

APPENDICE 1 – Contenuti di dettaglio Focus Group

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

➤ Interventi

- **Mega:** Saluti e introduzione finalità primo incontro, invito rivolto ai componenti di diritto del Comitato di Gestione e all'Organismo di Partenariato, per la redazione del DPSS, a partire dagli accordi già siglati con i Comuni. Introduzione RTPS Proger-Dinamica-Systematica. Prima di pervenire alla proposta di DPSS - adottato dal Comitato di Gestione e sottoposto in CdS, previo preliminare passaggio attraverso l'Organismo di Partenariato - il DPSS dovrà esser redatto quale strumento aderente alle aspettative e alle esigenze della cittadinanza e degli operatori. Successivi incontri seguiranno per singoli Porti, con la partecipazione degli Enti istituzionali interessati al tema. Dopo l'estate confronto con la cittadinanza. Il DPSS viene approvato dalla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP composta da tutti i presidenti AdSP e presieduta dal Ministro. Il DPSS resta escluso dalla procedura di VAS per sua stessa natura e fase diversa da quella di pianificazione. I contenuti del DPSS sono 4 e si articolano attraverso obiettivi di sviluppo dell'AdSP, ambiti portuali perimetrazione e delimitazione a cura di AdSP (portuali, retroportuali e di interazione porto-città), funzioni {...}, collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio lato terrestre (viario e ferroviario). Per il porto di Messina si faccia riferimento al Piano Operativo Triennale, approvato ad agosto 2020, ed al PRG portuale, approvato ad agosto 2018, mentre per gli altri porti si faccia riferimento alle precorse intese raggiunte attraverso gli accordi sottoscritti e recanti le linee di sviluppo dei singoli porti da recepire nel DPSS.
- **Sutera:** Breve presentazione delle società che compongono il RTPS e gruppo di lavoro, introduzione temi DPSS attraverso proiezione PPT e conclusione con taglio operativo per acquisire, a corredo della documentazione in atti, riflessioni a cura degli intervenuti. Segue quindi illustrazione PPT.
- **Franza:** Saluti e ringraziamenti, valutazione generale su esposizione DPSS a cura Sutera condividendone contenuti e valutazione. Facendo riferimento agli accordi intervenuti tra AdSP e Comuni, Franza, in rappresentanza dell'Organismo di Partenariato, manifesta disponibilità a collaborare ma richiede chiarezza sul tipo di contributo da offrire in considerazione delle singole e specifiche conoscenze maturate nei singoli settori. Suggestisce quindi di "spacchettare" i lavori proseguendo la discussione con riunioni specifiche per singoli porti/temi. Interviene Mega e chiarisce che in realtà tutto quanto discusso afferisce alla redazione del DPSS, pertanto i contributi degli operatori sono funzionali alla stesura del DPSS ossia alle strategie di sviluppo dell'AdSP. Ad esempio cita i possibili scenari del traghettamento, al di fuori delle attuali aree in cui opera C&T guardando a sud come di intesa con l'Amministrazione comunale. DPSS e successivi accordi costituiranno la base per la futura pianificazione. Franza anticipa che farà una memoria di carattere generale per il DPSS e di dettaglio anche per la futura pianificazione. Mega sottolinea che alla fine del percorso di ascolto sottoporrà la bozza del DPSS anche all'Organismo di Partenariato affinché questo possa esprimersi sulle scelte evidenziando l'importanza della conclusione di questa prima fase entro il corrente mese di luglio. Quindi ben vengano le memorie degli operatori, ad esempio segnatamente in riferimento alla cantieristica nel porto di Messina per un possibile futuro del settore per il quale si richiede una visione esistente / futuro, escludendo le aree della zona falcata per i vincoli ivi apposti e le problematiche recentemente emerse anche nella considerazione che il PRG non esprime ivi alcuna previsione. Mega affronta quindi, con gli intervenuti, il tema della Cantieristica a Messina, che merita la massima attenzione ("i Cantieri dello Stretto di rada S. Francesco che

fine fanno?") e delle Autostrade del Mare per le future previsioni di programmazione e pianificazione per le strutture e infrastrutture portuali. Ad esempio, in particolare, il Porto di Tremestieri appare insufficiente in particolare per la logistica delle aree di accumulo veicoli a monte delle aree di imbarco/sbarco ("così com'è concepito al momento non può funzionare"), per cui si richiede un adeguato confronto sui temi di sviluppo portuale. Franza conclude evidenziando quindi i limiti concettuali del DPSS e ribadisce comunque la necessità di sviluppo della cantieristica, richiedendo ulteriori incontri specifici per singoli porti nei quali dettagliare le singole specificità ed esigenze portuali nella differenza, per quanto di suo interesse, ad esempio tra traghetti e cabotaggio. Infine, su Tremestieri, nell'anticipare l'esistenza di uno studio degli operatori, ne evidenzia tutta una serie di criticità sulla adeguatezza e funzionalità, demandando a eventuali successivi incontri comunque preceduti dalla redazione di una relazione a cura degli armatori. Lascia quindi la riunione per un impegno esterno.

- **Mega:** Rivolgendosi a Latino, D'Amico e Corrao dell'Organismo di Partenariato chiede se necessitano di una illustrazione dei singoli accordi con i comuni o se il quadro illustrativo e informativo oggi esposto può essere ritenuto sufficiente per le finalità sottese dalla redazione del DPSS, sollecitando loro una eventuale produzione documentale e manifestando piena disponibilità all'attenzione e all'ascolto, perché si limiti il ricorso a ulteriori riunioni e lungaggini.
- **Maccarrone:** Interviene, su richiesta di Mega, illustrando gli accordi agli atti.
 - Si parte dal PRG di Messina per le criticità in essere su porti di Messina e Tremestieri in termini di aree e infrastrutture, evidenziando la necessità di procedere alla ripermimetrazione delle aree e degli ambiti portuali.
 - Passa quindi al Porto di Milazzo e alle ipotesi infrastrutturali delineate per i successivi momenti di programmazione e pianificazione, evidenziando l'importanza della coerenza delle previsioni e dei contenuti di ogni fase. Passa quindi a S. Filippo e Pace del Mela illustrando le questioni inerenti il Pontile di Giammoro e la viabilità di previsione, insieme al terminal passeggeri, ormeggi bretella di collegamento conasse viario e palazzina uffici.
 - Per il Porto di Villa S. Giovanni Maccarrone illustra le previsioni riguardanti l'incremento delle funzioni portuali in nuove aree, previo risanamento strutturale delle banchine esistenti e un ampliamento con affidamento della progettazione già effettuato (Acquatecno), la gara lavori sarà da 4-5 milioni di euro, terminal passeggeri (progettazione affidata a RFI che sta producendo PFTE con camminamento passeggeri e terminal), aree di accumulo, nuovi banchinamenti, stazione marittima dedicata, ripascimento spiaggia a sud per la sistemazione complessiva del porto, nuovo porto turistico a nord di completamento porto esistente, 6 nuovi ormeggi traghetti a sud e nuova viabilità per disimpegnare la città.
 - Per il Porto di Reggio Calabria, Maccarrone illustra le previsioni riguardanti la realizzazione di nuova darsena attività diportistica a nord del porto, area commerciale e cabotaggio con collegamenti diretti all'autostrada, riqualificazione darsena e aree banchina di levante per crocierismo e nuovo terminal, diporto e mega yacht, ecc.
- **Porcelli:** Chiede a Sutera se possibile, in relazione ai fondali, la programmazione del porto turistico ed altro illustrato da Maccarrone. A. Sutera riporta la discussione sui contenuti e le finalità del DPSS illustrando le possibili previsioni per il Porto di Reggio Calabria in rapporto alle specificità di altri porti del sistema, enfatizzando la circostanza che in sede di DPSS si individuano gli obiettivi e le strategie nonché le aree dove tali obiettivi e strategie dovranno trovare attuazione (in sede di PRP) mediante l'allocazione delle funzioni e la pianificazione delle connesse opere infrastrutturali. Ne consegue che se fra gli obiettivi del DPSS per Reggio Calabria vi sarà il diportismo nautico, esso troverà allocazione dal punto di vista della infrastrutturazione in sede di PRP.

