



Autorità
di Sistema Portuale
dello Stretto

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

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

A_RELAZIONE ILLUSTRATIVA

RELAZIONE DPSS

PROGETTAZIONE

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

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

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

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

Direttore Area IV Tecnica
ing. Massimiliano Maccarone

Ufficio 2° - Pianificazione
arch. Alessia Scimone

Segretario Generale
dott. Domenico La Tella

Presidente
ing. Mario Paolo Mega

ALLEGATO

A.01

Gruppo di lavoro



CONSULENZA

Presidente

ing. Mario Paolo Mega

Direttore Area IV Tecnica

ing. Massimiliano Maccarrone

Ufficio 2° - Pianificazione

arch. Alessia Scimone

Ing. Roberto D'Orazio

Ing. Antonino Sutera

Ing. Salvatore Russo

Ing. Tindara Cristina Grasso

Arch. Emanuela Panarello

Arch. Mariaconcetta Giordano

Arch. Samuele Camolese

Arch. Filippo Bregola

Arch. Vittoria Attardi

Prof. Pietro Rostirolla

INDICE

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

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

1. Premessa

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

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

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

Quindi, il DPSS è destinato a individuare:

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

La struttura del DPSS prevede la redazione di una relazione illustrativa che descriva gli obiettivi e le scelte operate, i criteri seguiti nella identificazione dei contenuti sistemici di pianificazione e le necessarie rappresentazioni grafiche in numero e scala opportuni, al fine di descrivere l'assetto territoriale del Sistema, nonché per assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi, delle norme e delle procedure per la redazione dei piani regolatori portuali.

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

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

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

2. Il Quadro Normativo vigente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Il Quadro Pianificatorio vigente

3.1 I PORTI DELLA REGIONE SICILIA

3.1.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato

Piano regionale dei Trasporti

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

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

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

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

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

Piano Paesistico Regionale

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

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

PAI – Piano Assetto Idrogeologico

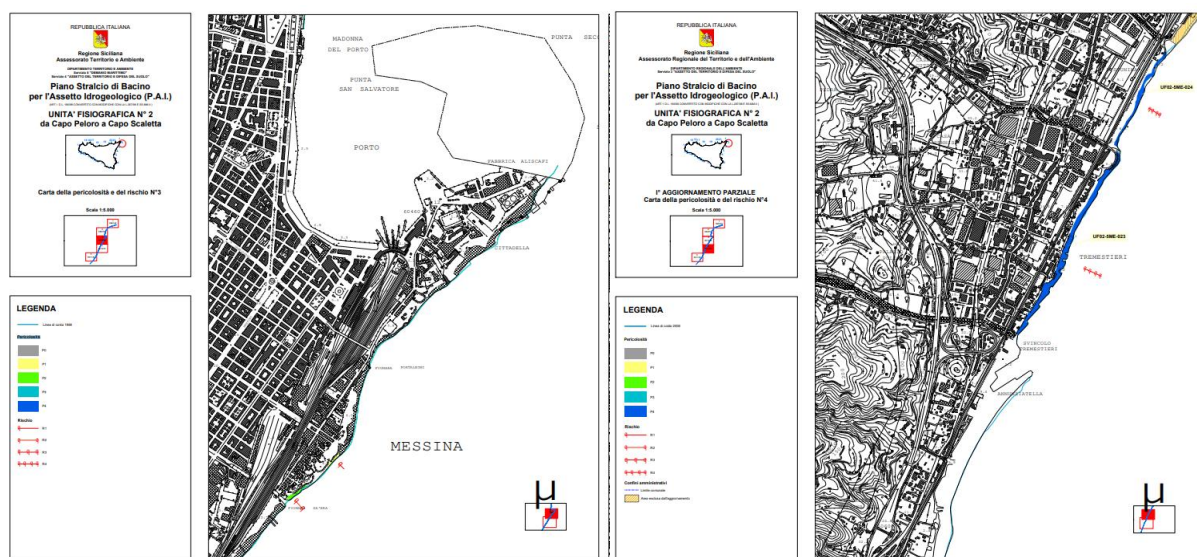
Il Piano Stralcio per l' Assetto Idrogeologico - P.A.I. - , redatto ai sensi dell'art. 17, comma 6 ter, della L. 183/89, dell'art. 1, comma 1, del D.L. 180/98, convertito con modificazioni dalla L. 267/98, e dell'art. 1 bis del D.L. 279/2000, convertito con modificazioni dalla L. 365/2000, ha valore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

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

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

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

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



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

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

Piano territoriale provinciale

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

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

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



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

Piano Strategico Metropolitan di Messina

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

3.1.2 La pianificazione di livello intermedio

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

Piano Regolatore Generale di Messina

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti

PRP di Messina e Tremestieri

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PRP di Milazzo

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

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

3.2 I PORTI DELLA REGIONE CALABRIA

3.2.1 Il sistema di pianificazione sovraordinato

Piano regionale dei Trasporti

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

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

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

Quadro Territoriale Paesistico Regionale Paesaggistico

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

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

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

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

Piano Stralcio di Bacino

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

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

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

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

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

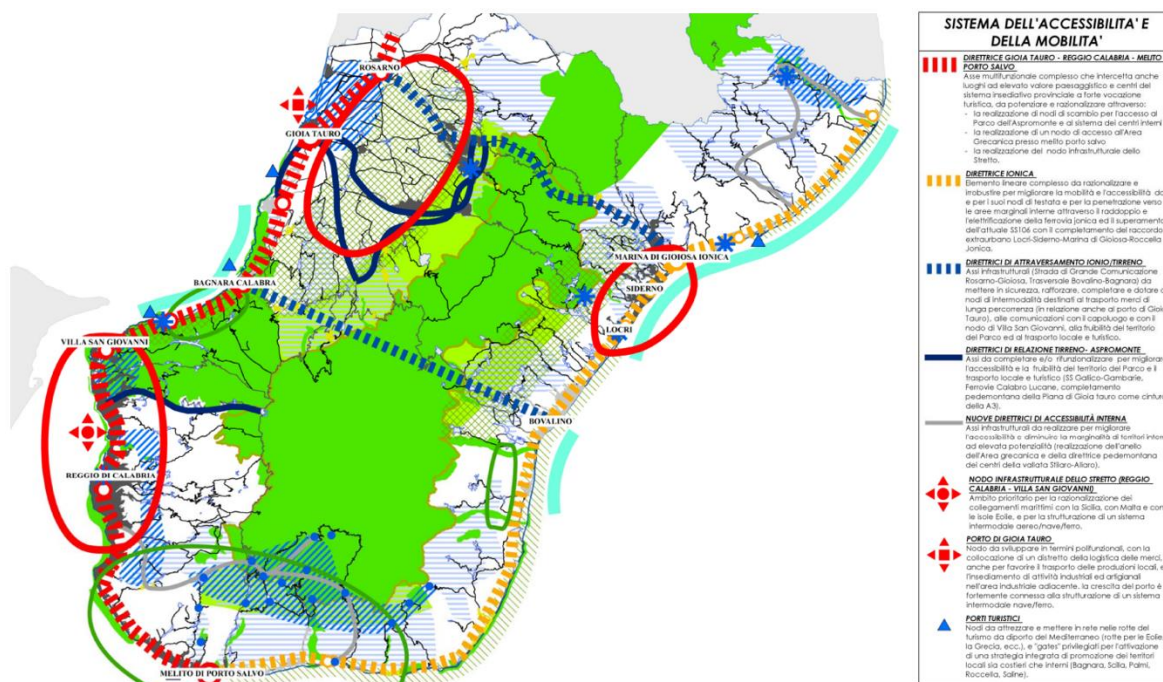
Uno dei progetti prioritari si concentra infatti:

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

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

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

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



3.2.2 La pianificazione di livello intermedio

Piano Strategico della Città Metropolitana di Reggio Calabria

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

PUMS della Città Metropolitana di Reggio Calabria

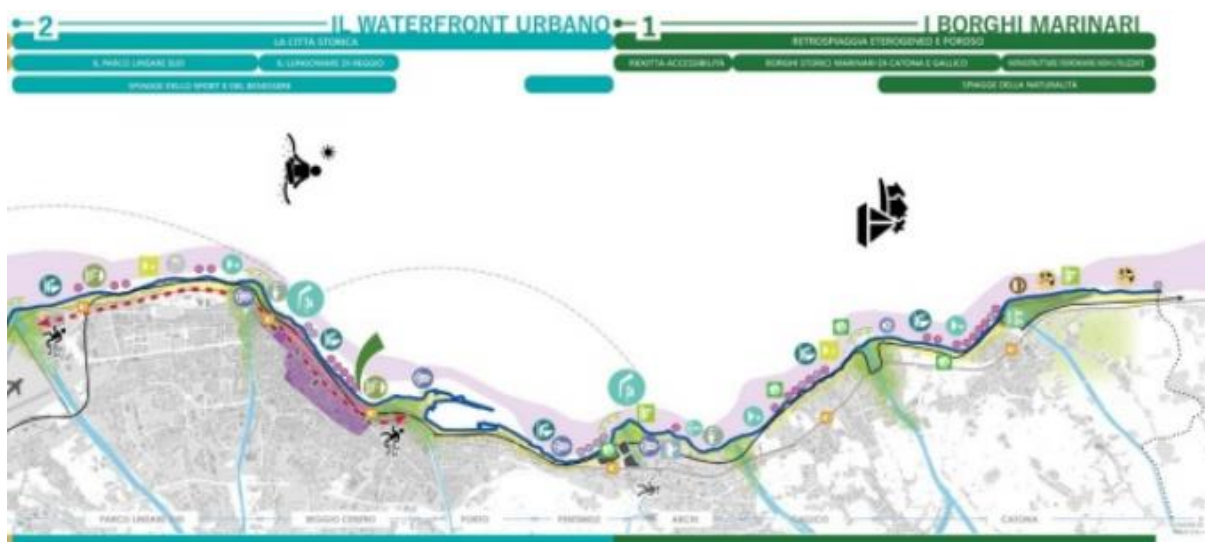
Gli indirizzi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (redatto ad Agosto 2022 sulla base delle Linee Guida precedentemente approvate con D.G.C. n. 215 del 24/04/2018) della Città Metropolitana di Reggio Calabria si riferiscono principalmente al territorio urbano della città, tenendo in considerazione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

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

Piano Comunale della Spiaggia di Reggio Calabria

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

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



3.2.3 I Piani Regolatori Portuali Vigenti

PRP di Villa San Giovanni

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

PRP di Reggio Calabria del 1954

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



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

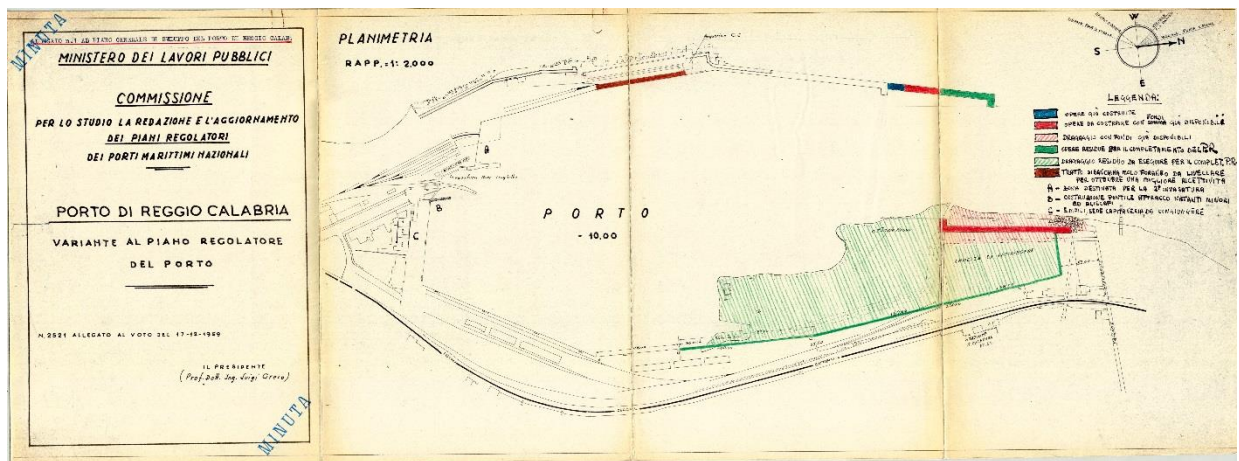


Figura 3-3 Piano Regolatore Portuale di Reggio Calabria – aggiornamento anno 1959

PRP di Saline Joniche

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

4. Componenti ambientali e Regime vincolistico

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1 COMPONENTI AMBIENTALI COINVOLTE

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

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

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

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

4.1.1 Paesaggio

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

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

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

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

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

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

4.1.2 Biodiversità

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

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

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

4.1.3 Suolo

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

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

4.1.4 Acqua

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

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

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

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

4.1.5 Aria

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

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

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

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

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

4.1.6 Rumore

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.7 Gestione dei Rifiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.1.8 Risorse Energetiche

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.2 VINCOLI AMBIENTALI E PAESAGGISTICI

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

4.2.1 Vincoli Ambientali

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

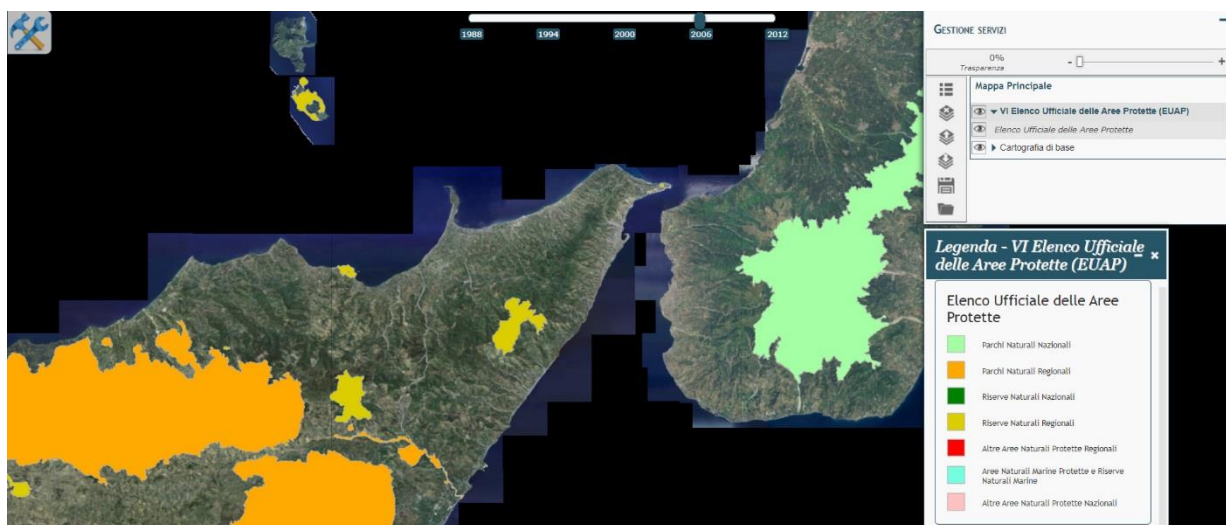


Figura 4-2 Elenco Ufficiale delle aree Protette (EUAP) – Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>

