le operazioni di sbarco. Sottolinea la necessità di una visione sistemica e l'impatto potenziale su Messina. Evidenzia inoltre la rilevanza dal punto di vista economico dei membri dell'equipaggio, Il Componente Franza evidenzia i rischi per la stagione crocieristica in assenza di interventi urgenti. Richiama inoltre ipotesi progettuali di riqualificazione urbana dell'area portuale, con pedonalizzazione di via Vittorio Emanuele e creando una grande area urbana che si colleghi con viale San Martino. Sottolinea che un confronto con l'Amministrazione Comunale su una pedonalizzazione totale consentirebbe di unire le aree riqualificate della Fiera con via Vittorio Emanuele, rendendola pedonale fino a viale San Martino. Il Presidente Rizzo precisa che tali proposte non risultano formalmente esaminate dall'Autorità e richiama la priorità di risolvere le criticità della viabilità in quella zona, attualmente caratterizzata da condizioni di congestione e disordine. Il Componente Franza propone soluzioni di riorganizzazione della viabilità e degli accessi. Il Presidente Rizzo ricorda precedenti proposte dell'Autorità, tra cui la realizzazione di una rotatoria e di un'area "kiss and go", ribadendo la necessità di decongestionare l'area. La Componente Cacopardi interviene, ribadendo la priorità assoluta è recuperare quanti più spazi possibile all'interno del porto. Aggiunge che è necessario individuare un punto esterno al porto, dal quale far arrivare gli autobus, purché sia vicino e con un accesso canalizzato. Pone poi una domanda sulle tempistiche del cold ironing.

L'Ing. Maccarone risponde che il cold ironing deve essere completato entro il 31 dicembre 2026, poiché rientrano nel PNRR, mentre per il terminal hanno un anno di tempo dalla consegna dei lavori, prevista tra circa un mese. Il Dott. Gentile chiarisce che le criticità riguardano in particolare la fornitura di energia elettrica, distinguendo tra infrastrutturazione delle banchine e connessione alla rete. Il nodo principale riguarda Terna ed Enel e la possibilità di collegare le cabine di alimentazione, che per il porto di Messina si trovano a San Cosimo. Tale intervento richiede attrezzature specifiche per ridurre l'impatto sul territorio e comporta un costo aggiuntivo di circa dieci milioni di euro. L'Autorità ha già fornito al Ministero una fotografia completa della situazione e attende indicazioni.

Il Presidente Rizzo informa che sarà organizzata una conferenza stampa presumibilmente a fine aprile per la presentazione dei dati sul traffico crocieristico.

Si passa quindi al punto successivo

3) Piano Operativo Triennale (POT).

Il Presidente Rizzo ricorda che è stato trasmesso il precedente POT e che gli uffici stanno procedendo all'aggiornamento delle relative schede. La Dott.ssa Laurà illustrerà una sintesi del documento, che sarà oggetto di condivisione collegiale. Sottolinea l'importanza del contributo degli uffici, del cluster e degli organismi consultivi nel processo di aggiornamento. La Dott.ssa Laurà interviene spiegando che il documento messo a disposizione è quello precedente, già pubblicato sul sito dell'Autorità come previsto dalla normativa. L'impostazione del nuovo POT sarà simile, nel rispetto della dovuta continuità amministrativa e delle opere strategiche che l'Autorità ha in corso. La struttura del documento comprenderà la presentazione del sistema portuale, l'analisi dei dati di traffico, compresi quelli del crocierismo, lo stato delle infrastrutture, il contesto socioeconomico e trasportistico, un approfondimento sull'evoluzione del quadro comunitario e geopolitico,

che incide sul sistema portuale nazionale e mediterraneo, e un'analisi delle possibili ricadute della realizzazione del Ponte sullo Stretto. Seguiranno le politiche dell'Autorità di Sistema, tra cui crocierismo, lavoro portuale, piani regolatori, politiche energetiche e transizione digitale.