- **Mega:** Interviene nuovamente sull'attuale polo di traghettamento Messina – Villa S. Giovanni e relativi collegamenti primari con la autostrada, evidenziando che Villa S. Giovanni non potrà rappresentare lo sviluppo del traghettamento per le criticità discusse con l'Amministrazione comunale diversamente da Reggio C.. Illustra quindi anche alcuni esempi specifici di aree, anche non demaniali, per temi diportistici nell'interazione Comune / AdSP in risposta a Porcelli. Torna quindi su Villa S. Giovanni e sul bacino Croce Rossa, fuori circoscrizione AdSP, che su richiesta del Commissario prefettizio è stata inserita perché fosse l'AdSP a gestire il bacino su richiesta del Comune.
- **Porcelli:** Chiede a Mega e a Sutera se sussiste la possibilità di una ZES su Villa S. Giovanni e Reggio C.. Mega conferma l'esistenza ma esclude la possibilità di insediare attività private su banchine pubbliche, specificando che non ha senso avere ZES portuali bensì retroportuali ma non di competenza AdSP.
- **Maccarrone:** Riprende la parola e per il Porto di Saline Ioniche illustra la previsione di ristrutturazione del porto e le aree destinate a funzioni pesca, diporto e commerciali, ampliamento banchine e strutture ricettive.
- **Maccarrone:** Torna quindi sul PRP di Messina ed evidenzia ancora la differenza tra DPSS e PRP a chiarimento delle precedenti esposizioni previsionali, enucleando altresì la sequenza logica e giuridica degli approfondimenti tecnici successivi fino ai progetti.
- **Latino:** Interviene sulla fase in esame evidenziando l'incidenza sugli operatori dell'Organismo di Partenariato sul DPSS, richiamando l'intervento di Franza sul ruolo degli operatori da focalizzare attraverso singoli incontri per le specifiche problematiche in essere nei singoli porti per coinvolgere un più ampio numero di operatori in grado di dare un concreto contributo. Mega risponde demandando tale attività ai gruppi di lavoro per valutare la documentazione, elaborare un confronto e formulare proposte di livello di sistema senza parcellizzare incontri, competenze e problematiche. Nella bozza del DPSS di settembre ci saranno le proposte degli operatori di cui oggi è il primo momento attraverso una sintesi su cui si avvierà la discussione con l'Organismo di Partenariato prima di andare in Comitato di Gestione, a valle dell'incontro con tutti i soggetti coinvolti.
- **D'Amico:** Interviene, rispetto ai chiarimenti forniti, e ritorna sui gruppi di lavoro confermando la redazione di un documento di visione strategica.
- **Corrao:** Interviene apprezzando l'illustrazione e confermando la coerenza dell'esposizione con gli accordi intercorsi con i Comuni e RFI.
- **Mega:** Conclude tornando su Messina e anticipando a titolo esemplificativo possibili intese con l'Amministrazione ad esempio su aree ferroviarie e Corrao ne conferma l'orientamento.

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

➤ **Interventi**

- **Mega:** Saluti e introduzione sulle finalità di questo secondo incontro, invito rivolto ai soggetti istituzionali. Mega lamenta la scarsa partecipazione di alcuni soggetti vista l'importanza dei chiarimenti e dei contributi informativi offerti, in questa fase, per la redazione del DPSS. Le Capitanerie di Porto sono assenti ma giustificate poiché avranno un incontro dedicato per poter esprimere un parere unitario sul tema della sicurezza della navigazione. Assente è anche il commissario ZES poiché dimissionario e in corso di sostituzione.

Introduzione RTPS Proger, Dinamica, Systematica, Gasparrini e Sutera e quindi evidenzia le finalità del DPSS in relazione a quanto novellato dalla normativa (adottato dal Comitato di Gestione e sottoposto in CdS; approvato dalla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP composta da tutti i presidenti AdSP, i Comuni e presieduta dal Ministro delle Infrastrutture; il DPSS resta escluso dalla procedura di VAS; i contenuti del DPSS sono legati agli obiettivi di sviluppo dell'AdSP, ambiti portuali perimetrazione e delimitazione a cura di AdSP: portuali, retroportuali e di interazione porto-città, funzioni, collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio terrestre).

Mega aggiunge quindi che l'odierna riunione serve a completare il quadro conoscitivo che, a partire dagli strumenti di programmazione, pianificazione e precorsi accordi, implementato da osservazioni e aggiornamenti sulle più recenti procedure a cura degli Enti, consentiranno all'AdSP di elaborare una bozza di DPSS che prima dell'approvazione in Comitato Portuale sarà di nuovo sottoposto, per un ulteriore confronto, all'Organismo di Partenariato. L'importanza dell'odierno incontro è anche legata a due progetti del Comune di Reggio Calabria (Museo del Mediterraneo e riqualificazione rione Candeoloro ricadenti in aree demaniali all'interno della circoscrizione dell'AdSP).

- **Sutera:** Breve presentazione delle società che compongono il RTPS e gruppo di lavoro, introduzione temi DPSS, evidenziando le finalità di pre-pianificazione dello strumento.

Segue quindi rapida illustrazione del PPT soffermandosi più dettagliatamente sulle previsioni per il porto di Reggio Calabria e spaziando sui porti dello Stretto in forma comparativa in riferimento alle principali previsioni di sistema.