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

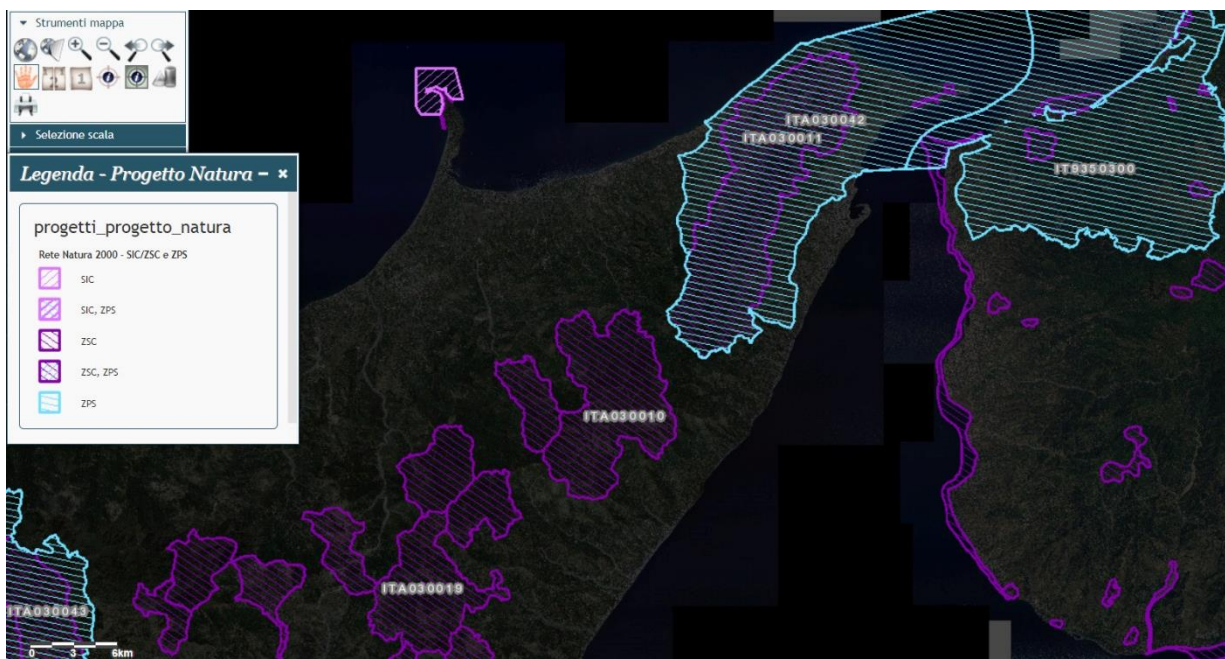


Figura 4-3 Rete Natura 2000 (SIC-ZSC-ZPS) – Fonte: <http://www.pcn.minambiente.it/viewer/>



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

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

MESSINA-TREMESTIERI

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

VILLA SAN GIOVANNI

- **ZPS IT9350300** – *Costa Viola*

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

REGGIO CALABRIA

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

SALINE IONICHE

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

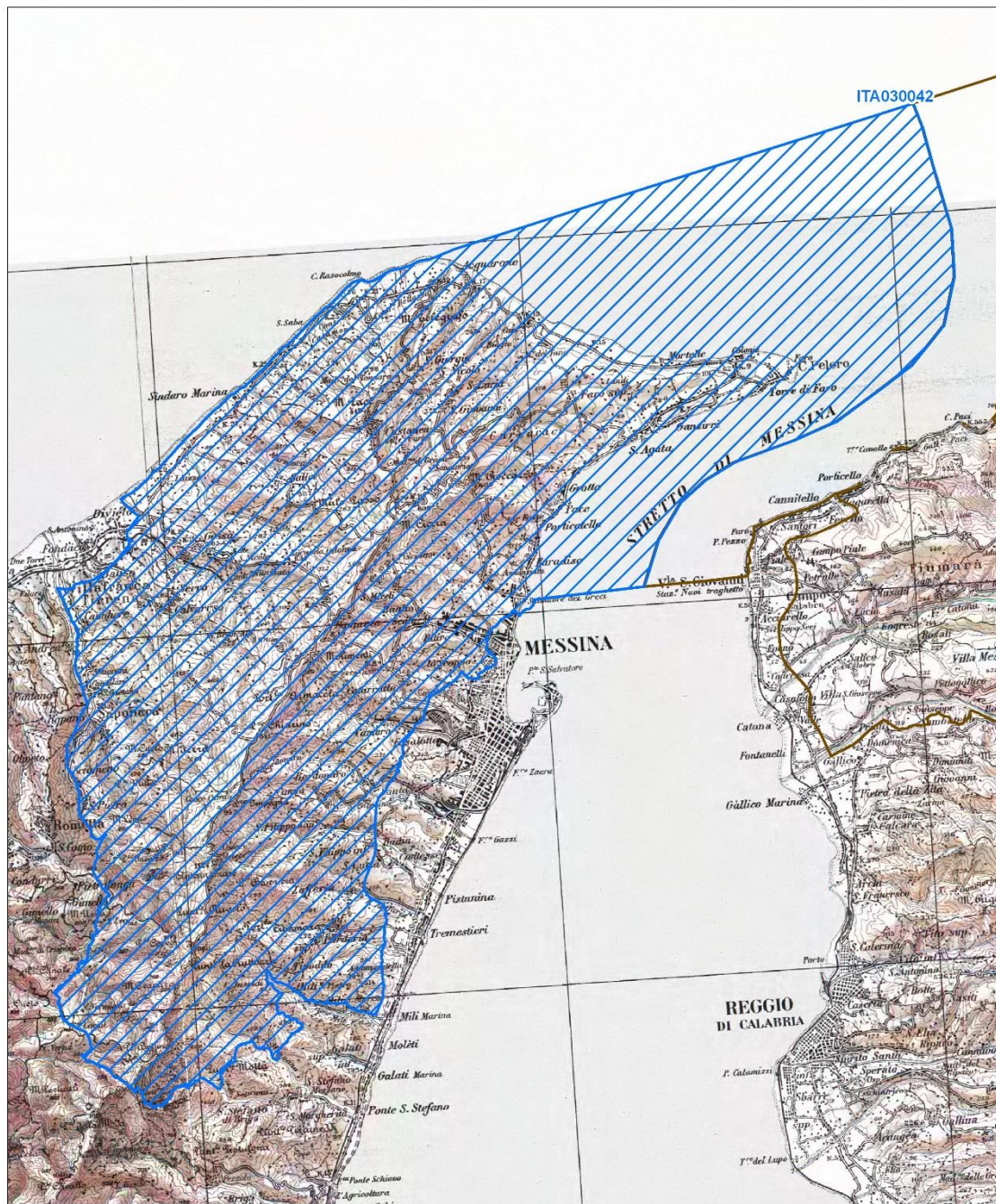
A seguire si riporta la cartografia tematica di ciascuno dei siti sopra elencati:

