

## **APPENDICE 2 – Accordi Preliminari**



*Il Presidente*

Al Signor Sindaco del Comune di Milazzo  
[protocollogenerale@pec.comune.milazzo.me.it](mailto:protocollogenerale@pec.comune.milazzo.me.it)

Al Signor Sindaco del Comune di Pace del Mela  
[protocollo@pec.comune.pacedelmela.me.it](mailto:protocollo@pec.comune.pacedelmela.me.it)

Trasmissione PEC

Al Signor Sindaco del Comune di San Filippo del Mela  
[protocollo@pec.comune.sanfilippodelmela.me.it](mailto: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

- CONFINE 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](mailto:protocollo@pec.adspstretto.it)  
mail: [presidente@adspstretto.it](mailto:presidente@adspstretto.it)

**Oggetto: Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale –  
Aggiornamento – riscontro a Vs nota**

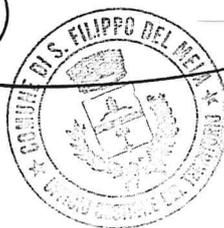
Con riferimento alla vostra nota di cui in oggetto ed ai relativi allegati, visionati gli atti trasmessi, si manifesta la positiva valutazione in merito agli indirizzi ed agli obiettivi previsti per la redazione dell'aggiornamento del Piano Regolatore di Sistema Portuale relativamente a quanto di competenza 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:</i> <b>Attività propedeutiche all'avvio della redazione del Piano Regolatore di Sistema Portuale Aggiornamento. Approvazione linee guida.</b>
-------------------------	---

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

Data: 10/03/2022  
 Titolo: S1  
 Scopo: VDR/le  
 Formato: AO



***Città di Villa San Giovanni***  
*Città Metropolitana di Reggio di Calabria*

Villa San Giovanni, 3 maggio 2022

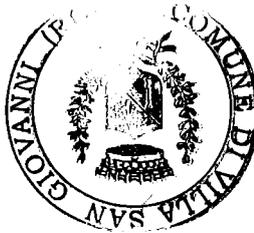
Al Sig. Presidente  
Autorità di Sistema Portuale dello Stretto  
MESSINA

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 28.06.2022



**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 espone 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 invasiature 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](mailto:protocollo@pec.reggiocal.it)

Trasmissione PEC

c.a. Assessore **Arch. Mariangela Cama**  
[assessore.cama@pec.reggiocal.it](mailto: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

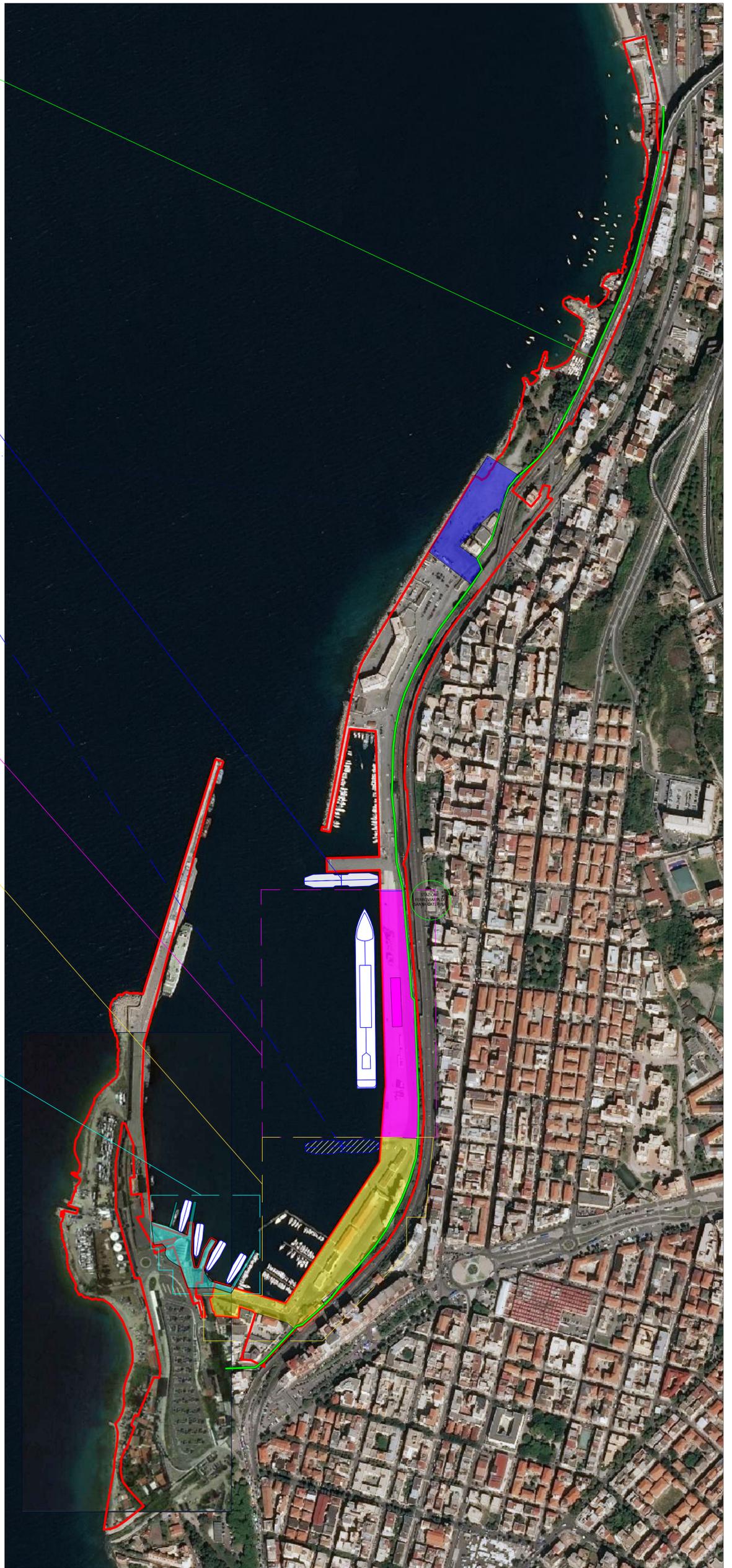
Apprestamenti di security portuale  
€ 2.000.000