- **Mega:** ricollegandosi a Sutera, manifesta un forte interesse per iniziative volte all'integrazione delle città dello stretto, separate dal mare; vi è quindi un tema di mobilità legato ai pendolari (3.000 – 4.000 al dì) e il tema dell'aeroporto (cita sopralluogo congiunto) per il raggiungimento di obiettivi comuni affinché l'aeroporto di RC "Minniti" diventi realmente l'Aeroporto dello Stretto, riducendo il ricorso dei messinesi all'aeroporto di CT ed analogamente i crocieristi che fanno riferimento all'aeroporto di PA; da queste considerazioni discendono le scelte di programmazione affinché l'aeroporto di RC venga collegato nuovamente, via mare, alla città di Messina – porto storico e per questo andranno potenziate le corse di collegamento dedicate e lo spostamento terrestre per l'aviostrazione (bus navetta, ferrovia e servizi dedicati con particolare attenzione alla rete viaria primaria).

Il Comitato di Gestione ha più volte sottolineato come la funzione diportistica del Porto di RC possa essere ulteriormente agevolata rispetto a quanto previsto negli accordi preliminari sottoscritti, per esempio estendendo ulteriormente la nuova darsena a nord al di fuori dell'attuale circoscrizione con beneficio, lato città, dell'ex area agrumaria da riqualificare con insediamento di attività di sviluppo collegate con il Marina.

La funzionalità prettamente turistica-passeggeri-pendolari del porto di RC sarà peraltro confermata dal novo ruolo del Porto di Saline Joniche, da impiegare quale porto in primis commerciale, ivi svolgendo tutte le attività commerciali ad oggi poco attuabili nel porto di RC.

- **Crea:** si collega, a questo punto, il dirigente Crea dell'Agenzia delle Dogane e il Presidente Mega fa un breve riepilogo delle principali previsioni e scelte di impatto sul circuito doganale per l'aspetto dei traffici commerciali sia per le funzioni del porto che per le funzioni autonome della Dogana. Mega invita Crea a sviluppare riflessioni e suggerimenti volti a migliorare la visione portuale. Mega ribadisce che all'interno del porto di RC non ci sarà possibilità di realizzare interventi ZES (le previsioni attuali sono in contrasto con la visione futura dell'AdSP) mentre a Saline, attualmente insabbiato e con retro-aree del tutto inutilizzate, saranno insediate aree ZES. Pertanto, per RC le aree ZES non potranno essere utilizzate (in quanto in parte non utilizzabili perché collocate lungo le banchine operative e in parte destinate alla realizzazione

del Museo del Mediterraneo) e si prevedono destinazioni per traffico passeggeri mentre a Saline si prevedono destinazioni per funzioni commerciali. Crea ribadisce la competenza del circuito doganale e, pertanto, invita a un preventivo concordamento delle previsioni per quanto di loro competenza.

- **Franchini:** si collega, a questo punto, il dott. Franchini della SACAL e Mega rinnova un breve riepilogo e invita Franchini a dare un suo contributo proprio adesso nella fase di ascolto degli Enti per completare il quadro conoscitivo a supporto del redigendo DPSS; Franchini ringrazia per l'attenzione e auspica una crescita del sistema anche in considerazione dello sforzo che si sta compiendo per rimettere in sesto l'aeroporto entro la prossima stagione estiva, affinché tutte le compagnie possano operare in condizioni adeguate, anche migliorando la rete viabile di collegamento e di continuità del collegamento intermodale di ultimo miglio, incentivando il volano di traffico (anche istituendo parcheggi – anche gratis in una prima fase – a Messina).
- **Battaglia:** si ritiene un interlocutore privilegiato, anche per i ruoli ricoperti in precedenza (Comitato di Gestione AdSP), comunque conviene con quanto illustrato e compatibile con quanto già realizzato (Security e Silos), confermando la piena sinergia e intesa con l'AdSP; il Comune e la Città Metropolitana di RC vedono il loro sviluppo all'interno dell'Area Integrata dello Stretto (Protocollo di Intesa ME-RC); evidenzia lo sforzo di infrastrutturazione attraverso la metropolitana leggera collegata alla rete ferroviaria (stazione di S. Caterina); evidenzia anche la ciclovia della Magna Grecia che attraversa il porto e di cui si dovrà tenere conto nella redazione del DPSS; auspica il trasferimento del diportismo al di fuori dell'area portuale per lasciare spazio al crocierismo; area ex agrumaria per diportismo di intesa con l'AdSP; tariffazione integrata per la mobilità comune RC – ME finalizzata alla crescita del porto e dell'aeroporto; valorizzazione del fronte mare esteso e integrato con la sponda messinese; vede favorevole la costituzione dell'AdSP e l'acquisizione del porto di Saline.
- **Mega:** interviene sottolineando due nuovi punti che introducono ulteriori obiettivi per RC:
 - 1) il primo, che interesserà il prof. Gasparrini, legato all'allargamento a nord della circoscrizione (o meglio dell'ambito portuale, ancorché fuori dalla circoscrizione) per la realizzazione di un polo più ampio per il diportismo, governato da Comune e AdSP, con finalità di sviluppo turistico e ricettivo quale grande volano di sviluppo – immaginiamo una sorta di grande HUB DEL DIPORTO sulla rotta oriente-occidente che dalla Grecia va, passando dalle Eolie, verso l'alto Tirreno e la Sardegna;
 - 2) il secondo punto, come introdotto dall'amministratore di SACAL, è quello di incrementare l'utenza che fruisce l'aeroporto nell'immediato attraverso il sistema aliscafo e navetta (mezzo gommato) che può costituire ancora una grande opportunità di continuità territoriale mentre nel lungo termine potrà essere sostituito dal sistema metropolitano con 24 corse giornaliere, a breve incontrerà l'amministrazione comunale di Messina.

Su quest'ultimo punto interviene l'ing. Sutura per evidenziare che in sede di DPSS sarà certamente posto quale obiettivo da trapiantare e che lo stesso troverà concreta soluzione a livello di funzioni e infrastrutturazione in sede di PRP.
- **Giordano:** esprime apprezzamento e, nell'ambito della propria delega alla pianificazione territoriale, si ricollega a Franchini condividendone la visione e auspicando un confronto istituzionale costante per la mobilità e continuità territoriale non solo estesa alle città metropolitane di RC e ME ma anche alle due regioni Calabria - Sicilia; le prospettive complessivamente oggi esposte appaiono congruenti con il Piano Strategico della Città Metropolitana di RC di imminente approvazione.
- **Crea:** evidenzia la competenza doganale non solo sul porto ma anche sull'aeroporto di cui ne lamenta la situazione attuale rispetto a un passato di più ampio respiro.

- **Mega:** chiede quindi al GdL se vi sono ulteriori elementi conoscitivi e documentali da richiedere agli interlocutori istituzionali e Sutera, nell'intervenire, ribadisce le modalità di recepimento in DPSS di quanto discusso oggi e si riserva di chiedere eventuale documentazione ritenuta necessaria oltre quella che autonomamente si sta provvedendo ad acquisire.