Regione: Sicilia

Codice sito: ITA030042

Superficie (ha): 27993

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



Data di stampa: 07/12/2010

0 0.9 1.8 Km

Scala 1:100'000



Legenda

 sito ITA030042

 altri siti

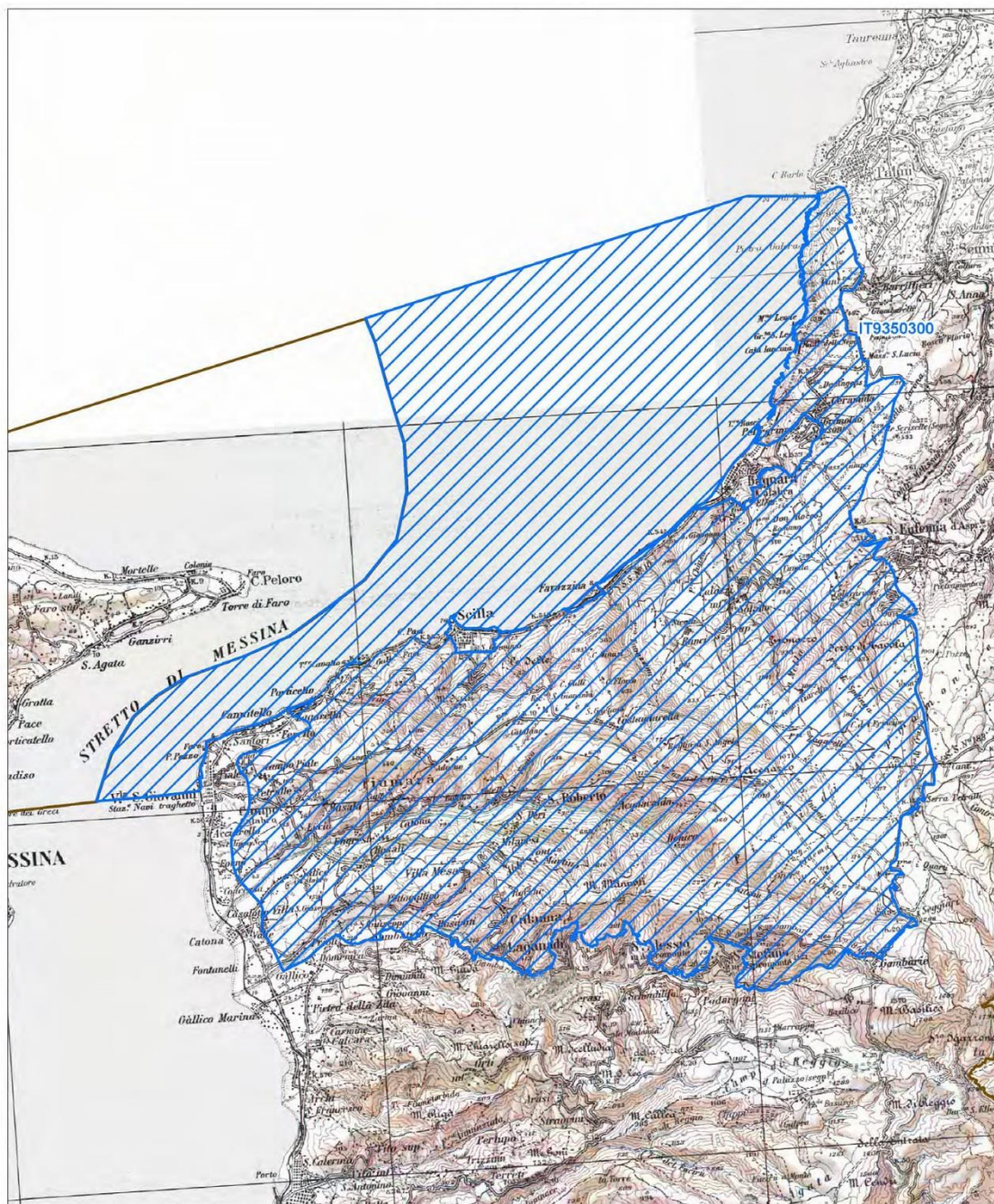
Base cartografica: IGM 1:100'000

Regione: Calabria

Codice sito: IT9350300

Superficie (ha): 29425

Denominazione: Costa Viola




Data di stampa: 29/11/2010


0 0.9 1.8 Km

Scala 1:100'000



Legenda

 sito IT9350300

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000



Regione: Calabria

Codice sito: IT9350172

Superficie (ha): 1812

Denominazione: Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi



Data di stampa: 17/10/2012

0 2 4 Km

Scala 1:250.000



Legenda

-  sito IT9350172
-  altri siti

Base cartografica: De Agostini 1:250'000

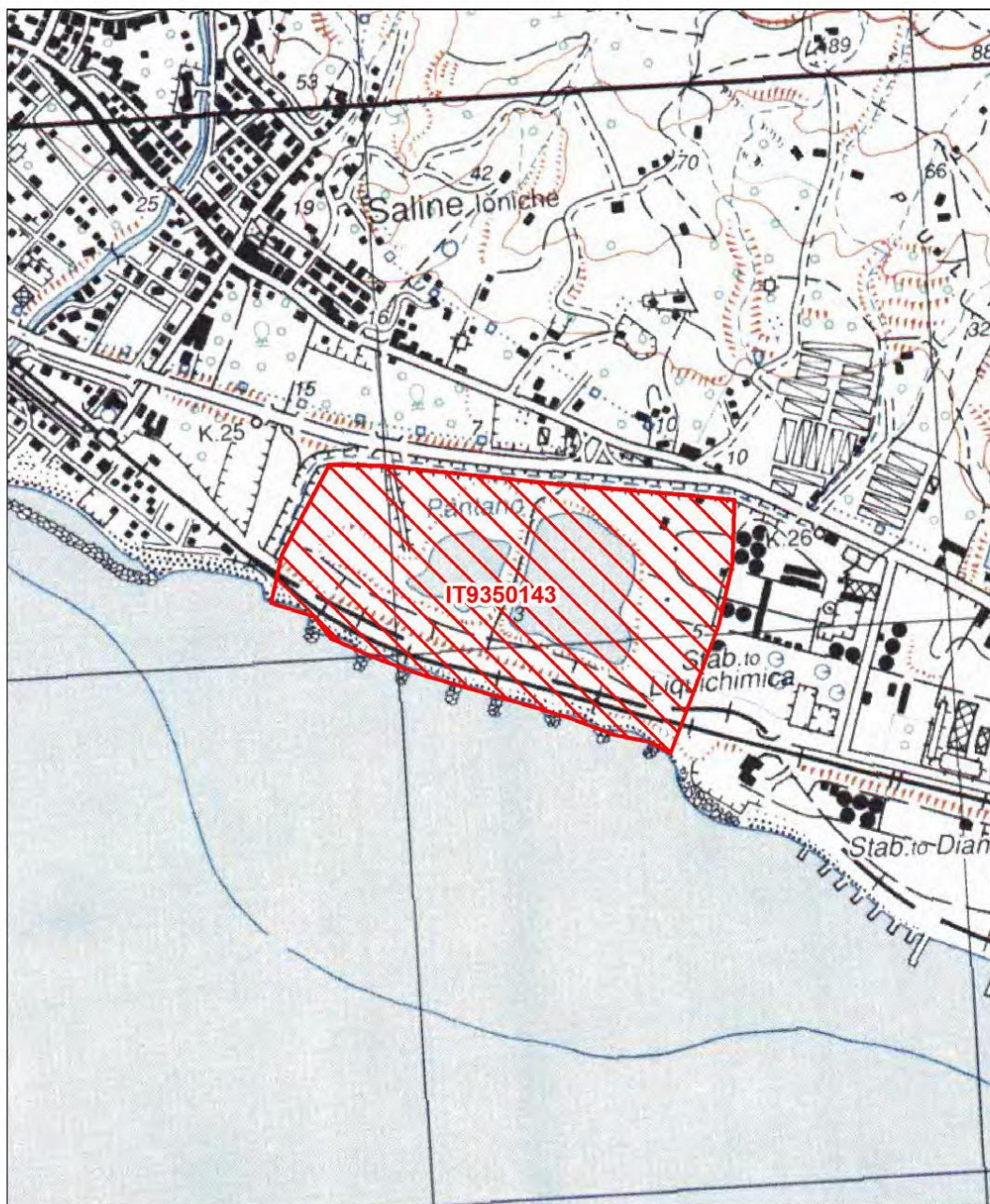


Regione: Calabria

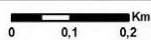
Codice sito: IT9350143

Superficie (ha): 30

Denominazione: Saline Joniche




Data di stampa: 17/10/2012



Scala 1:10.000



Legenda

 sito IT9350143

 altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

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

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

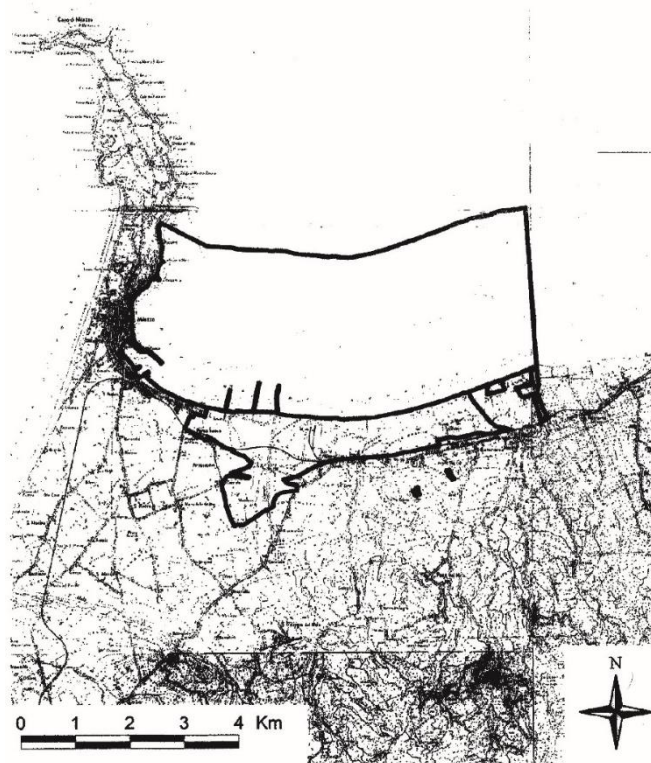


Figura 4-5 Perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale Area Industriale di Milazzo – Fonte: All. DM 11/08/2006

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

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

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

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

4.2.2 Vincoli Paesaggistici

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

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

PTP AMBITO 9 DELLA PROVINCIA DI MESSINA

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

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

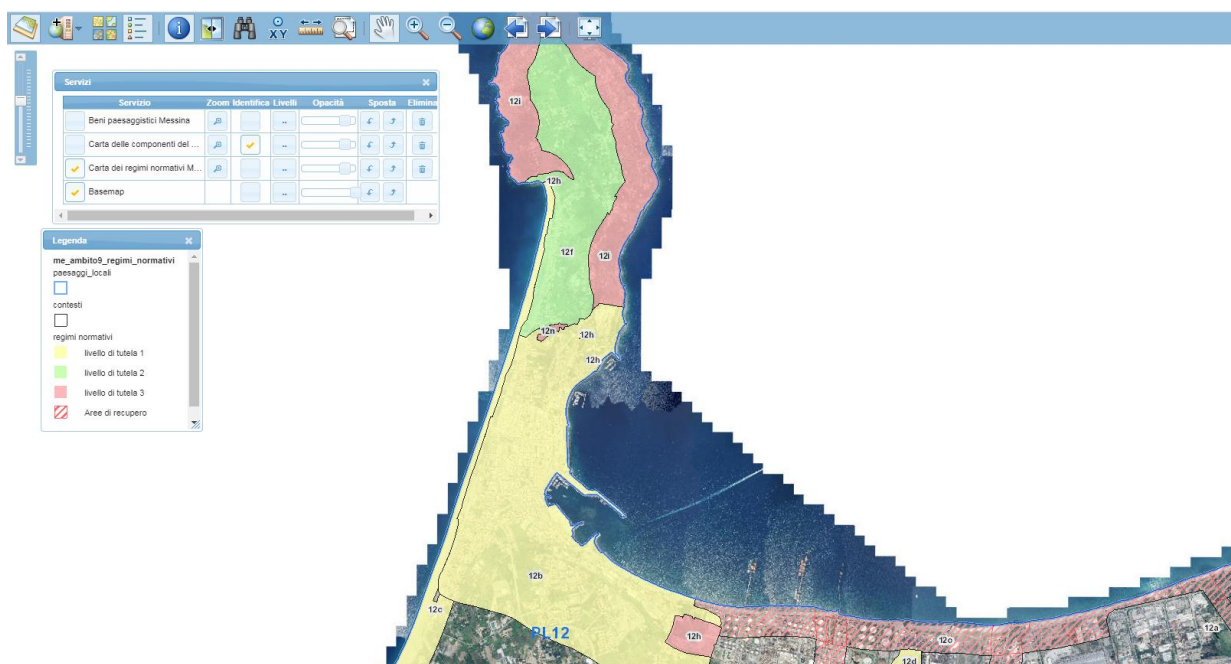


Figura 4-6 Stralcio Tavola **Regimi Normativi** del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

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

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

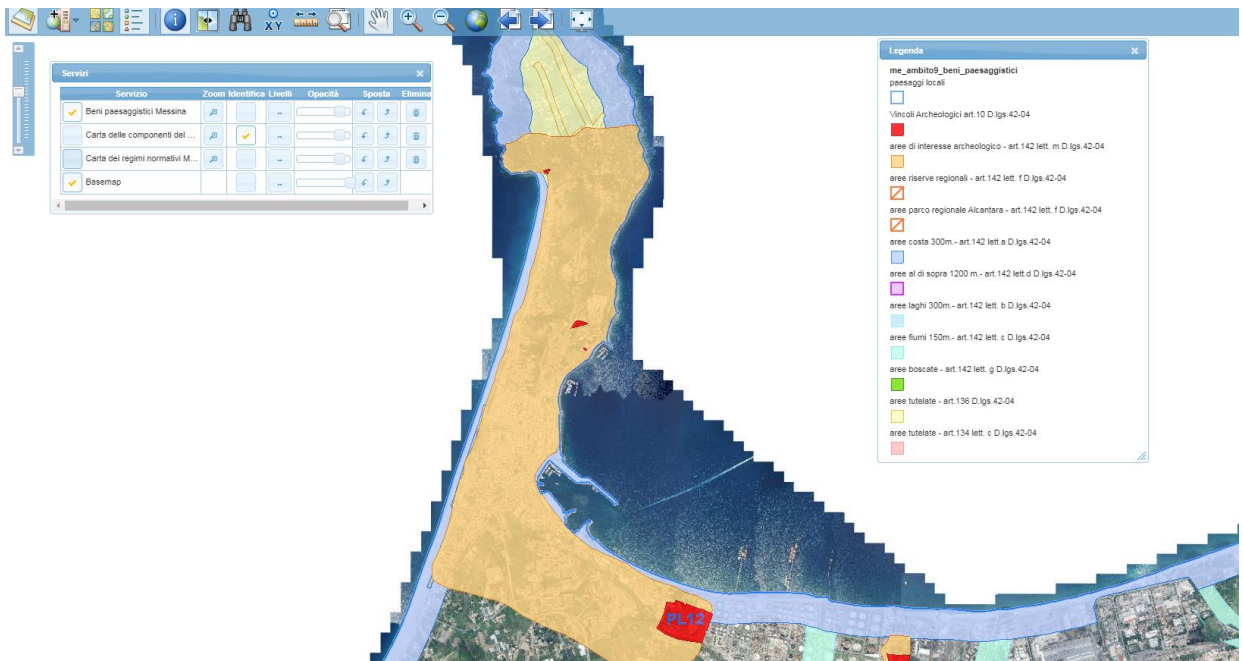


Figura 4-7 Stralcio Tavola Beni Paesaggistici del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

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

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

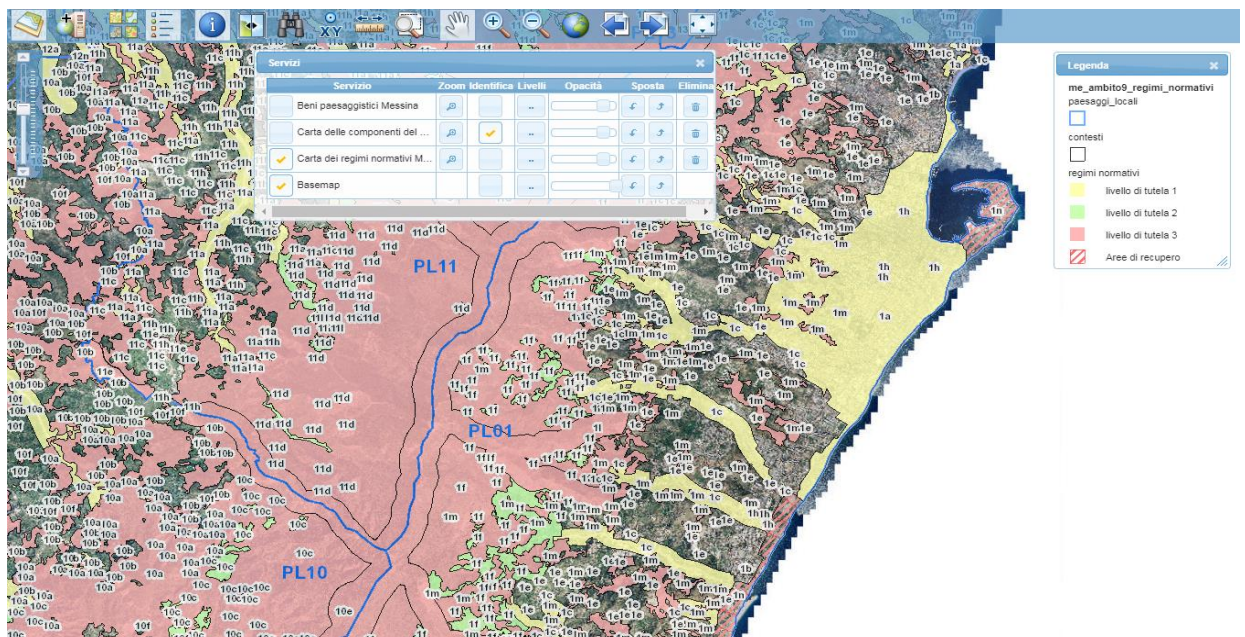


Figura 4-8 Figura 5 12 Stralcio Tavola Regimi Normativi del PTP Ambito 9 della provincia di Messina – Fonte: <https://www.sitr.regione.sicilia.it/geoportale/it/Home/GeoViewer#>

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

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



PTCP DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

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

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

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

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

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

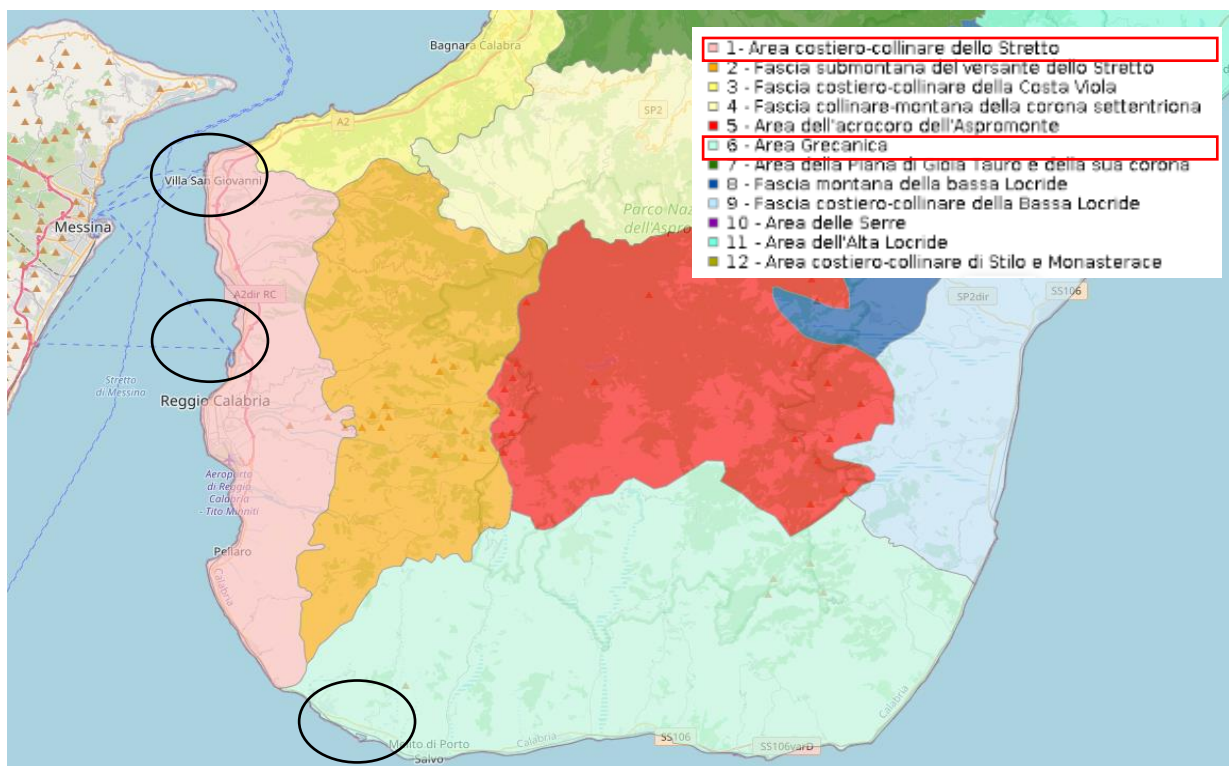


Figura 4-10 Stralcio Tavola A10 – Ambiti di Paesaggio del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/874/view#/>