Il Componente Franza interviene affermando di condividere pienamente l'auspicio di una continuità amministrativa nel POT, auspicando che si possa superare l'ultima fase di discontinuità e riallacciarsi al percorso avviato sin dalla nascita dell'Autorità Portuale. Ricorda che, in passato, si erano svolti numerosi momenti di confronto specifici, suddivisi anche per ambiti territoriali, con tavoli dedicati, così da poter fornire contributi mirati. Considerata l'ampiezza e la complessità degli argomenti, ritiene che non possano essere esauriti in un'unica seduta e propone pertanto la costituzione di gruppi di lavoro dedicati a Saline, Villa San Giovanni, Messina e Milazzo, così da affrontare ogni tema in modo snello ed efficace.

Il Componente Arcchi segnala che la richiesta di attivazione dei gruppi di lavoro era già stata avanzata nella precedente seduta, evidenziando che l'unico tavolo convocato risulta quello relativo a Tremestieri.

Il Presidente Rizzo conferma che il tavolo sul *Porto di Saline* sarà il prossimo e precisa che, si è già andati oltre il tavolo formale, poiché gli incontri operativi e il lavoro con la Regione sulla gestione dei sedimenti costituiscono di fatto un tavolo tecnico permanente. Precisa che il confronto sarà comunque aperto a breve, poiché la vicenda è complessa e quella attuale riguarda solo la gestione dell'emergenza, non la programmazione portuale. Ribadisce che il tema è in scaletta. Non essendovi ulteriori interventi, passa ad un aggiornamento sul *Porto di Tremestieri*, iniziando dalle domande poste dal Componente Di Mento. Riepiloga lo stato del cantiere, evidenziando ritardi dovuti a criticità operative dell'impresa e condizioni meteomarine avverse, per un periodo complessivo stimato in circa sei mesi. Nel frattempo, è stato istituito un tavolo tecnico, ratificato dal Commissario Di Sarcina e dal Comune, che prevede la presenza di un gruppo dell'Autorità di Sistema a supporto del cantiere per quanto di propria competenza, anche al fine di stimolare l'avanzamento dei lavori. Comunica una notizia positiva: la lavorazione più delicata, quella in mare, è stata subappaltata a una ditta specializzata, la Nautilus di Chioggia, che ha già avviato le attività. Ciò dovrebbe garantire una migliore operatività. La vicenda della gru guasta è stata superata, trattandosi di un problema temporaneo. L'Ing. Di Sarcina ha convocato una riunione nei giorni scorsi confermando l'avvio delle infissioni dei pali, che saranno determinanti per comprendere la reale durata delle opere e la fattibilità delle fasi successive. Anticipa inoltre una domanda relativa alla convocazione del tavolo annunciato dal Sindaco due mesi prima. Riferisce di averne parlato con S.E. Prefetto Mattei, al quale ha segnalato che il tema sarebbe stato probabilmente sottoposto alla sua attenzione, ricordando l'impegno assunto dall'Amministrazione comunale, considerando però che essendo S.E. il Prefetto è in carica da pochi giorni. Qualora il tavolo non venisse convocato a breve, il Presidente provvederà a riproporre formalmente la questione. Precisa che, a quel tavolo, il Prefetto potrà eventualmente delegare la Direzione Lavori o il RUP.

Si passa quindi al punto successivo

2) Doglianze autotrasportatori

Il Presidente Rizzo riferisce che sono stati analizzati alcuni video relativi a giornate particolarmente critiche a Tremestieri. Insieme all'Avv. Laruffa è stata svolta una verifica puntuale, dalla quale è emerso che il martedì rappresenta una giornata strutturalmente problematica. È stato convocato nei giorni scorsi il Sig. Gentiluomo, rappresentante degli autotrasportatori, per approfondire la questione. È stata inoltre richiesta una relazione ai terminalisti, successivamente elaborata dall'Avv. Laruffa che riferisce che i video pervenuti, accompagnati da numerosi commenti, lasciavano intendere che le criticità rappresentassero la normalità. L'analisi dei dati restituisce invece un quadro diverso. Le giornate del 17 febbraio e del 2 coincidono con condizioni meteorologiche avverse legate al post-ciclone, che hanno interessato l'intera regione. In tali giornate, un numero maggiore di mezzi è confluito su Messina e Tremestieri, poiché molti autotrasportatori non erano riusciti a partire dai porti di Catania o Palermo e hanno tentato comunque l'attraversamento dello Stretto, determinando un incremento dei flussi in ingresso.