Conclude l'odierno incontro e ringrazia gli intervenuti.

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

➤ **Interventi**

- **Mega:** Porge i saluti evidenziando che l'invito è stato rivolto alle Autorità locali (Comune, Città Metropolitana, Capitaneria di Porto) e ai soggetti istituzionali (ANAS, RFI, SACAL, Commissario ZES). Introduce quindi le autorità locali presenti all'odierna confcall, confermando che le Capitanerie avranno una sessione di lavoro dedicata per il loro focus sui temi della sicurezza della navigazione mentre gli altri soggetti istituzionali, oggi non presenti, sono già intervenuti in occasione dell'incontro dedicato al porto di Reggio Calabria.

L'odierno incontro, dedicato al porto di Saline nel Comune di Montebello Jonico, è teso ad acquisire ulteriori elementi utili rispetto ai documenti di programmazione agli atti ed agli intervenuti accordi per la condivisione delle linee strategiche per la redazione del DPSS.

Mega, prima di cedere la parola a Sutera, procede quindi con la consueta presentazione del RTPS Proger, Dinamica, Systematica, e introduce le finalità del DPSS in relazione alla normativa di riferimento e ai suoi momenti istruttori / autorizzativi, preceduta da questa fase di ascolto degli Enti e dei portatori di interessi, riservandosi di chiudere con l'indicazione di alcuni specifici elementi strategici per il porto in esame.

Mega introduce anche il tema della complementarietà del Porto di Saline con quello di Reggio Calabria:

- nel secondo (RC) si prevedono principalmente funzioni di Porto Passeggeri, Crocierismo, Maxi-Yachts, TPL, etc.
- nel primo (SJ) troveranno allocazione attività commerciali (rinfuse, container, general cargo, etc.), anche in relazione alla possibilità di sfruttamento delle aree ZES
- **Sutera:** Illustra il PPT, a partire dalla presentazione delle società che compongono l'RTPS e il gruppo di lavoro, passando quindi ai temi di interesse del DPSS, attraverso una esposizione di validità generale per tutti i porti dell'AdSP per poi approfondire lo stato tecnico-amministrativo del porto di Saline, in atto non funzionale per i noti fenomeni di insabbiamento in relazione all'esposizione meteo-marina.

In particolare, il porto di Saline ancora oggi non operativo, si presenta con un consistente bacino portuale e ampie superfici retroportuali ove poter prevedere e programmare l'insediamento di attività complementari e, pertanto, di interesse per lo sviluppo di attività non insediabili in altri porti dell'AdSP.

In relazione all'accordo preliminare sottoscritto, la visione di destinazione principale del porto risulta di natura commerciale/industriale, nautica da diporto e pesca ed altre attività minori.

- **Mega:** Integra il processo autorizzativo precedentemente esposto, evidenziando l'importanza del ruolo della Regione e dei Comuni nell'approvazione del DPSS in conferenza, passando poi a illustrare l'idea di sviluppo del porto di Saline in relazione al porto di Reggio Calabria. Il porto di Saline può costituire per l'area dell'AdSP una opportunità per lo sviluppo di funzioni

commerciali (movimentazione merci alla rinfusa e collettate), valorizzando il retrostante agglomerato artigianale / industriale attraverso la sinergia con Regione e Commissario ZES per i benefici di legge.

L'approvazione del DPSS costituisce un momento importante per la programmazione delle iniziative rientranti in questa visione e in questo senso un ruolo importante lo gioca la perimetrazione delle aree portuali e retroportuali anche per gli interventi con finanziamenti dell'AdSP.

Ad esempio a margine delle attività commerciali del porto, le sinergie Comuni – AdSP possono opzionare ulteriori occasioni di sviluppo, anche attraverso la modifica dell'accordo sottoscritto per abbracciare nuove indicazioni e opportunità di sviluppo da sottoporre per la redazione del DPSS. L'AdSP si aspetta quindi ulteriori proposte prima della redazione del DPSS da acquisire entro ottobre, momento di chiusura della fase di ascolto. Relativamente al porto di Saline, torna sulla questione del layout infrastrutturale del porto anche per le necessità connesse all'acquisizione di analisi e studi specialistici volti a rifunzionalizzare il porto anche in vista della redazione del piano regolatore portuale.

Peraltro, l'«Ambito Portuale» non deve necessariamente coincidere con la Circonscrizione Territoriale dell'AdSP – ad esempio nelle aree costiere a nord del porto di SJ si potrebbe immaginare la realizzazione di un Porto Turistico, che – ancorché non ricadente nella circoscrizione della AdSP – se rientra nell'ambito portuale può essere finanziato o co-finanziato dalla AdSP.

NB: l'AdSP ha dato incarico all'Università Mediterranea di Reggio Calabria di effettuare uno Studio Meteomarino che poi serviranno per l'elaborazione del PRP.

Nel riassumere la strategia e le azioni amministrative dell'AdSP sul porto di Saline cede quindi la parola al Sindaco.

- **Foti:** prende la parola il Sindaco e sintetizza gli interlocutori incontri, confermando la piena fiducia nella visione strategica dell'AdSP se volta alla rifunzionalizzazione del porto anche per la ripresa delle attività economiche correlate, per quello che tuttavia ancor oggi appare un investimento errato del passato. Illustra quindi le iniziative già operate per l'acquisizione di finanziamenti per l'area (ad es. fondi CIS per movimentazione sabbie e ripascimenti). Nell'espone una strategia di rifunzionalizzazione in corso con l'Università e gli Enti in relazione alla posizione assolutamente ottimale del porto e retroporto, manifesta la volontà di dare un concreto contributo per la redazione del DPSS anche per finalità della successiva redazione del PRG portuale puntando a valorizzare tutte le risorse locali e infrastrutturali viabili e ferroviarie.

Il Comune, malgrado l'impegno e le iniziative attenzionate, ripone assoluta fiducia nell'AdSP atteso che non ha risorse per poter risolvere le problematiche affidandosi quindi alla necessaria sinergia istituzionale.

Il sindaco enfatizza:

- l'utilizzo a ripascimento delle sabbie che oggi bloccano il porto e che dovranno essere movimentate per sbloccarlo.
 - la necessità/opportunità di prevedere una nuova strada di collegamento dal Porto al centro urbano di Saline.
 - chiede infine di assicurare, accanto alle funzioni industriali/commerciali, anche quelle turistica e peschereccia.
- **Giordano:** evidenzia il ruolo e la presenza della Città Metropolitana per l'importanza ricoperta dal porto di Saline nello sviluppo delle attività costiere e l'impegno assunto attraverso gli studi

affidati a supporto delle future iniziative progettuali, sia pur nella limitata azione amministrativa della Città Metropolitana rispetto al mancato trasferimento delle funzioni amministrative a cura della Regione.