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

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

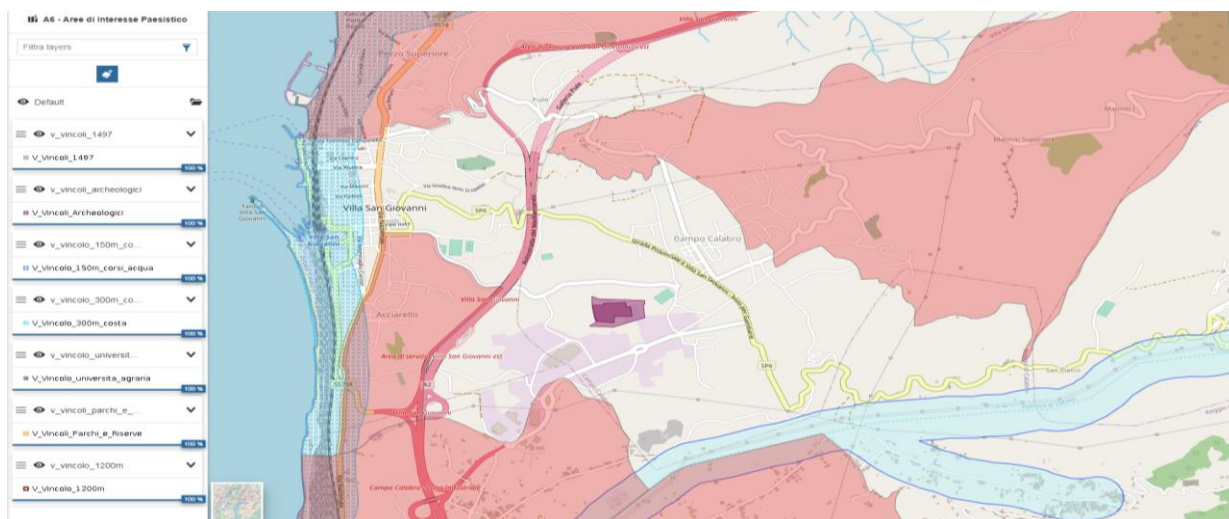


Figura 4-11 **PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

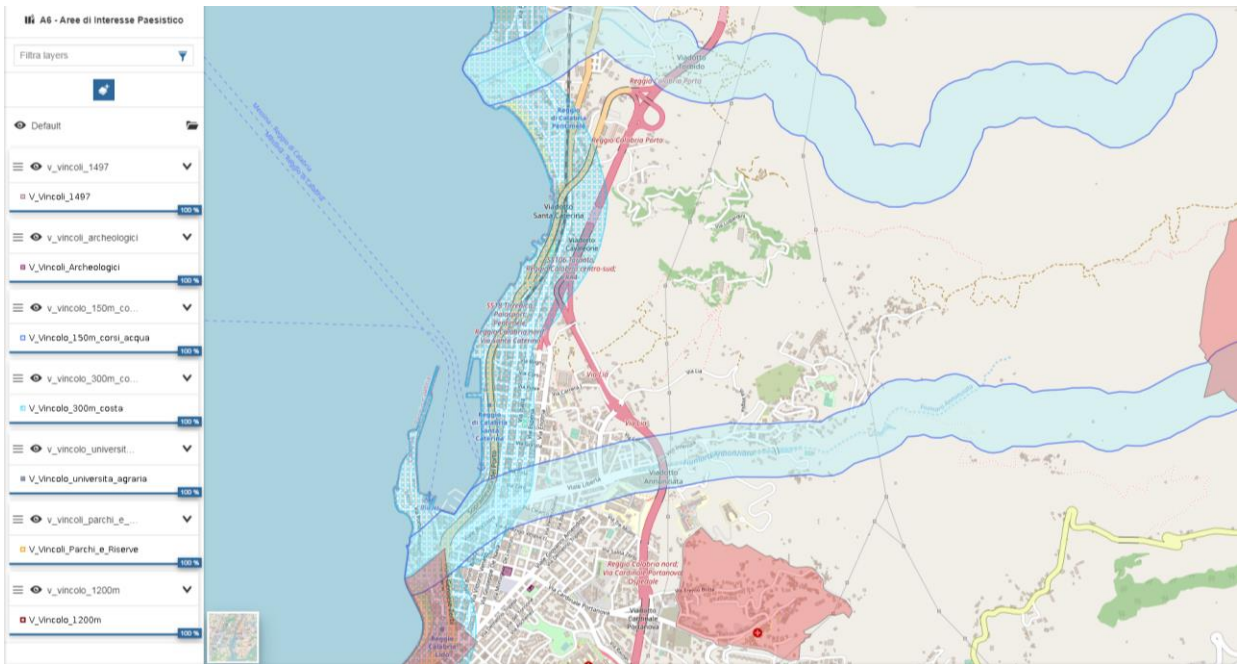


Figura 4-12 **PORTO DI REGGIO CALABRIA** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

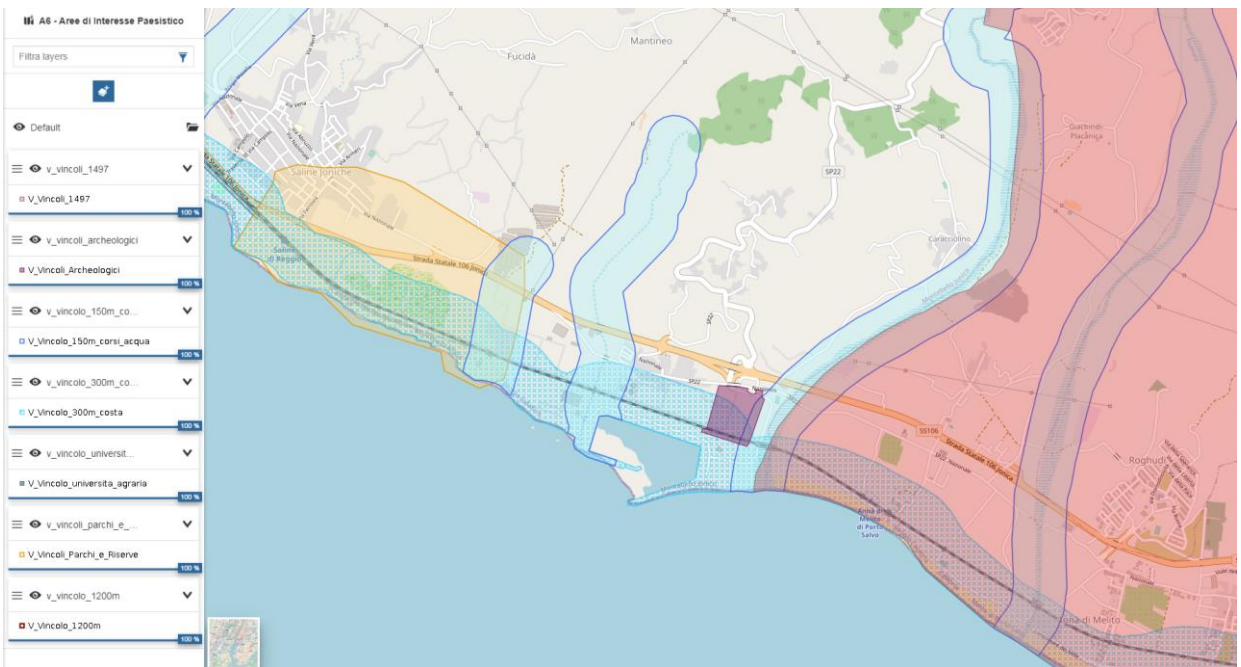


Figura 4-13 **PORTO DI SALINE JONICHE** – Stralcio Tavola A6 – Aree di Interesse Paesistico del PTCP della città Metropolitana di Reggio Calabria – Fonte: <https://geoportale.cittametropolitana.rc.it/maps/886/view#/>

5. Accordi preliminari già sottoscritti e Contributi degli Enti coinvolti

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

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

5.1 ACCORDI PRELIMINARI GIÀ SOTTOSCRITTI

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

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

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

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

5.1.1 Porto di Milazzo

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

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

Portualità commerciale, cabotaggio, collegamenti veloci con le Isole Eolie

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

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

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

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

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

Nel dettaglio si prevede di:

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

Portualità crocieristica, turistica e diportistica

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.2 Porto di Villa San Giovanni

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

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

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

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

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

Portualità crocieristica, turistica e diportistica

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

Viabilità di accesso e raccordi di ultimo miglio stradale

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.3 Porto di Reggio Calabria

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

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

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

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

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

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

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

5.1.4 Porto di Saline Joniche

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

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

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

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

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

5.2 CONTRIBUTI DEGLI ENTI TERRITORIALMENTE COINVOLTI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

6. L'assetto infrastrutturale del Sistema Portuale

6.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

6.1.1 Contesto territoriale

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

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



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



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

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

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

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

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



Figura 6-1 Messina - Porto storico

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

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

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

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

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

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

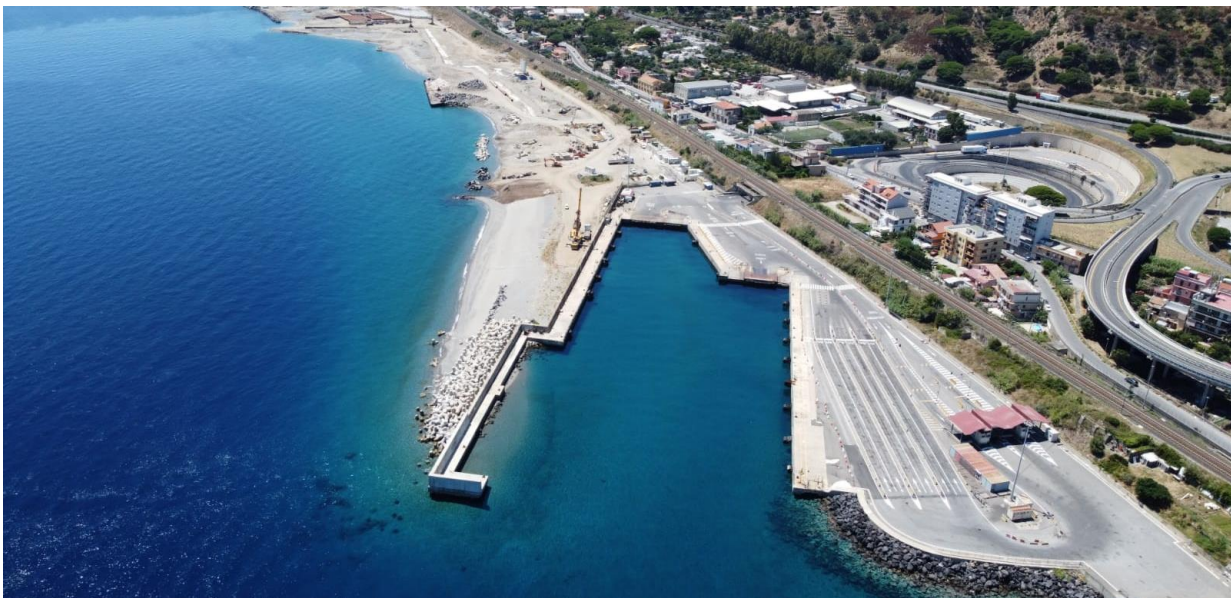


Figura 6-2 Messina - Porto di Tremestieri

6.1.2 Accessibilità via mare

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

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

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

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

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

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

6.1.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

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

Trasporto ferroviario

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

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

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

6.1.4 Principali criticità

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

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

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

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

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

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

6.2 PORTO DI MILAZZO

6.2.1 Contesto territoriale

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

Esso costituisce uno scalo marittimo d'interesse nazionale, strettamente integrato con quello di Messina, e rappresenta il principale snodo dei collegamenti per le Isole Eolie, garantendo inoltre collegamenti con Ustica, Palermo e Napoli.



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

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

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

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

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



Figura 6-3 Porto di Milazzo

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

6.2.2 Accessibilità via mare

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

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

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

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

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

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

6.2.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

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

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

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

Trasporto ferroviario

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

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

6.2.4 Principali criticità

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

Il Porto di Milazzo è caratterizzato dalle seguenti criticità infrastrutturali:

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

6.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

6.3.1 Contesto territoriale

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

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



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



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

*scivolo più accosto laterale



Figura 6-4 Porto di Villa san Giovanni

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

6.3.2 Accessibilità via mare

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

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

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

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

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

6.3.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

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

Trasporto ferroviario

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

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

6.3.4 Principali criticità

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

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

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

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

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

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

6.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

6.4.1 Contesto territoriale

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



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



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

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

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

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

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

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

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



Figura 6-5 Porto di Reggio Calabria

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

6.4.2 Accessibilità via mare

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

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

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

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

6.4.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

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

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

Trasporto ferroviario

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

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

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

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

6.4.4 Principali criticità

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

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

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

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

6.5 PORTO DI SALINE JONICHE

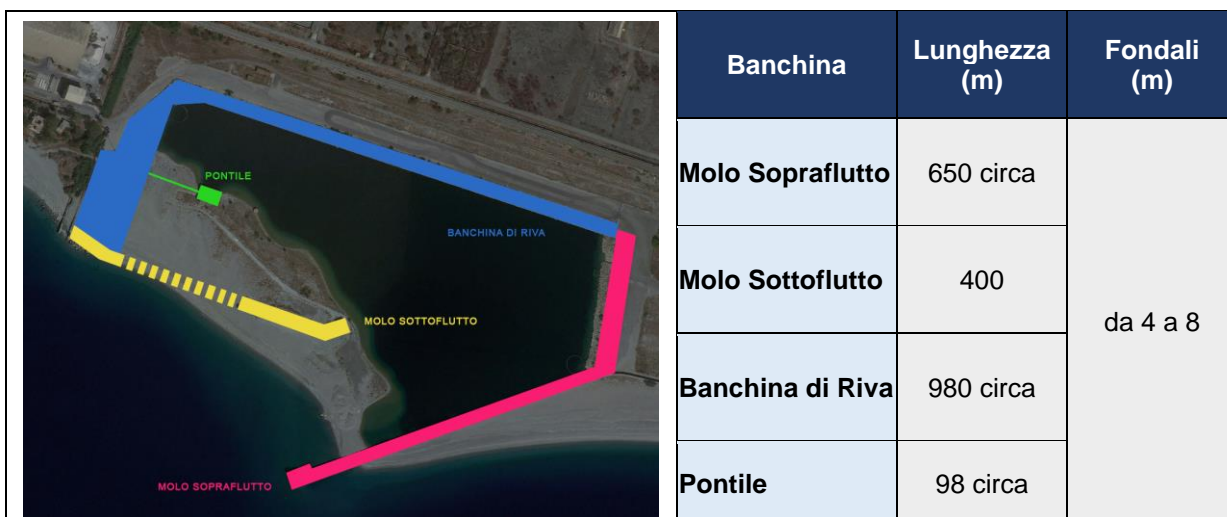
6.5.1 Contesto territoriale

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

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



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



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



Figura 6-6 Porto di Saline Joniche

6.5.2 Accessibilità via mare

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

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

6.5.3 Accessibilità via terra

Trasporto stradale

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

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

Trasporto ferroviario

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

6.5.4 Principali criticità

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

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

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

7. L'inquadramento socio-economico del Sistema Portuale

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

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

Copenaghen, Stoccolma, Helsinki), fino al cuore del Mar Mediterraneo (Malta) **attraverso Germania, Austria e Italia tirrenica. Il corridoio SCANMED rappresenta un asse fondamentale per l'economia europea**, attraversando quasi tutto il continente da nord a sud, soprattutto per la strategicità del collegamento tra l'Europa continentale ed il Nord Africa che affaccia sul Mediterraneo. Gli **obiettivi della rete transeuropea di trasporti sono quelli di garantire la mobilità delle persone e dei beni**, offrendo infrastrutture sostenibili da un punto di vista ambientale ed economico, sfruttare l'insieme dei modi di trasporto e un'offerta di servizi di qualità. La **posizione dell'Area dello Stretto**, spazio filtro tra la Sicilia e la parte continentale dell'Italia, è indubbiamente fondamentale in questo scenario perché elemento di connessione tra il corridoio Scanmed e tutti i Paesi del Mediterraneo sia nord africano che del medio oriente. Il sistema dei porti che appartengono a questa area, che all'attualità hanno la funzione di collegamento tra le sponde della Sicilia e della Calabria, **non risulta tuttavia classificato come porto core e questo impedisce di utilizzare pienamente le risorse che l'Unione Europea ha messo a disposizione per lo sviluppo della rete centrale TEN-T.**

7.2 TENDENZE DEI TRAFFICI MARITTIMI

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

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

Non si registrano ulteriori movimentazioni merci rilevanti.