Il Componente Franza aggiunge che la compagnia riceve continuamente segnalazioni di questo tipo, ma effettua controlli puntuali. Sottolinea che talvolta si verificano discrepanze tra i tempi dichiarati dagli autotrasportatori e quelli reali. Evidenzia che, anche nei momenti più critici, grazie al meccanismo di travaso verso i porti storici, non si è mai superata un'ora e qualcosa di attesa. Aggiunge che le lamentele più frequenti riguardano i servizi: bagni insufficienti, bar non accessibili quando i mezzi restano bloccati nella chiocciola, condizioni dell'asfalto deteriorate. Rileva che le stesse criticità si riscontrano anche a Villa San Giovanni, dove occorre completare il progetto del passaggio pedonale coperto. Chiede inoltre quanti bagni siano disponibili nel porto di Reggio Calabria. Il Componente Arcchi interviene precisando che le problematiche non

riguardano solo i bagni ma sono più ampie. Il Componente Franza aggiunge che sarebbe utile prevedere anche servizi come le docce, in considerazione che allo stato attuale la dotazione è molto carente.

L'Avv. Laruffa riprende la parola sottolineando che tutti i contributi sono utili e che, in realtà, riflettono una criticità di fondo: nonostante il tempo trascorso dal 2006, permane una scarsa conoscenza della reale configurazione infrastrutturale. Si continua a parlare di “porto di Tremestieri” e non di “approdo di emergenza”, dimenticando che a Tremestieri esiste un terminalista, mentre dall'altra parte no. Vi è dunque una evidente asimmetria infrastrutturale. Tornando ai numeri, l'analisi dimostra che, proprio nelle giornate oggetto di discussione, a fronte di un aumento del traffico complessivo, il volume dei mezzi transitati è rimasto in linea con quello ordinario. Si è registrata una flessione del 7% soltanto su Tremestieri, un dato che può verificarsi anche in giornate normali. In quelle due giornate sono state concesse tre deroghe e sono transitati oltre 1.150 mezzi, con circa 70 corse, valori perfettamente coerenti con l'ordinarietà.

Il Componente Santo Diano chiede chiarimenti all'Avv. Laruffa, ricordando che la doglianza degli autotrasportatori riguardava i ritardi nell'attraversamento dello Stretto e i tempi di attesa per l'imbarco. L'Avv. Laruffa risponde che dai video sembrava emergere una situazione di fermo delle navi, mentre i dati dimostrano che le unità erano operative e che i flussi risultavano coerenti con quelli ordinari. Sottolinea che la percezione esterna non sempre coincide con la realtà operativa. Il Componente Santo Diano aggiunge che le condizioni meteo avverse hanno inciso anche sui tempi di attraversamento da Reggio Calabria.