- **Occhiuto:** *Esprime vivo interesse soprattutto per la definizione della linea e delle aree doganali, confermando fattiva collaborazione per la definizione del circuito doganale.*
- **Mega:** *Conferma la disponibilità per ulteriori approfondimenti tecnici segnatamente in riferimento alle problematiche di connessione del porto alla viabilità, attenzionando anche la ferrovia e su richiesta del Sindaco, la stazione di Saline e un redigendo progetto di terminal bus a cura Comune / Città Metropolitana, per la definizione degli interventi di ultimo miglio ritenuti strategici per lo sviluppo del porto, anche in relazione alle funzioni delle aree ZES per l'agglomerato retrostante il porto.*

In assenza di ulteriori interventi Mega conclude l'odierno incontro dedicato al Porto di saline e ringrazia tutti.

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

➤ **Interventi**

- **Mega:** *Saluta e ringrazia gli intervenuti lamentando l'assenza dei rappresentanti delle amministrazioni comunali di Milazzo e S. Filippo, assenti anche Regione Siciliana, Città Metropolitana ed RFI, apprezzando la presenza dei rappresentanti istituzionali delle Dogane, ZES, CAS, ecc, mentre le Capitanerie di Porto interverranno al focus group del 29 luglio.*
 - *Introduce l'odierno incontro, presentando il RTPS incaricato di redigere il DPSS e esponendo i principali contenuti, le fasi e l'iter istruttorio / autorizzativo del DPSS, enfatizzando la preliminare fase di ascolto in corso volta all'acquisizione di informazioni utili in merito agli obiettivi del DPSS.*
 - *Lascia quindi la parola a Sutera.*
- **Sutera:** *Illustra il PPT attraverso la consueta esposizione di validità generale per tutti i porti dell'AdSP per poi approfondire lo stato tecnico-amministrativo della circoscrizione del porto di Milazzo, passando alla disamina, anche in relazione all'accordo preliminare sottoscritto con il Comune, la visione, le principali destinazioni portuali e i collegamenti viabili strategici tra porto e retroporto.*
- **Nassis:** *L'Ufficio delle Dogane, anche a seguito del confronto con La Bella, ha interesse principalmente per la sede dell'ufficio perché, se resta sul molo Marullo, diviene fondamentale conoscere l'interazione con il retroporto in termini di accessi, flussi, etc.*
- **Mega:** *sulla sede delle Dogane, richiamato l'accordo che investe anche le sedi degli uffici pubblici sul molo Marullo, evidenzia comunque che il DPSS definisce una strategia delle aree portuali ma non dà indicazioni sul layout; sarà il PRP a darne compiuta definizione accorpando in una nuova palazzina (presumibilmente in Area 3) gli uffici pubblici e i servizi portuali.*
- **Nassis:** *Chiede cosa si prevede per l'area di Giammoro.*
- **Mega:** *Relativamente alle Aree 10, si parla di scali di alaggio e di rimessaggio a secco.*

*L'AdSP prevede di implementare le concessioni già date e, eventualmente, inserire uno scalo di alaggio pubblico (evenienza che potrebbe risultare interessante in termini di diportismo).
{Nota NS: sarebbe molto opportuno prevedere uno scalo di alaggio (pubblico o privato)*

in tutti i porti del Sistema}. Non sono comunque previsti interventi invasivi in quanto le aree retroportuali sono esterne ai confini portuali e appartenenti ad aree ZES.

- **Di Bella**: *Chiede cosa si prevede per l'Area 11.*
- **Mega**: *L'Area 11 non è utilizzabile ai fini portuali; è oggetto di un intervento di riqualificazione ambientale (in accordo con il Comune) al fine di divenire un'area filtro.*
- **Nassis**: *Chiede come sarà impiegato il nuovo Pontile di Giammoro.*
- **Mega**: *Il pontile serve per il carico/scarico delle merci e, quindi, potrebbe essere a servizio dal retrostante stabilimento della Duferdofin. Rimarrà comunque impiegato come area di carico/scarico merci non alla rinfusa, collegato con specifiche aree di deposito.*
- **Di Bella**: *Definisce che, alla luce degli impieghi attuali, potrebbe essere impiegato anche per merci alla rinfusa.*
- **Mega**: *La classificazione eventualmente poi potrà essere ripresa, ma l'impiego rimane comunque collegato alla banchina commerciale.*
- **Schepis**: *Chiede se ci sono prospettive con riferimento alla movimentazione di merci correlate al pontile e se c'è già qualcosa in progetto per l'affidamento a qualche Società?*
- **Mega**: *l'AdSP è in attesa che siano completati i lavori (sono in corso i collaudi tecnici). Nel frattempo si sta predisponendo la gara per l'individuazione dell'operatore che gestirà il pontile. Purtroppo però è un momento critico per il settore; è complesso definire i trend commerciali (soprattutto con riferimento al mercato dell'acciaieria) a causa del particolare periodo storico che stiamo vivendo. Dopo l'estate verrà fatto il punto, non dimenticando comunque che l'area retrostante è un'area ZES.*
- **Schepis**: *Sottolinea che è indispensabile trovare degli operatori interessati perché non può rimanere ad uso esclusivo della Duferdofin, auspicando che la retrostante area ZES possa essere un volano per altri operatori.*
- **Di Graziano**: *Chiede focus su infrastrutture posto che la ZES ha la possibilità di supportare tali interventi progettuali, mentre sull'interfaccia porto-città è in posizione di ascolto auspicando una piena convergenza e condivisione anche in considerazione della notevole estensione delle aree ZES. Ribadisce comunque che non è sufficiente la presenza di un'area ZES per modificare il panorama; la pianificazione spetta al Comune e all'AdSP e la ZES è a loro che si appoggia.*
- **Mega**: *Le aree retroportuali sono di due tipologie e ricadono a Milazzo, S. Filippo del Mela e Giammoro enfatizzando il ruolo e l'importanza del DPSS nelle aree retroportuali ZES (aree perimetrate azzurre) e poi l'area a ridosso del porto di Milazzo (aree perimetrate gialle) di competenza comunale che, in relazione alle future interlocuzioni con le amministrazioni locali, potrebbero in parte passare alla competenza dell'AdSP che ha particolarmente a cuore i collegamenti di ultimo miglio.*
 - *Vista la disponibilità del Commissario ZES alla partecipazione alla realizzazione di interventi, AdSP ribadisce che non ha interesse ad attuare interventi in tali zone ma si limiterebbe a indicarle in DPSS, auspicando però una adeguata sinergia con amministrazioni comunali e commissario ZES.*
- **Schepis**: *Interviene nuovamente chiarendo che non intendeva richiedere a AdSP la risoluzione di problematiche che sono di competenza comunale, evidenziando comunque le problematiche con IRSAP e le distinte competenze.*
- **Sutera**: *Sottolineando l'importanza dei contributi offerti da tutti i soggetti titolati, chiarisce gli obiettivi e gli ambiti di interesse del DPSS lì dove la perimetrazione è di fondamentale*

importanza per la programmazione di area vasta e segnatamente per le finalità della programmazione delle funzioni portuali in rapporto alla pianificazione anche delle aree non strettamente portuali attraverso i PRP. L'obiettivo del DPSS è esclusivamente quello di individuare quali aree siano appartenenti all'ambito portuale e quali no.