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

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

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

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

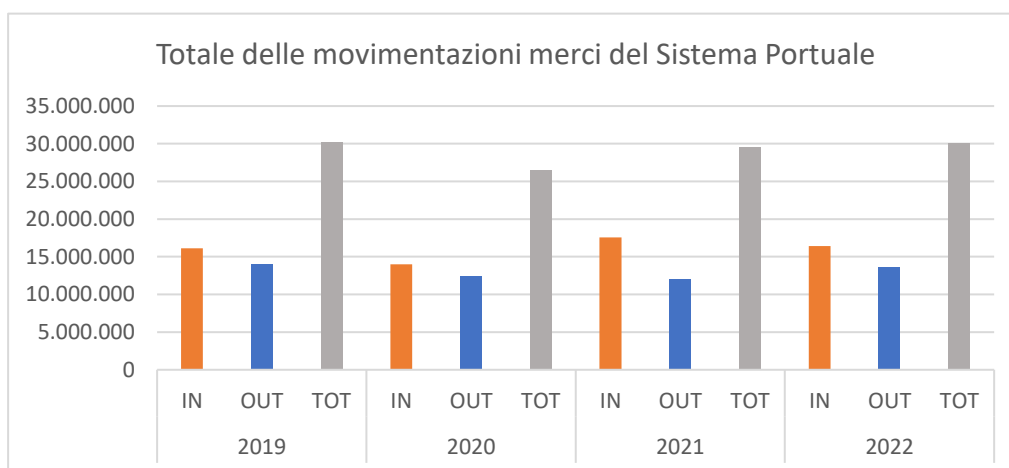
il continente, non si rilevano ulteriori movimentazioni merci tranne quelle all'interno dei mezzi pesanti e dei carri ferroviari che utilizzano i servizi di traghettamento.

7.2.1 Traffici containerizzati

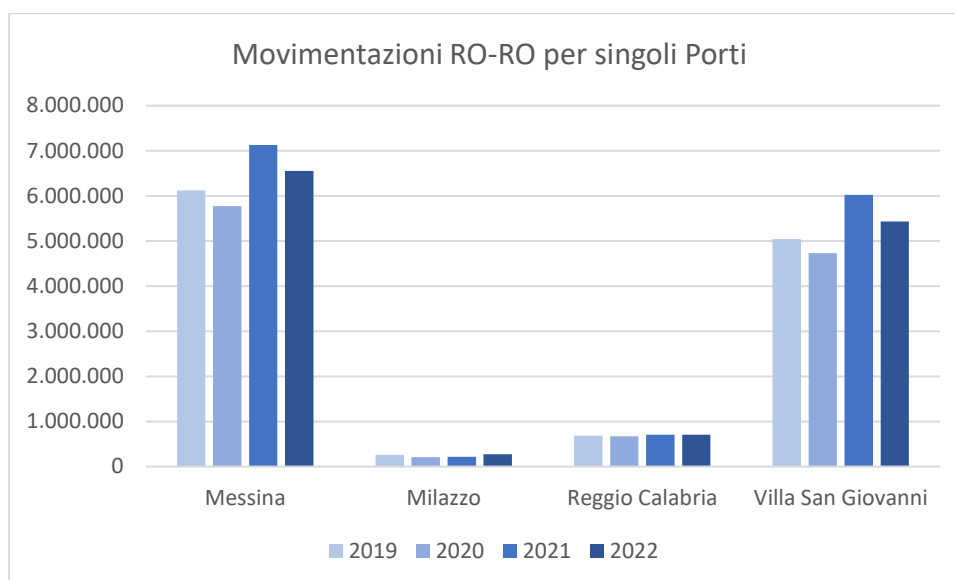
I porti dello stretto di Messina non hanno una vocazione legata alla movimentazione dei traffici containerizzati in quanto la presenza a poca distanza del porto di Gioia Tauro hub transshipment per il mediterraneo catalizza tale tipologia di traffico.

7.2.2 Traffici convenzionali

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



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



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

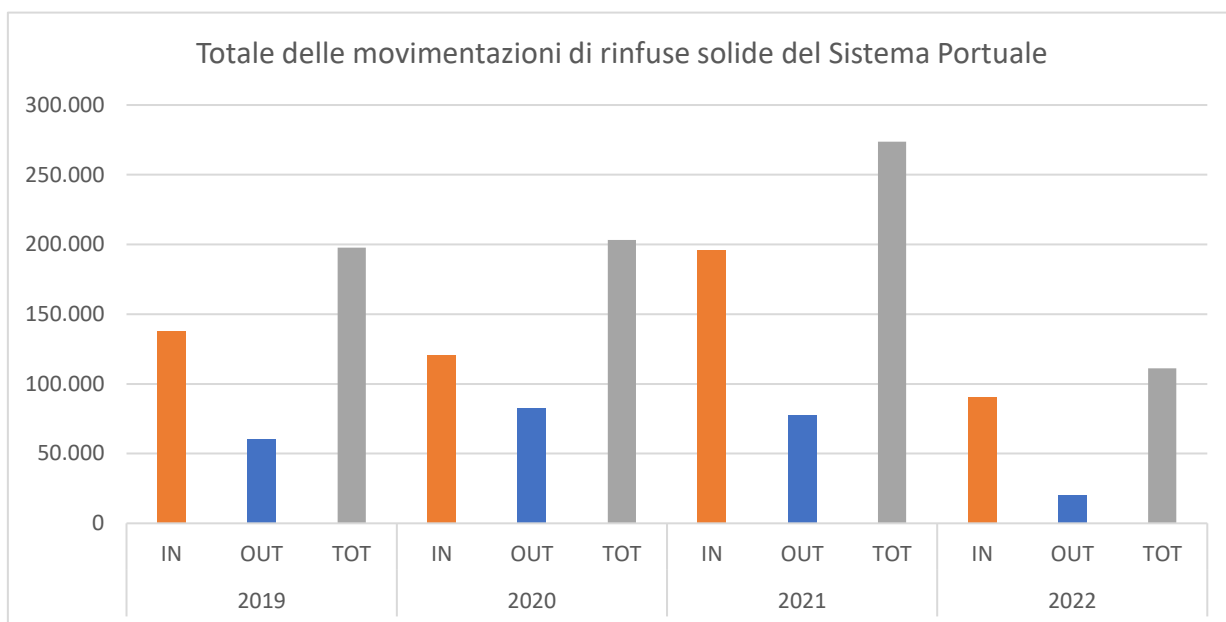
Il mercato dei rotabili, con l'esclusione dei traffici di car carrier, mantiene tendenzialmente dimensioni locali con tratte prevalentemente intra-regionali.

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

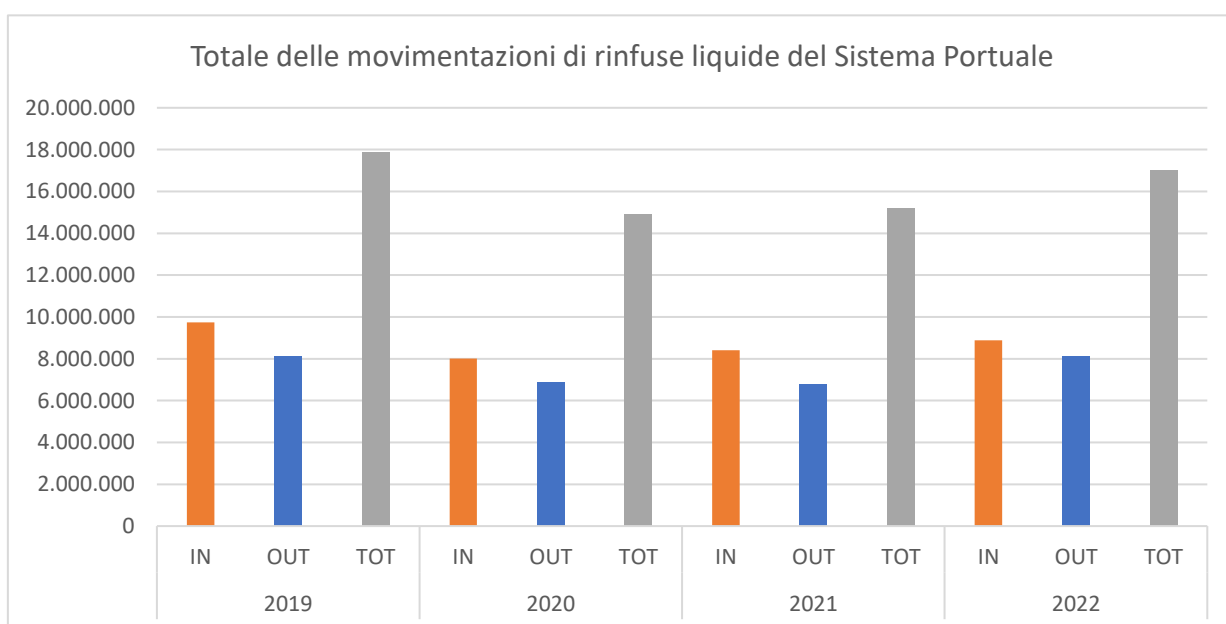
7.2.3 Traffici di rinfuse (solide e liquide)

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

Nel settore delle merci, la rilevanza dei traffici sullo Stretto è ancora più importante in termini di volume scambio merci esistente tra la Sicilia ed il Continente di circa **45.000 tonnellate al giorno di cui circa il 20% diretto all'estero**. La maggior parte delle merci, tutta su rotabili, viene movimentata con i traghetti e solo una quota non superiore al 25% utilizza le navi RO-RO anche dagli altri porti siciliani.



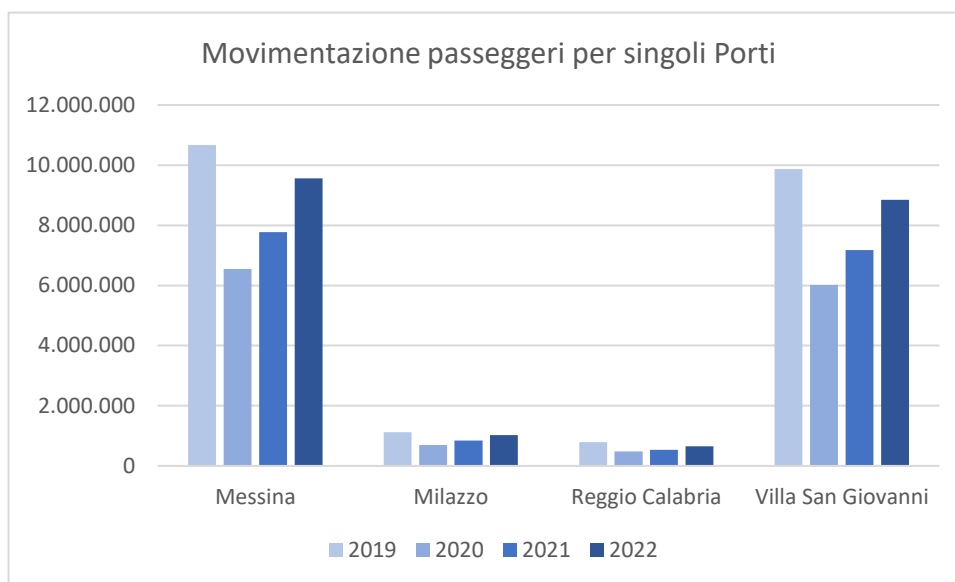
La domanda di trasporto di rinfuse liquide è stata pari a 17 milioni di tonnellate ed è prevalentemente influenzata dalla movimentazione di petrolio greggio e dei suoi raffinati, mentre i mercati dei prodotti chimici, degli oli vegetali e delle altre rinfuse liquide alimentari rappresentano volumi relativamente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



7.2.4 Traghetti

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

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



7.2.5 Crociere

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

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

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

7.3 SCENARI DI DOMANDA

7.3.1 Gli scenari di domanda

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.3.2 Lo Scenario Tendenziale (S0)

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

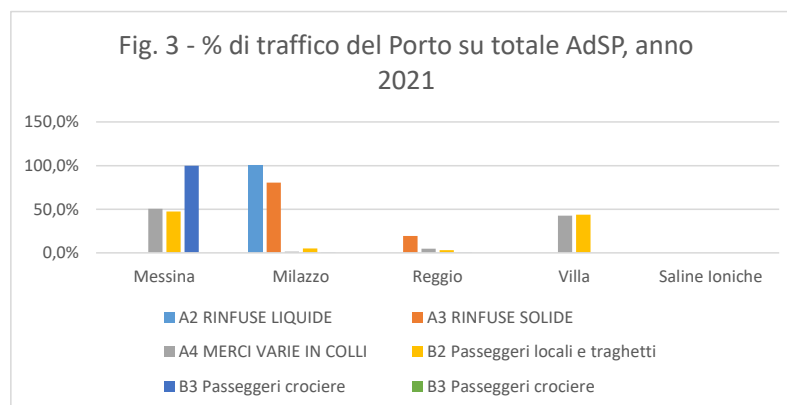
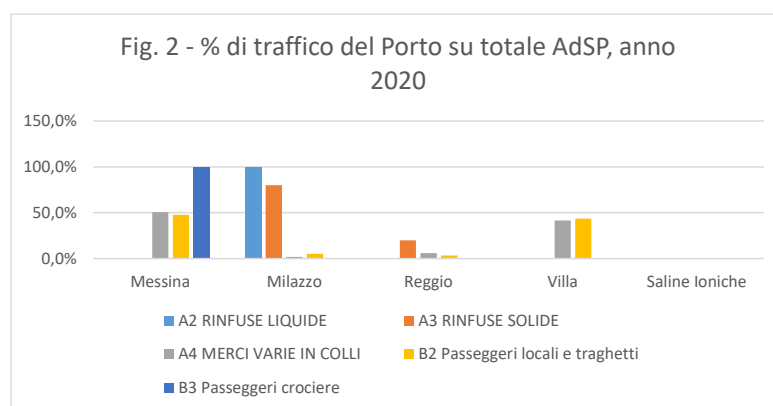
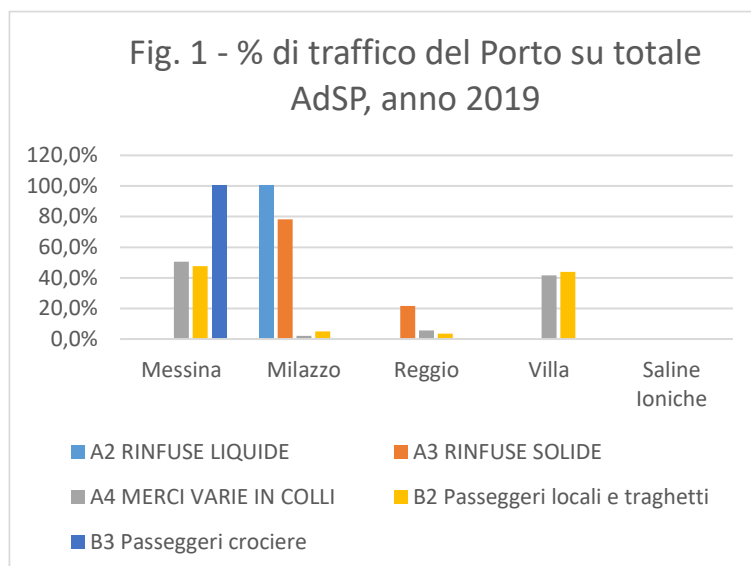
A livello di totale dei diversi traffici abbiamo già visto come questi al 2021 siano tornati sostanzialmente ai livelli 2019 recuperando così le perdite dovute alla pandemia da COVID-19.