Il Componente Franza interviene nuovamente affermando che, il tema vero riguarda l'attendibilità delle segnalazioni e la rappresentatività dei soggetti che le diffondono. Ritiene positivo che la questione sia stata sollevata, perché consente di evidenziare una serie di interventi realmente necessari a Tremestieri: il rifacimento dell'asfalto, la sistemazione dei bagni, la presenza di un punto vendita o di un bar, e più in generale il miglioramento dei servizi, criticità che si riscontrano anche a Reggio Calabria e a Villa San Giovanni. Ricorda che esiste un problema serio per i pendolari a piedi che dalla stazione di Villa devono raggiungere gli approdi, e che occorre intervenire anche su questo fronte. Sottolinea inoltre che esiste un tema di rappresentatività delle associazioni che parlano a nome degli autotrasportatori. Ritiene che un'istituzione importante come l'Autorità debba filtrare attentamente le fonti da cui attinge informazioni. Aggiunge che, verificando i coefficienti di riempimento delle navi in quei giorni, si è riscontrato un valore leggermente superiore alla media, ma non in misura significativa. Le navi viaggiano mediamente al 60% di riempimento, con momenti di maggiore concentrazione e altri in cui partono quasi vuote. Il problema è sempre stato quello della concentrazione delle richieste di traghettamento in determinate fasce orarie, spesso per scarsa organizzazione degli spedizionieri. Conclude ribadendo che esistono interventi semplici e immediati che migliorerebbero la qualità della vita degli autotrasportatori e dei pendolari, e che occorre anche un criterio chiaro di rappresentatività per la convocazione ai tavoli.

Il Componente Arecchi interviene osservando che, sul tema dello smaltimento dei mezzi con reinoltro verso il porto storico, si potrebbe fare qualcosa in più. Il meccanismo attuale presenta ritardi, anche perché le comunicazioni telefoniche non sono sempre tempestive e ciò incide sulla viabilità urbana: cinque o dieci minuti di ritardo possono generare code in autostrada. Ritiene che questa sia l'occasione per far comprendere a chi autorizza le deroghe che sarebbe necessario accelerare le procedure, poiché l'operatore, non il decisore, è quello che poi si trova a gestire la fila in strada.

Il Componente Franza conclude ricordando che, in alcune ore, esiste anche una capacità di accumulo che potrebbe togliere mezzi dalla strada, ma che il problema non riguarda un singolo operatore: è un tema generale che riguarda tutti.

Il Componente Santo Diano specifica che il tema delle doglianze degli autotrasportatori non riguarda solo gli episodi specifici discussi in questi giorni, ma un quadro più ampio. Sottolinea che, ogni volta che si è verificata un'emergenza, come quella dello scivolo zero, gli operatori sono sempre stati pronti a collaborare e a trovare soluzioni immediate, anche in deroga agli accordi precedenti. Ricorda che in una sola settimana, insieme al Componente Ferraro, si riuscì a organizzare tutto ciò che era necessario, nonostante le previsioni catastrofiche che annunciavano file chilometriche a Gallico già dal primo giorno, previsioni che poi non si sono mai verificate. Ribadisce che ogni problema reale è stato affrontato e risolto. Sposta poi l'attenzione sulla fruibilità delle infrastrutture, aprendo una parentesi sul porto di Reggio Calabria. Ricorda che le aree di stoccaggio sono estremamente limitate e che la chiusura del polmone esterno ha creato difficoltà concrete, segnalate soprattutto dagli utenti della Meridiano. Spiega che, pur non essendo ancora pienamente funzionalizzato, quel piazzale veniva già utilizzato per le soste obbligatorie e per garantire un minimo di capacità di accumulo. La sua riapertura, secondo quanto riferito dagli autotrasportatori, sarebbe molto utile e migliorerebbe sensibilmente la gestione dei flussi. Aggiunge che, insieme a questo, sarebbe necessario prevedere servizi igienici adeguati per sostenere il tipo di traffico che insiste sul terminal, interventi che a suo

avviso sono rapidi, poco costosi e di grande impatto sulla qualità del servizio. Il Dott. Lembo riferisce che verrà fatto un approfondimento e che, laddove le aree non siano in concessione, l'Autorità potrà intervenire direttamente. Precisa però che, all'interno delle concessioni, la presenza o meno dei servizi dipende dalle previsioni del titolo concessorio. Il Componente Franza interviene per chiarire che, pur essendo presenti alcuni servizi, la dotazione complessiva è strutturalmente insufficiente. Ricorda che non si può chiedere al concessionario di supplire con soluzioni improvvisate, come l'installazione di bagni mobili, perché un porto deve essere dotato in modo organico di strutture, biglietterie, viabilità e sistemi di gestione adeguati.