- **Grinciari:** Il Consorzio sta svolgendo un progetto teso a implementare la fibra ottica quale servizio dati e informazioni a beneficio anche dei porti di Milazzo e Messina.
- **Midili:** Concorda con commissario ZES sulla viabilità di previsione, alternativa e meno impattante per la città di Milazzo e per le altre aree portuali e retroportuali degli altri ambiti. Evidenzia le molteplici competenze degli Enti sui diversi livelli viabili e il loro rapporto con il territorio e quindi la necessità di costruire un retroterra e un fronte porto dedicato al turismo che superi il semplice pendolarismo per le Eolie. Auspica il diportismo all'interno del Porto. In tal senso è importante il progetto della "Porta del Mare", ricadente in area ZES e che si interfacerà perfettamente con le aree dell'AdSP. Il PUDM è a buon punto e spera per il 2023 di dare compiuta propulsione al diportismo. Auspica un'area di interscambio, l'attrazione di investimenti privati in area ZES e un'area portuale volano di sviluppo per la città di Milazzo. Rinnova la richiesta di ulteriori incontri all'AdSP, al commissario ZES e comuni di S. Filippo e Pace del Mela.
- **Mega:** Chiede al sindaco di Milazzo di fornire al RTPS il PUDM e gli elaborati recanti le previsioni per le aree limitrofe al porto e per l'area ZES perimetrata in giallo ove insiste il centro mercantile, l'area dell'ex Montecatini e della vecchia stazione, per comprendere la visione / programmazione dell'amministrazione comunale in relazione alle funzioni portuali. Cosa diversa è l'area IRSAP su cui vi è già un piano regolatore. **{Nota NS: recuperare TUTTI gli atti di programmazione attinenti il Comune di Milazzo, ivi compreso il Nuovo PRG}**
- **Midili:** Ritorna sull'area mercantile confermando la non adesione alla proposta di un hub portuale (respinto in Consiglio Comunale), puntando sull'area portuale per liberare la città anche in relazione alla nuova arteria che interesserà l'area della vecchia stazione e comunque attraverso una viabilità alternativa. Evidenzia che è in corso la variante al PRG e quindi fornirà un quadro chiaro della programmazione e della progettualità per le finalità connesse con la redazione del DPSS.
- **Mega:** Conclude introducendo l'importanza di attenzionare il tema del raccordo ferroviario di Pace del Mela – Giammoro anche in rapporto al pontile per le necessità intermodalità marittima – ferroviaria. Accenna anche alla competenza ANAS per la Statale. Ringrazia gli intervenuti e rimanda ai successivi incontri.

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

➤ **Interventi**

- **Mega:** Porge i saluti ai presenti (Comune, Città Metropolitana, Dogane) e motiva gli assenti (ANAS, RFI, SACAL, Commissario ZES, Capitanerie).
 - introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS e, prima di cedere la parola a Sutera, evidenzia il cambio di amministrazione e quindi l'opportunità per la nuova amministrazione comunale di confermare e/o modificare quanto sottoscritto dal commissario prefettizio nell'accordo preliminare, enfatizzando la presente fase di ascolto per raccogliere ulteriori contributi per la redazione del DPSS.
- **Sutera:** Illustra il PPT sin dai contenuti di validità generale per tutti i porti dell'AdSP fino al focus sul Porto di Villa S. Giovanni anche in relazione dell'accordo preliminare sottoscritto

(traslazione a sud del terminal RO-RO per liberare la città e il water front, nuove darsene per nautica da diporto, nuovi scivoli e ormeggi, nuovo edificio stazione marittima).

- **Mega:** Precisa che la previsione dell'inserimento della darsena in località Croce Rossa non faceva parte dell'iniziale previsione dell'AdSP ma è intervenuta su richiesta del Commissario prefettizio con eventuale gestione in capo all'AdSP.
- **Caminiti:** Richiama i precorsi incontri e verbali fino alla sottoscrizione dell'accordo preliminare, non sottoposto al consiglio comunale, e conferma la disponibilità a interloquire e rivedere le proposte a valle del consiglio comunale del 5 agosto e ridefinire la visione complessiva che vede la vocazione trasportistica a sud e diportistica a nord.
 - La priorità resta comunque lo spostamento a sud degli approdi, vicino agli scali ferroviari, nella prospettiva di una nuova ubicazione che salvaguardi il territorio attraverso studi e progetti di concerto con l'AdSP.
 - Pertanto, quanto previsto dall'AdSP e nell'accordo preliminare non muta sostanzialmente le condizioni di passaggio dei flussi veicolari nella città e non consente un diverso e alternativo uso di molte aree oggi asservite all'attraversamento dello stretto che vincolano le direttrici di sviluppo della città. Auspica quindi un quadro di studi specialistici che chiarisca cosa si può mantenere e cosa di debba delocalizzare nell'interesse della città anche nella prospettiva di riprogrammazione comunale del waterfront, con due richieste: una metodologica di sinergia attraverso gli uffici tecnici comunali e di AdSP, e la seconda con una richiesta rivolta all'AdSP per impiegare risorse economiche non già per il nuovo scivolo ove previsto ma per la delocalizzazione del traffico in attraversamento.
- **Mega:** Il DPSS non è il documento adatto ad accogliere il livello di richieste formulate dal Sindaco, essendo un momento di strategia per la successiva pianificazione di PRP, evidenziando che in sede di delimitazione dell'ambito portuale si può ridefinire lo scenario esposto dal Sindaco.
 - Chiarisce che le scelte non sono legate alla realizzazione di due nuovi ormeggi bensì la necessità di perseguire le condizioni di intermodalità con la stazione, attraverso collegamenti protetti con le nuove banchine con messa a disposizione di quattro ormeggi per mezzi veloci la cui previsione è di potenziamento, subordinatamente alle gare pubbliche celebrate (Regione Siciliana per potenziamento collegamenti tratta Villa San Giovanni – Messina e nuovi collegamenti per le Isole Eolie).
 - Peraltro la banchina attualmente in uso ai mezzi veloci non è infrastrutturalmente idonea. Per tutto il resto demanda al PRP, a valle del DPSS, ribadendo le scelte di attribuzione AdSP da quelle di attribuzione comunale.
 - Aggiunge, relativamente al tema risorse da impiegare, che il PNRR non contiene opere portuali fermo restando la disponibilità ad accogliere le proposte modificative dell'accordo preliminare a cura dell'attuale amministrazione.
- **Caminiti:** Ritorna sul tema della conservazione temporanea dell'ormeggio pubblico e Mega chiarisce le finalità della banchina pubblica fondamentale per i traghetti, con modifica progettuale del layout, per conseguire un terminal pubblico con quattro ormeggi per accogliere tutti gli operatori, richiama il contratto di servizio e mette al centro il tema del traffico passeggeri.
- **Giordano:** La Città Metropolitana, nel condividere le ragioni pubbliche espresse da Mega, evidenzia la necessità di approfondimenti e ottimizzazioni da parte delle amministrazioni locali, con l'auspicio che il PRP possa dare risposte adeguate alle aspettative della città, passando prima attraverso il DPSS ma ancor prima attraverso la seduta di consiglio comunale del 5 agosto. La Città metropolitana sta lavorando a quattro PFTE del tratto di costa più a nord {Nota NS: questi 4 PFTE inerenti la gestione del litorale sono stati affidati a Dinamica dalla Città