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

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

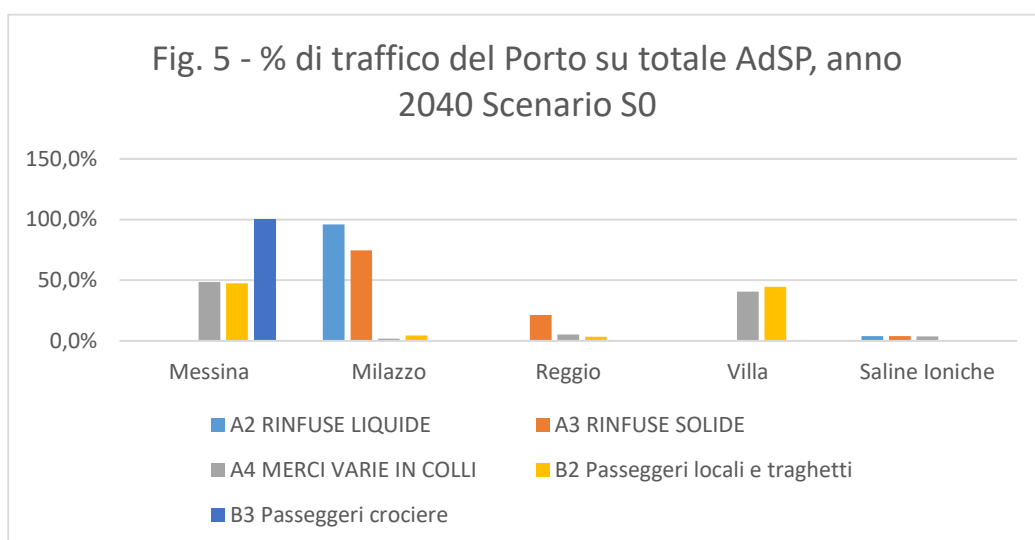
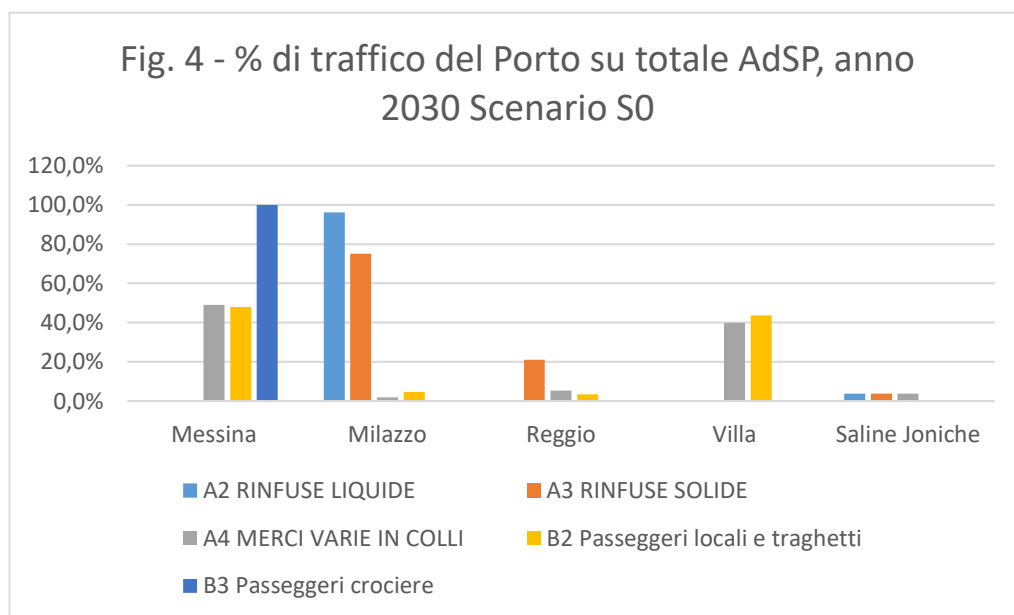
Nello Scenario Tendenziale le specializzazioni dei singoli porti restano sostanzialmente invariate e i livelli di servizi offerti crescono secondo il trend generale (2% fino al 2030 e 3% nel decennio successivo); i coefficienti correttivi per Porto vedono una crescita un leggermente più accelerata per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

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



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

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto										S0 = Scenario tendenziale Senza Programmazione Strategica												
ANNO		2019							2030							2040						
Porto		Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico
A1	TOTALE TONNELLATE	6.119.264	18.271.375	731.627	5.039.904		30.162.170	100,0%	7.774.260	22.232.935	899.924	6.334.399	1.508.109	38.749.626	100,0%	10.447.955	29.020.255	1.191.924	8.764.127	2.026.772	51.451.033	100,0%
	% su totale di anno	20,3%	60,6%	2,4%	16,7%	0,0%	100,0%		20,1%	57,4%	2,3%	16,3%	3,9%	100,0%		20,3%	56,4%	2,3%	17,0%	3,9%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		127,0	121,7	123,0	125,7	100,0	128,5		170,7	158,8	162,9	173,9	134,4	170,6	
A2	RINFUSE LIQUIDE, di cui:	0	17.856.829	0	0		17.856.829	59,2%	0	21.728.508	0	0	892.841	22.621.349	58,4%	0	28.361.835	0	0	1.199.904	29.561.740	57,5%
	% su totale di anno	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	96,1%	0,0%	0,0%	3,9%	100,0%		0,0%	95,9%	0,0%	0,0%	4,1%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0		100,0				100,0			121,7			100,0	126,7			158,8			134,4	165,5	
A21	Petrolio greggio	0	17.736.206	0	0		17.736.206	58,8%	0	21.581.731	0	0	886.810	22.468.542	58,0%	0	28.170.251	0	0	1.191.799	29.382.050	57,1%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	0	120.623	0	0		120.623	0,4%	0	148.776	0	0	6.031	152.807	0,4%	0	191.584	0	0	8.105	199.690	0,4%
A24	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A25	Altre rinfuse liquide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A3	RINFUSE SOLIDE, di cui:	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	188.373	52.794	0	9.886	251.054	0,6%	0	245.880	69.924	0	13.287	329.091	0,6%
	% su totale di anno	0,0%	78,3%	21,7%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	75,0%	21,0%	0,0%	3,9%	100,0%		0,0%	74,7%	21,2%	0,0%	4,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0		100,0	100,0			100,0			121,7	123,0		100,0	127,0			158,8	162,9		134,4	166,4	
A31	Cereali	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A33	Carboni fossili e ligniti	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A34	Minerali/cementi/calci	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	188.373	52.794	0	9.886	251.054	0,6%	0	245.880	69.924	0	13.287	329.091	0,6%
A35	Prodotti metallurgici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A36	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A37	Altre rinfuse solide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A4	MERCI VARIE IN COLLI, di cui:	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	7.774.260	316.054	847.130	6.334.399	605.381	15.877.223	41,0%	10.447.955	412.539	1.122.000	8.764.127	813.581	21.560.202	41,9%
	% su totale di anno	50,5%	2,1%	5,7%	41,6%	0,0%	100,0%		49,0%	2,0%	5,3%	39,9%	3,8%	100,0%		48,5%	1,9%	5,2%	40,6%	3,8%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		127,0	121,7	123,0	125,7	100,0	131,1		170,7	158,8	162,9	173,9	134,4	178,1	
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	7.774.260	316.054	847.130	6.334.399	605.381	15.877.223	41,0%	10.447.955	412.539	1.122.000	8.764.127	813.581	21.560.202	41,9%
A43	Altre merci varie	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
B1	Numero toccate	97.438	9.239	9.239	80.726		196.642		123.791	11.242	11.364	101.460	9.832	257.690		166.364	14.674	15.052	140.378	13.214	349.682	
B12	Stazza lorda	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (E)	10.755.431	1.116.763	793.045	9.875.455		22.540.684	100,0%	13.664.309	1.358.897	975.470	12.411.957	0	28.410.633	100,0%	18.363.689	1.773.744	1.291.983	17.172.894	0	38.602.310	100,0%
	% su totale di anno	47,7%	5,0%	3,5%	43,8%	0,0%	100,0%		48,1%	4,8%	3,4%	43,7%	0,0%	100,0%		47,6%	4,6%	3,3%	44,5%	0,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		127,0	121,7	123,0	125,7		126,0		170,7	158,8	162,9	173,9		171,3	
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	10.669.500	1.116.763	793.045	9.875.455		22.454.783	99,8%	13.556.137	1.358.897	975.470	12.411.957	0	28.301.462	99,8%	18.216.971	1.773.744	1.291.983	17.172.894	0	38.456.593	99,8%
B22	Passeggeri traghetti	85.931	0	0	0		85.931	0,4%	108.172	0	0	0	0	108.172	0,4%	146.718	0	0	0	0	146.718	0,4%
B3	Numero di passeggeri crociere	422.732	0	0	0		422.732	100,0%	537.063	0	0	0	0	537.063	100,0%	721.767	0	0	0	0	721.767	100,0%
	% su totale di anno	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0					100,0		127,0					127,0		170,7					170,7	
B31	"Home Port"	19.517	0	0	0		19.517	4,6%	24.796	0	0	0	0	24.796	4,6%	33.323	0	0	0	0	33.323	4,6%
B32	"Transit" (da contare una sola volta)	403.215	0	0	0		403.215	95,4%	512.267	0	0	0	0	512.267	95,4%	688.444	0	0	0	0	688.444	95,4%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%
B5																						
B51	Numero unità Ro-Ro	445.383	37.649	98.960	730.277		1.312.269		565.840	45.812	121.724	917.848	65.613	1.716.837		760.441	59.798	161.220	1.269.913	88.179	2.339.551	
B52	Numero veicoli privati	1.807.571	41.566	8.282	1.786.345		3.643.764		2.296.441	50.578	10.187	2.245.166	182.188	4.784.560		3.086.224	66.019	13.493	3.106.360	244.846	6.516.941	
B53	Numero veicoli commerciali	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	



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

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

7.3.3 Lo Scenario Tendenziale con Programmazione Strategica (S1)

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

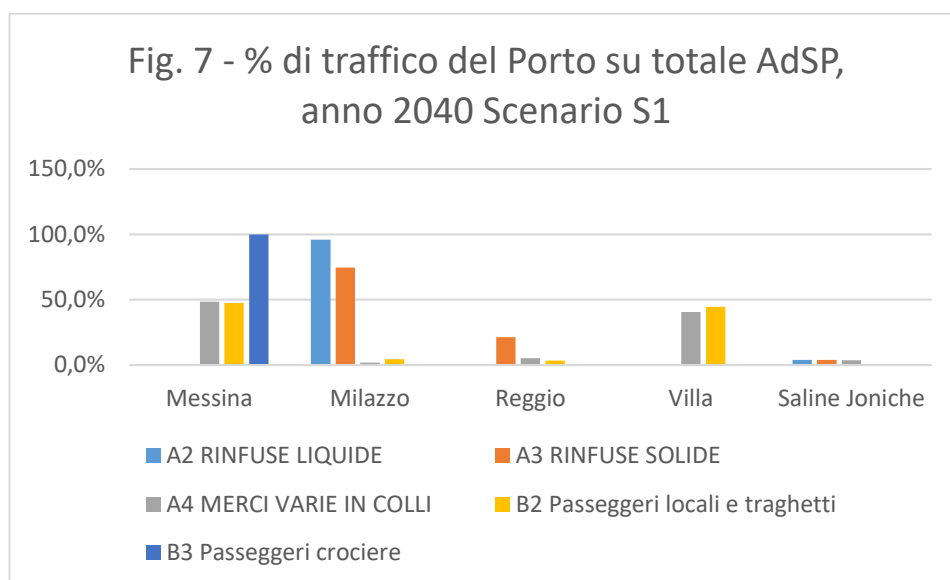
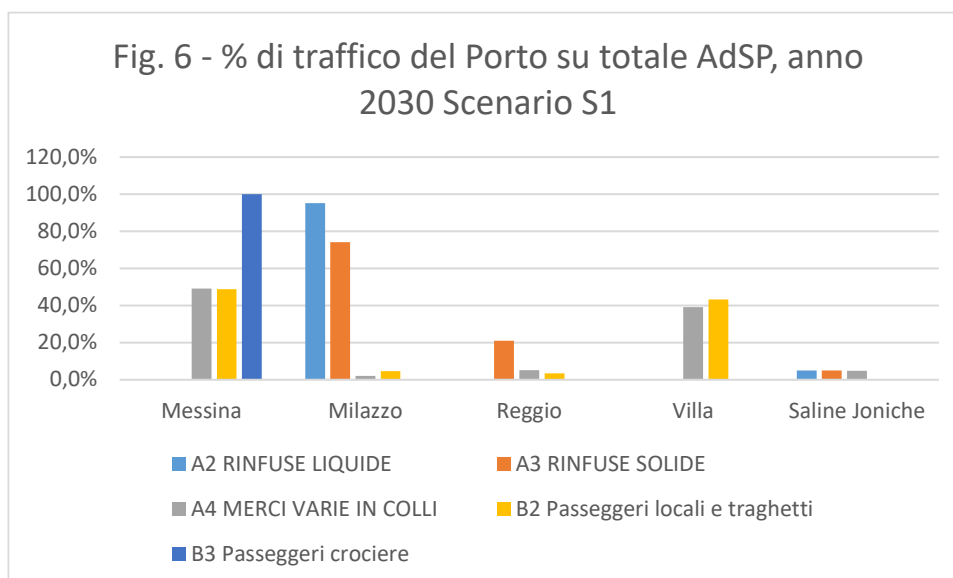
Nello Scenario Con Programmazione Strategica S1 le specializzazioni dei singoli porti restano sostanzialmente invariate e i livelli di servizi offerti crescono secondo un trend generale mediamente pari al 3% fino al 2030 e al 3,5% nel decennio successivo, valori significativamente più elevati rispetto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