Il Componente Santo Diano precisa che la sua osservazione riguarda in particolare l'area esterna al porto di Reggio, che prima degli interventi emergenziali era accessibile come area pubblica di sosta. Dopo i lavori di asfaltatura e illuminazione eseguiti dalle Ferrovie, quell'area è stata chiusa, mentre in passato era sempre rimasta aperta e utilizzabile.

Il Componente Arecchi collega questo tema alla deroga concessa di recente per consentire l'uso del piazzale nord da parte dei centri escursionistici, allora a maggior ragione si potrebbe riaprire stabilmente il piazzale nord per gli autotrasportatori, che ne hanno un'esigenza quotidiana e non occasionale. Sottolinea che non sarebbe necessario alcuno sforzo particolare, perché quell'area non presenta criticità tali da impedirne l'uso.

Si passa quindi al punto successivo

4) Varie ed eventuali

Il Componente Di Mento interviene chiedendo lo stato autorizzativo delle masse sabbiose. Il Presidente Rizzo risponde che si è ormai prossimi alla definizione della procedura più rapida per ottenere l'autorizzazione e che tutte le interlocuzioni avute finora sono state positive, tanto da poter dire che si è in dirittura d'arrivo. Il Componente Franza osserva che la realizzazione di una trappola per le sabbie accentuerà ancora di più questo effetto, con ricadute fino alle spiagge di Messina. Ritiene quindi necessario prevedere misure precauzionali e compensative, perché la dinamica tenderà a peggiorare.

Il Componente Arecchi approfitta del momento per chiedere maggiore attenzione sulla manutenzione del porto di Reggio Calabria, rappresenta che sua compagnia ha dovuto acquistare parabordi da spostare manualmente a seconda dell'ormeggio, e confida nella Capitaneria per l'uso di posti il più possibile costanti. Sottolinea che un porto dovrebbe essere strutturalmente attrezzato. Aggiunge che, con la riduzione dei flussi ferroviari e altri assestamenti, si è abbassata la rampa di accesso alle navi, con conseguenti urti e danni ai camion. Racconta di essere già in contatto con l'area tecnica dell'Autorità, che ha prospettato sopralluoghi, verifiche e l'inserimento dell'intervento nei programmi di spesa, ma insiste sul fatto che è indispensabile una manutenzione ordinaria immediata, senza attendere futuri interventi più strutturali. Conclude segnalando anche il problema delle buche. L'avv. Savasta interviene per precisare che le sollecitazioni del Componente Arecchi sono già state oggetto di una relazione dell'area tecnica e che il tema è stato preso in carico e approfondito.

L'Ing. Maccarone chiarisce che il problema della rampa del porto di Reggio è già stato analizzato, esiste una differenza di livello, una sorta di "livelletta" che crea un avvallamento, e i camion, passando, toccano con il portellone. Spiega che la questione è stata affrontata, discussa e risolta, si procederà con un affidamento diretto per riempire l'avvallamento e sistemare le buche. Il Componente Arecchi chiede quando si pensa di poter intervenire concretamente. L'avv. Savasta risponde che, trattandosi di un affidamento diretto, i tempi saranno brevi, nell'ordine di un paio di mesi, perché la procedura non richiede particolare burocrazia. Il Componente Santo Diano aggiunge che sarebbe necessario intervenire anche sul tratto di asfalto che consente l'uscita dal porto, perché presenta buche che andrebbero ripristinate. Il Componente Arecchi ribadisce che, oltre ai disagi, ci sono danni materiali ai mezzi, e che questo rende ancora più urgente l'intervento.

Il Presidente Rizzo, concluse le argomentazioni, prende atto che non ci sono altri interventi e dichiara sciolta la seduta alle ore 12:04, ringraziando tutti i partecipanti.

Il Verbalizzante
Arch. Alessia Scimone

Il Presidente
Avv. Francesco Rizzo