Metropolitana di Reggio Calabria e sono stati ufficialmente consegnati nel mese di agosto 2022}.

- **Mega:** Chiarisce che il DPSS non conterrà la perimetrazione delle varie banchine del porto e invita Sutera ad intervenire.
- **Sutera:** Il DPSS prescinde dalle giaciture e dalle superfici delle banchine portuali, perché in tal caso si andrebbe alla bocciatura, sarà pertanto necessario attenersi ai dettati normativi.
- **Mega:** Rimanda alla prospettiva di altro tavolo tecnico, successivo al DPSS, per accogliere le proposte delle amministrazioni comunali perché qualunque successiva scelta e progettualità sarà in accordo con le amministrazioni comunali senza creare false aspettative.
- **Crea:** Chiede se esiste la previsione di una zona individuata per il traffico merci. Per le finalità del circuito doganale è necessario conoscerne i contenuti e lo stato previsionale. Si ripromette, di concerto con la Capitaneria di Porto, di approfondire il tema del diportismo segnatamente in riferimento a quello straniero per il controllo da esercitare.
- **Mega:** Esclude per il porto di Villa S. Giovanni traffico merci puntando sul porto di Saline, attività previsionale di competenza del DPSS. Nel confermare la visione pubblicistica dei porti, ringrazia e saluta gli intervenuti.

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

➤ *Interventi*

- **Mega:** porge i saluti ai presenti. Introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS che (tramite Sutera) illustra tramite il PPT Generale.

Evidenzia alcune criticità del PRP vigente, che andranno affrontate:

- 1) *Inadeguatezza delle aree a terra del nuovo Porto di Tremestieri in relazione al trasferimento di tutto il gommato dalla Rada di S. Francesco, dal Molo Norimberga e dagli accosti Blue Ferries – le aree a terra a Tremestieri non sono adeguate ai picchi di traffico – già nel DPSS sarà necessario individuare nuove aree a terra ad integrazione di quelle esistenti per implementare il buffer, tali aree saranno “Aree Retroportuali”, con funzione di Autoporto, con la funzione di tenere libera la viabilità comunale, provinciale/statale e autostradale nei picchi di traffico.*
 - 2) *Mancata risoluzione delle problematiche emergenti nel Waterfront Nord (area della Fiera etc.): le funzioni attuali e in particolare la cantieristica devono trovare allocazione in altri siti nel momento in cui dette aree (rada S. Francesco) diventassero da “portuali” a “interfaccia”. È quindi necessario capire dove ricollocare la cantieristica (es. i Cantieri dello Stretto di rada S. Francesco).*
 - 3) *Va anche approfondita la modalità di gestione della cantieristica nella Zona Falcata: oggi è stato apposto il vincolo archeologico che non consente sviluppi in dette aree; ne consegue che non vi sono più spazi di ampliamento per la cantieristica esistente (es. Palumbo) – è necessario individuare (a Messina, o a Tremestieri, o anche a Milazzo – comunque sul versante siciliano) dove poter implementare / sviluppare le funzioni cantieristiche (industriali), eventualmente anche trasferendo, anche eventualmente in parte, alcune delle attività cantieristiche oggi presenti in Zona Falcata.*
- **Nassis:** la c.d. “Doganella” oggi sarebbe destinata alla demolizione il PRP odierno non da alternative, nel nuovo PRP sarà necessario affrontare il tema

- **Mega:** introduce il tema del raddoppio del Terminal Crociere possibile anche “salvando” la Doganella: sarà opportuno ragionare su se e come gestire detto immobile, che comunque al momento l'AdSP non intende demolire.

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

➤ **Interventi**

- **Mega:** porge i saluti ai presenti. Introduce la consueta presentazione istituzionale del DPSS, presenta il RTPS che (tramite Sutura) illustra tramite il PPT Generale.
- **Com. Sciarrone:** introduce il concetto di Area Vasta in linea generale, ed enfatizza l'opportunità (= la necessità) di condividere con l'Autorità Marittima il documento DPSS in versione di “pre-bozza” prima di rilasciarlo
- **Com. Lo Presti:** erano state fatte alcune osservazioni in relazione all'accordo intrapreso da AdSP con il Comune di Reggio Calabria, che vengono confermate:
 - A nord del porto attuale di Reggio Calabria, dove si prevede una darsena turistica con annesso attività cantieristiche di fronte alla Rada Pentimele, vi sono n. 3 Punti di Fonda continuamente utilizzati dalle UUNN in transito nello Stretto: sarà necessario interloquire con la Capitaneria di Porto su questo tema – la CdP ritiene che NON si possano eliminare i Punti di Fonda.
 - Si deve inoltre considerare che il Porto di Reggio Calabria assume anche la funzione di “valvola di sfogo” quando il Porto di Villa San Giovanni entra in crisi per sovraccarico di veicoli in transito: ne consegue che sono necessarie le banchine RO-RO nel porto di Reggio Calabria (che è “porto alternato” rispetto a Villa San Giovanni e tale funzione deve essere mantenuta).
 - Si rileva infine che l'allargamento delle invasature per i mezzi veloci “invade” l'area di ormeggio delle Motovedette della Capitaneria di Porto.
 - Relativamente al Porto di Villa San Giovanni sarà necessario verificare quale influenza potrebbe avere lo spostamento a Sud rispetto alla esistente “rotatoria virtuale” nello Stretto di Messina (i.e. lo schema di separazione del traffico marittimo, che deve essere discusso in sede AIMO).
 - Sul Porto di Saline non vi sono particolari osservazioni.
- **Com. Tassara:** per quanto concerne il Porto di Messina non si ravvisano particolari problematiche; ribadisce che nel caso in cui fosse necessario modificare la “Rotatoria dello Stretto” la cosa andrà discussa in sede AIMO.
 - Evidenzia la delicatezza e complessità del tema “cantieristica”.
 - Per quanto concerne il Porto di Tremestieri condivide le perplessità sulla verosimile inadeguatezza degli spazi di retroporto a terra per la gestione dei flussi veicolari nei periodi di picco.
- **Com. Mezzani:** per quanto concerne il Porto di Milazzo concorda in linea generale sulle previsioni illustrate, evidenziando che:
 - Sono di fondamentale importanza gli interventi di dragaggio.
 - Qualche perplessità la desta l'eventuale spostamento della sede della Capitaneria di Porto.