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

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

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

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto								S1 - Scenario Con Programmazione Strategica														
ANNO		2019							2030							2040						
Porto		Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico
A1	TOTALE TONNELLATE	6.119.264	18.271.375	731.627	5.039.904		30.162.170	100,0%	8.886.580	24.493.233	996.637	7.088.981	2.111.352	43.576.782	100,0%	12.965.810	33.399.382	1.382.264	10.170.077	2.978.270	60.895.804	100,0%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	20,3%	60,6%	2,4%	16,7%	0,0%	100,0%		20,4%	56,2%	2,3%	16,3%	4,8%	100,0%		21,3%	54,8%	2,3%	16,7%	4,9%	100,0%	
A2	RINFUSE LIQUIDE, di cui:	0	17.856.829	0	0		17.856.829	59,2%	0	23.937.524	0	0	1.249.978	25.187.502	57,8%	0	32.641.608	0	0	1.763.217	34.404.825	56,5%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	95,0%	0,0%	0,0%	5,0%	100,0%		0,0%	94,9%	0,0%	0,0%	5,1%	100,0%	
A21	Petrolio greggio	0	17.736.206	0	0		17.736.206	58,8%	0	23.775.825	0	0	1.241.534	25.017.360	57,4%	0	32.421.114	0	0	1.751.307	34.172.420	56,1%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	0	120.623	0	0		120.623	0,4%	0	161.698	0	0	8.444	170.142	0,4%	0	220.494	0	0	11.911	232.405	0,4%
A24	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A25	Altre rinfuse liquide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A3	RINFUSE SOLIDE, di cui:	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	207.524	58.468	0	13.841	279.833	0,6%	0	282.983	81.091	0	19.524	383.598	0,6%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	0,0%	78,3%	21,7%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	74,2%	20,9%	0,0%	4,9%	100,0%		0,0%	73,8%	21,1%	0,0%	5,1%	100,0%	
A31	Cereali	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A33	Carboni fossili e ligniti	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A34	Minerali/cementi/calci	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	207.524	58.468	0	13.841	279.833	0,6%	0	282.983	81.091	0	19.524	383.598	0,6%
A35	Prodotti metallurgici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A36	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A37	Altre rinfuse solide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A4	MERCI VARIE IN COLLI, di cui:	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	8.886.580	348.185	938.169	7.088.981	847.533	18.109.448	41,6%	12.965.810	474.791	1.301.174	10.170.077	1.195.529	26.107.381	42,9%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	50,5%	2,1%	5,7%	41,6%	0,0%	100,0%		49,1%	1,9%	5,2%	39,1%	4,7%	100,0%		49,7%	1,8%	5,0%	39,0%	4,6%	100,0%	
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	8.886.580	348.185	938.169	7.088.981	847.533	18.109.448	41,6%	12.965.810	474.791	1.301.174	10.170.077	1.195.529	26.107.381	42,9%
A43	Altre merci varie	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	
B1	Numero toccate	97.438	9.239	9.239	80.726		196.642		141.502	12.385	12.586	113.547	13.765	293.785		206.457	16.889	17.455	162.898	19.417	423.115	
B12	Stazza lorda	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	10.755.431	1.116.763	793.045	9.875.455		22.540.694	100,0%	15.619.361	1.497.049	1.080.302	13.890.525	0	32.087.237	100,0%	22.789.158	2.041.401	1.498.302	19.927.789	0	46.256.648	100,0%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	47,7%	5,0%	3,5%	43,8%	0,0%	100,0%		48,7%	4,7%	3,4%	43,3%	0,0%	100,0%		49,3%	4,4%	3,2%	43,1%	0,0%	100,0%	
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	10.869.500	1.116.763	793.045	9.875.455		22.454.763	99,6%	15.494.569	1.497.049	1.080.302	13.890.525	0	31.962.445	99,8%	22.607.083	2.041.401	1.498.302	19.927.789	0	46.074.573	99,6%
B22	Passeggeri traghetti	85.931	0	0	0		85.931	0,4%	124.792	0	0	0	0	124.792	0,4%	182.075	0	0	0	0	182.075	0,4%
B3	Numero di passeggeri crociere	422.732	0	0	0		422.732	100,0%	613.904	0	0	0	0	613.904	100,0%	895.706	0	0	0	0	895.706	100,0%
	% su totale di anno Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%	
B31	"Home Port"	19.517	0	0	0		19.517	4,6%	28.343	0	0	0	0	28.343	4,6%	41.354	0	0	0	0	41.354	4,6%
B32	"Transit" (da contare una sola volta)	403.215	0	0	0		403.215	95,4%	585.561	0	0	0	0	585.561	95,4%	854.353	0	0	0	0	854.353	95,4%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%
B5																						
B51	Numero unità Ro-Ro	445.383	37.649	98.960	730.277		1.312.269		646.799	50.469	134.805	1.027.186	91.859	1.951.118		943.700	68.821	186.965	1.473.634	129.576	2.802.696	
B52	Numero veicoli privati	1.807.571	41.566	8.282	1.786.345		3.643.764		2.625.009	55.720	11.282	2.512.620	255.063	5.459.695		3.829.974	75.981	15.647	3.604.685	359.792	7.886.080	
B53	Numero veicoli commerciali	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

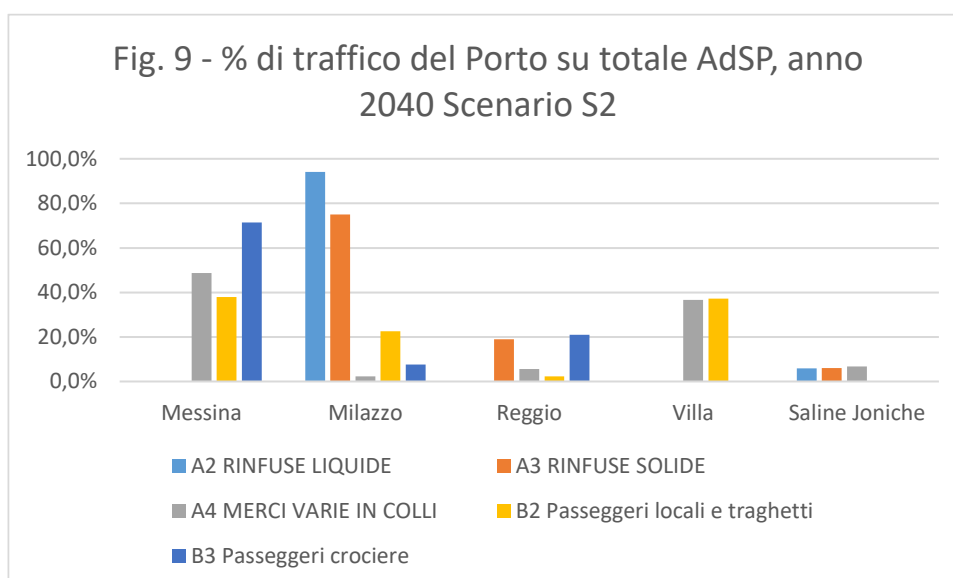
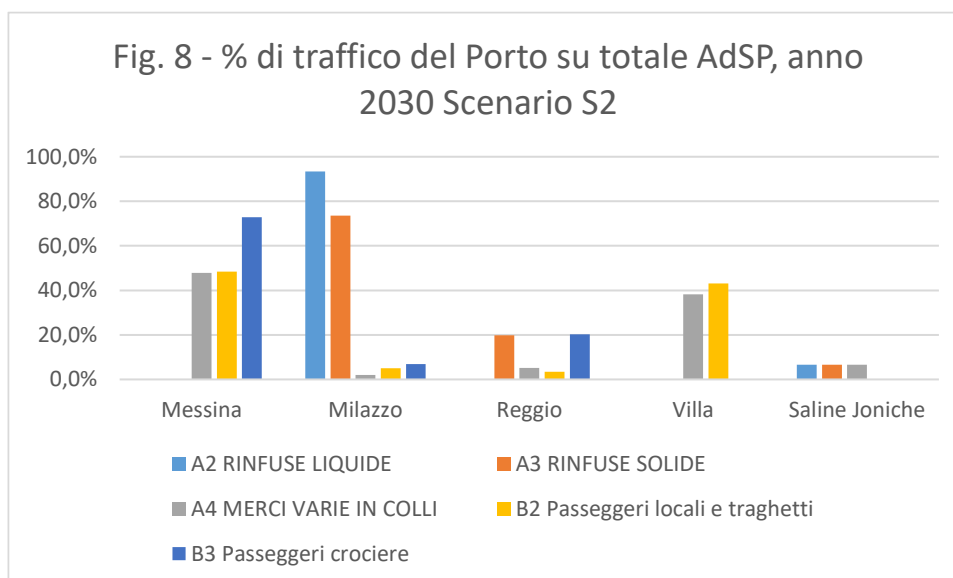
Il trend generale di crescita della domanda ipotizzato è il 3% fino al 2030 e il 6% nel decennio successivo; di contro, i passeggeri locali dovrebbero ridursi del 12% anno nei porti di Messina, Villa San Giovanni e Reggio. I coefficienti correttivi per Porto vedono una crescita un po' più accelerata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

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

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

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

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto								S2 = Scenario Con Programmazione Strategica e Ponte sullo Stretto														
ANNO		2019						2030						2040								
Porto		Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico	Messina	Milazzo	Reggio	Villa	Saline Joniche	AdSP	% su traffico
A1	TOTALE TONNELLATE	6.119.264	18.271.375	731.627	5.039.904		30.162.170	100,0%	8.745.864	26.114.082	1.012.743	6.976.406	3.016.217	45.865.312	100,0%	14.798.198	49.481.951	1.813.668	11.149.222	5.103.507	82.346.546	100,0%
	% su totale di anno	20,3%	60,6%	2,4%	16,7%	0,0%	100,0%		19,1%	56,9%	2,2%	15,2%	6,6%	100,0%		18,0%	60,1%	2,2%	13,5%	6,2%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		142,9	142,9	138,4	138,4	100,0	152,1		241,8	270,8	247,9	221,2	169,2	273,0	
A2	RINFUSE LIQUIDE, di cui:	0	17.856.829	0	0		17.856.829	59,2%	0	25.521.599	0	0	1.785.683	27.307.282	59,5%	0	48.359.291	0	0	3.021.415	51.380.706	62,4%
	% su totale di anno	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	93,5%	0,0%	0,0%	6,5%	100,0%		0,0%	94,1%	0,0%	0,0%	5,9%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0		100,0				100,0			142,9			100,0	152,9			270,8			169,2	287,7	
A21	Petrolio greggio	0	17.738.206	0	0		17.738.206	58,8%	0	25.349.200	0	0	1.773.821	27.122.821	59,1%	0	48.032.623	0	0	3.001.008	51.033.629	82,0%
A22	Prodotti (petroliferi) raffinati	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A23	Prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale	0	120.623	0	0		120.623	0,4%	0	172.399	0	0	12.062	184.461	0,4%	0	328.667	0	0	20.410	347.077	0,4%
A24	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A25	Altre rinfuse liquide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A3	RINFUSE SOLIDE, di cui:	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	221.257	59.413	0	19.773	300.443	0,7%	0	419.246	106.399	0	33.456	559.101	0,7%
	% su totale di anno	0,0%	78,3%	21,7%	0,0%	0,0%	100,0%		0,0%	73,6%	19,8%	0,0%	6,6%	100,0%		0,0%	75,0%	19,0%	0,0%	6,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0		100,0	100,0			100,0			142,9	138,4		100,0	151,9			270,8	247,9		169,2	282,8	
A31	Cereali	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A32	Derrate alimentari/mangimi/oleaginosi	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A33	Carboni fossili e ligniti	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A34	Minerali/cementi/calci	0	154.808	42.921	0		197.729	0,7%	0	221.257	59.413	0	19.773	300.443	0,7%	0	419.246	106.399	0	33.456	559.101	0,7%
A35	Prodotti metallurgici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A36	Prodotti chimici	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A37	Altre rinfuse solide	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A4	MERCI VARIE IN COLLI, di cui:	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	8.745.864	371.227	953.330	6.976.406	1.210.761	18.257.588	39,8%	14.798.198	703.414	1.707.269	11.149.222	2.048.635	30.406.738	36,9%
	% su totale di anno	50,5%	2,1%	5,7%	41,6%	0,0%	100,0%		47,9%	2,0%	5,2%	38,2%	6,6%	100,0%		48,7%	2,3%	5,6%	36,7%	6,7%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		142,9	142,9	138,4	138,4	100,0	150,8		241,8	270,8	247,9	221,2	169,2	251,1	
A41	In contenitori (compresi contenitori Ro-Ro)		0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
A42	Ro-Ro (contenitori esclusi)	6.119.264	259.738	688.706	5.039.904		12.107.612	40,1%	8.745.864	371.227	953.330	6.976.406	1.210.761	18.257.588	39,8%	14.798.198	703.414	1.707.269	11.149.222	2.048.635	30.406.738	36,9%
A43	Altre merci varie	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
B1	Numero toccate	97.438	9.239	9.239	80.726		196.642		139.262	13.205	12.789	111.744	19.664	296.663		235.634	25.021	22.903	178.581	33.272	495.411	
B12	Stazza lorda	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0	0
B2	Numero di passeggeri locali e traghetti (B21+B22)	10.755.431	1.116.763	793.045	9.875.455		22.540.694	100,0%	15.372.035	1.596.116	1.097.760	13.669.939	0	31.735.850	100,0%	5.070.716	3.024.382	305.727	4.982.541	0	13.383.366	100,0%
	% su totale di anno	47,7%	5,0%	3,5%	43,8%	0,0%	100,0%		48,4%	5,0%	3,5%	43,1%	0,0%	100,0%		37,9%	22,6%	2,3%	37,2%	0,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0	100,0	100,0	100,0		100,0		142,9	142,9	138,4	138,4		140,8		47,1	270,8	38,6	50,5		59,4	
B21	Passeggeri locali (viaggi < 20 miglia)	10.669.500	1.116.763	793.045	9.875.455		22.454.763	99,8%	15.249.219	1.596.116	1.097.760	13.669.939	0	31.613.035	99,8%	4.862.909	3.024.382	305.727	4.982.541	0	13.175.559	98,4%
B22	Passeggeri traghetti	85.931	0	0	0		85.931	0,4%	122.816	0	0	0	0	122.816	0,4%	207.807	0	0	0	0	207.807	1,6%
B3	Numero di passeggeri crociera	422.732	0	0	0		422.732	100,0%	604.183	57.629	167.443	0	0	829.255	100,0%	1.022.292	109.197	299.865	0	0	1.431.354	100,0%
	% su totale di anno	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100,0%		72,9%	6,9%	20,2%	0,0%	0,0%	100,0%		71,4%	7,6%	20,9%	0,0%	0,0%	100,0%	
	Numero Indice: 2019 = 100,0	100,0					100,0		142,9	100,0	100,0			196,2		241,8	189,5	179,1			338,6	
B31	"Home Port"	19.517	0	0	0		19.517	4,6%	27.894	0	0	0	0	27.894	3,4%	47.198	0	0	0	0	47.198	3,3%
B32	"Transit" (da contarsi una sola volta)	403.215	0	0	0		403.215	95,4%	576.289	57.629	167.443	0	0	801.361	96,6%	975.094	109.197	299.865	0	0	1.384.156	96,7%
B4	Numero di container in TEU (B41+B42)	0	0	0	0		0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%	0	0	0	0	0	0	0,0%
B5																						
	B51	Numero unità Ro-Ro	445.383	37.649	98.960	730.277		1.312.269		636.557	53.809	136.984	1.010.874	131.227	1.969.451		1.077.068	101.960	245.317	1.615.511	222.039	3.261.895
	B52	Numero veicoli privati	1.807.571	41.566	8.282	1.786.345		3.643.764		2.583.443	59.408	11.464	2.472.719	364.376	5.491.411		4.371.244	112.568	20.531	3.951.733	616.533	9.072.608
	B53	Numero veicoli commerciali	0	0	0	0		0		0	0	0	0	0	0		0	0	0	0	0	0