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

NO.	DATA	REVISIONE	BY



Autorità  
di Sistema Portuale  
dello Stretto

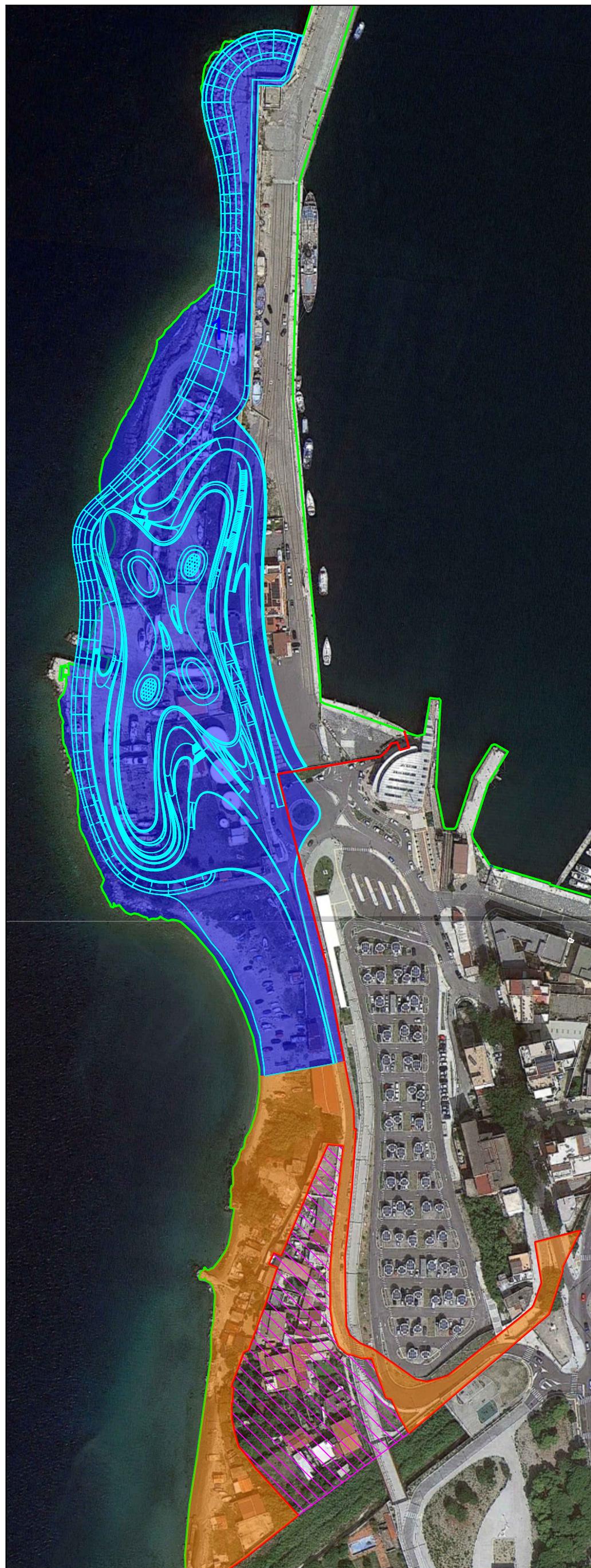
Porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni, Reggio Calabria e Saline

**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 traghettamento 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](mailto:a.dimare@reggiocal.it)  
PEC: [@pec.reggiocal.it](mailto:@pec.reggiocal.it)

**Autorità di Sistema Portuale dello Stretto**

c.a. Presidente, Ing. Mario Paolo Mega

*pec: [protocollo@autoritaportualemessina.it](mailto:protocollo@autoritaportualemessina.it)*

*rif. vs. nota prot. n. 1751 del 18-02-2021*

p.c. Sindaco, Avv.Giuseppe Falcomatà

[sindaco@pec.reggiocal.it](mailto:sindaco@pec.reggiocal.it)

p.c. Assessore all'Urbanistica, Arch. Mariangela  
Cama

[assessore.cama@pec.reggiocal.it](mailto: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:

<b>GIUNTA</b>	<b>COGNOME NOME</b>	<b>ASSENTE / PRESENTE</b>
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 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 traggurdati 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



# 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