- *Il Crocierismo non è prioritario a Milazzo, ritiene che per le attività crocieristiche siano da preferire i porti di Messina e di Reggio Calabria.*

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

➤ *Interventi*

- **La Tella**: *Saluta i presenti e introduce l'odierna riunione, in rappresentanza dell'AdSP dello Stretto, dando lettura della nota pervenuta da parte dell'Organismo di Partenariato nella serata di ieri, evidenziando la decisione di alcuni membri di non prendere parte all'incontro odierno.*
- **Porcelli**: *Si associa alle parole espresse da La Tella per l'assenza dell'Organismo di Partenariato e pone la questione se dare corso all'odierna riunione ovvero programmarne un rinvio.*
- **La Tella**: *Ritiene, in assenza di osservazioni da parte degli intervenuti, di prendere atto della nota dell'Organismo di Partenariato e concludere l'odierna riunione.*
- **Sutera**: *sulla base di una sintesi dei contenuti e delle finalità del DPSS, conferma la necessaria disponibilità alla fase di ascolto in corso per la definizione delle strategie oggetto di concerto senza per questo determinare condizioni impeditive alla prosecuzione dei lavori e demandando al Presidente le mosse successive per una prima emissione del DPSS e le modalità di successiva condivisione ove necessarie e ricorrenti per i profili autorizzativi dei contenuti di programmazioni ben diversi da quelli di pianificazione.*
- **Porcelli**: *Aderisce e condivide quanto espresso da La Tella e Sutera.*
- **Maccarrone**: *Interviene ribadendo e rafforzando il profilo tecnico espresso da Sutera, invitando a proseguire con la redazione degli studi a corredo del DPSS, attenzionando i problemi più rilevanti del Porto di Messina, legati alla cantieristica e al polo di Tremestieri in relazione alla infrastrutturazione e logistica che, come ribadito da Porcelli, sono anche le principali questioni evidenziate dall'Organismo di Partenariato.*
- **La Tella**: *Conclude auspicando una maggiore presenza e partecipazione da parte dell'Organismo di Partenariato.*

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

➤ *Interventi*

- **Mega**:
 - **VILLA SAN GIOVANNI**: *il Comune ha deciso che le aree comunali (porto turistico a nord) restano tali, sotto la giurisdizione del Comune.: rispetto all'accordo sottoscritto prendere atto di questo e mettere tali aree fuori dalla perimetrazione della AdSP.*
 - **MESSINA**: *le criticità sono le seguenti:*
 - *ragionare sulla effettiva possibilità di spostamento di tutto ciò che oggi insiste nella Rada San Francesco (traghetto + cantieristica) – relativamente alla cantieristica in particolare, sarebbe necessario ricollocare i Cantieri Navali esistenti;*

- in relazione a quanto sopra, tener conto che nel “Patto della Falce” alcune aree della Zona Falcata NON potranno essere destinate a cantieristica.: le aree attualmente destinate alla cantieristica NON potranno quindi essere ampliate.: tener conto di questo;
- TREMESTIERI per contro c'è un serio problema di “buffer” per l'accumulo degli autoveicoli sia leggeri che pesanti in occasione dei picchi di traffico.
- entro il 15 settembre chiunque può presentare contributi.
- **A. Focà:** Rappresenta l'Associazione San Paolo, evidenzia il concetto di “Porto Storico” per Reggio Calabria.
- **Sandro DATTILO:** Reggio Calabria. È delegato regionale della LEGA NAVALE ITALIANA; è contrario alle navi da crociera piccole che a Reggio Calabria porterebbero poche persone.
- **Segretario Generale LA TELLA:** È vero che a Reggio Calabria si ipotizzano navi da crociera non di grandi dimensioni, ma si ipotizzano però le NAVI DA CROCIERA “DI LUSO” che anche se sono più piccole hanno un loro target; è un segmento turistico diverso da quello di Messina.
- **Mega:**
 - Per quanto concerne il PORTO DI SALINE JONICHE:
 - l'AdSP ha già attivato le procedure per effettuare il DRAGAGGIO – ci sono circa 2 Milioni di mc da movimentare e servono circa 18.000.000 €;
 - è quindi necessario programmare la GESTIONE DEI SEDIMENTI provenienti dal dragaggio;
 - sono in corso gli Studi su Modello affidati al prof. Felice Arena (Università Mediterranea di RC) [NS: che si avvarrà certamente di DHI, n.d.r.];
 - si discute di possibili PENNELLI-TRAPPOLA idraulicamente a monte del Porto, con accoppiato by-pass dei sedimenti da sud a nord.
 - Per quanto concerne il PORTO DI REGGIO CALABRIA:
 - hanno già affidato 160.000 € di progettazione all'arch. FEMIA [NS: è famoso per i waterfront e le stazioni marittime, n.d.r.] di alcune aree che pertanto dovranno essere perimetrare come AREE DI INTERFACCIA Porto – Città.
 - è necessario che per la redazione del DPSS si collazionino tutte le informazioni e la documentazione relativa alle zone ZES per tutti i porti del Sistema.
- **avv. Fabio COLELLA:** rappresenta la FEDERAZIONE ITALIANA VELA, pertanto cura le manifestazioni veliche; secondo loro è impossibile fare il Porto Turistico a nord del Porto di Reggio Calabria per via dei fondali eccessivi e dell'assenza di aree portuali.
- **A.S.D. “CH69” (Pesca Sportiva):** Sono focalizzati sul Porto di Saline, che è il primo e l'unico porto esistente e disponibile lungo la costa jonica fra Reggio Calabria e Roccella Jonica; Pertanto sono contrari all'utilizzo/connessione di tale porto ai fini delle aree ZES.
- **Segretario Generale LA TELLA:** Chiede a tutti gli intervenuti di mettere per iscritto le proprie osservazioni e contributi e inviarli formalmente alla AdSP.
- **arch. Filippo DE BLASIO:** Chiede di fare una correzione al “titolo” di quanto illustrato con la nota del 27/7 in quanto c'è la presentazione ma c'è scritto “DPSS”.