7.4 L'ANALISI DEGLI IMPATTI SOCIO-ECONOMICI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7.4.1 L'analisi qualitativa aggregata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il modello di supporto alle decisioni

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

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

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

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

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

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

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

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

7.5 SCENARI DI DOMANDA E POSIZIONAMENTO COMPETITIVO DEI PORTI DELLO STRETTO

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

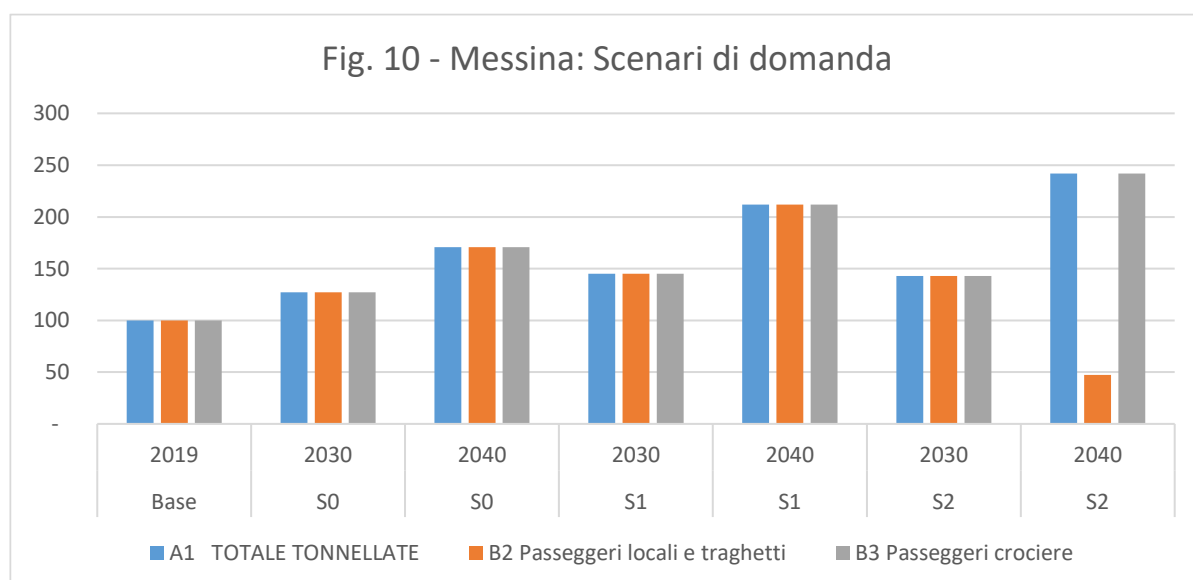
	Lavoratori portuali tempo indeterminato	Lavoratori portuali tempo determinato	Totale lavoratori portuali
Porto di Messina	141	24	165
Porto di Tremestieri	41	0	41
Porto di Milazzo	65	7	72
Porti di Reggio c. e Villa S.G.	218	15	233
Totali	465	46	511

7.5.1 Porti di Messina e Tremestieri

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

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

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



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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

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

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

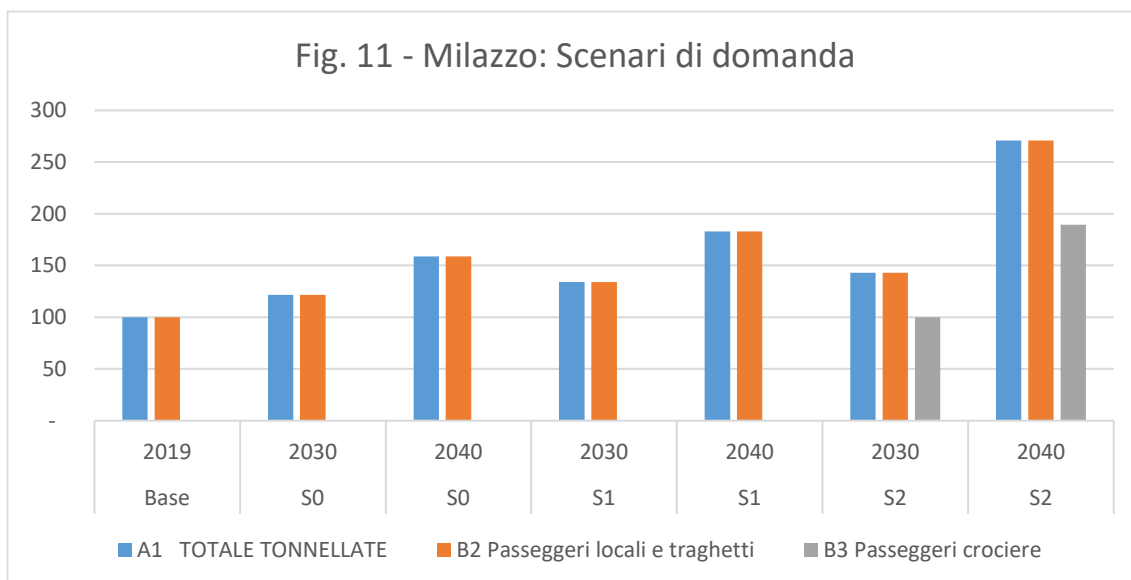
Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica								
N.	Obiettivo/Porto	Messina						
	Scenario	2019	S0		S1		S2	
	Anno di riferimento		2030	2040	2030	2040	2030	2040
1	Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate)	100	127	171	145	212	143	242
2	Sviluppo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

7.5.2 Porto di Milazzo

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello

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



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

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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

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

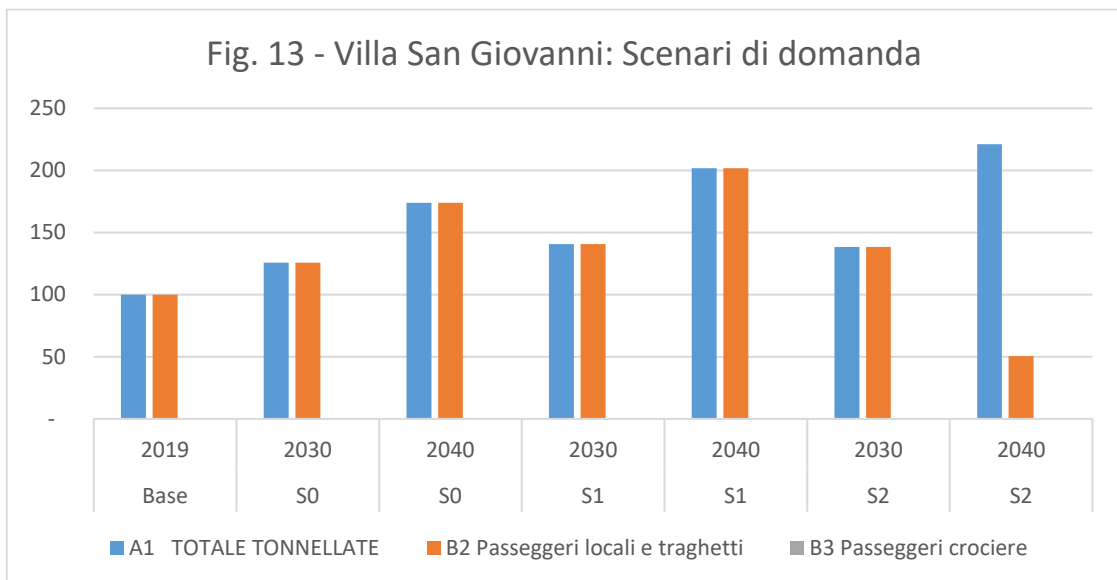
Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica								
N.	Obiettivo/Porto Scenario Anno di riferimento	Milazzo						
		2019	S0		S1		S2	
			2030	2040	2030	2040	2030	2040
1	Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate)	100	122	159	134	183	143	271
2	Sviluppo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

7.5.3 Porto di Villa San Giovanni

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

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



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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

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

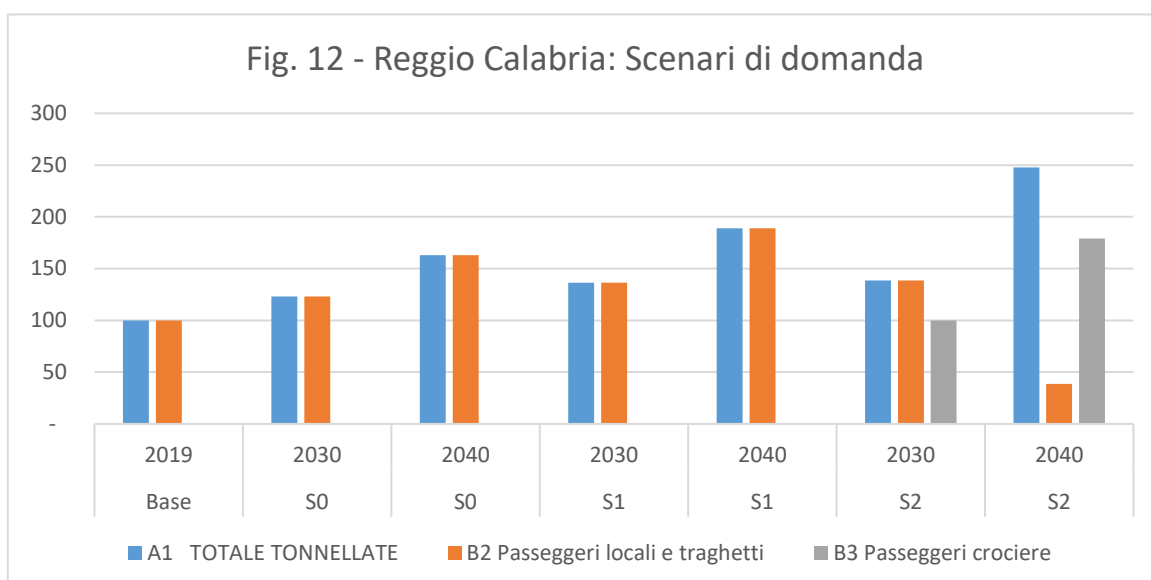
Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica								
N.	Obiettivo/Porto Scenario Anno di riferimento	Villa San Giovanni						
		2019	S0		S1		S2	
			2030	2040	2030	2040	2030	2040
1	Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate)	100	126	174	141	202	138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

7.5.4 Porto di Reggio Calabria

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

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



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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

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

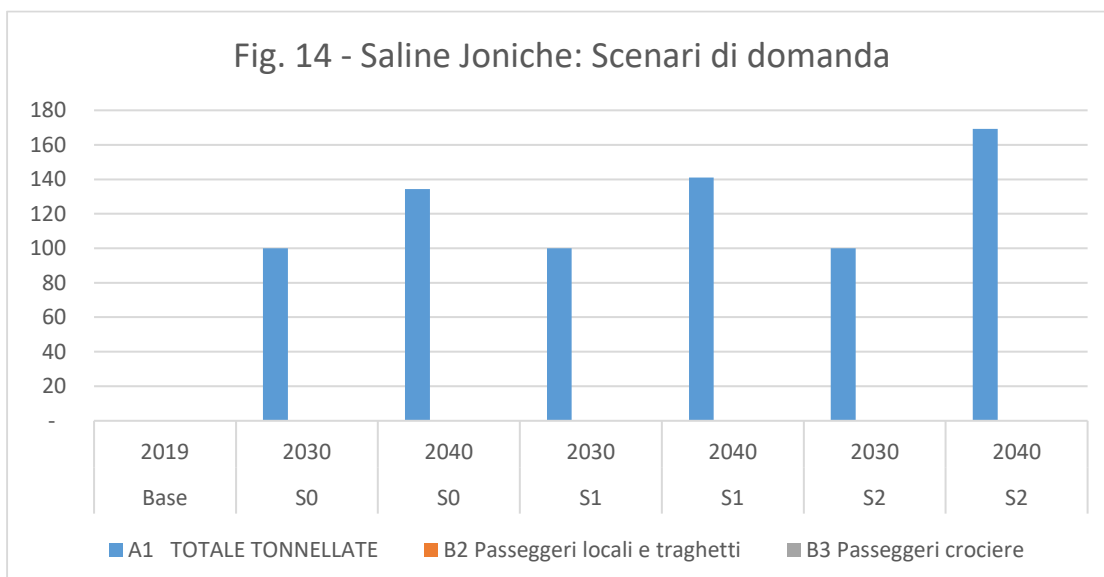
Valutazione qualitativa degli impatti del Porto sugli Obiettivi della Programmazione Strategica								
N.	Obiettivo/Porto	Reggio Calabria						
		2019	S0		S1		S2	
			2030	2040	2030	2040	2030	2040
1	Sviluppo dei traffici merci (totale tonnellate)	100	123	163	136	189	138	248
2	Sviluppo dei traffici passeggeri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

7.5.5 Porto di Saline Joniche

Posizionamento competitivo nel Q.E.R

Autorità di Sistema Portuale dello :

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



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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

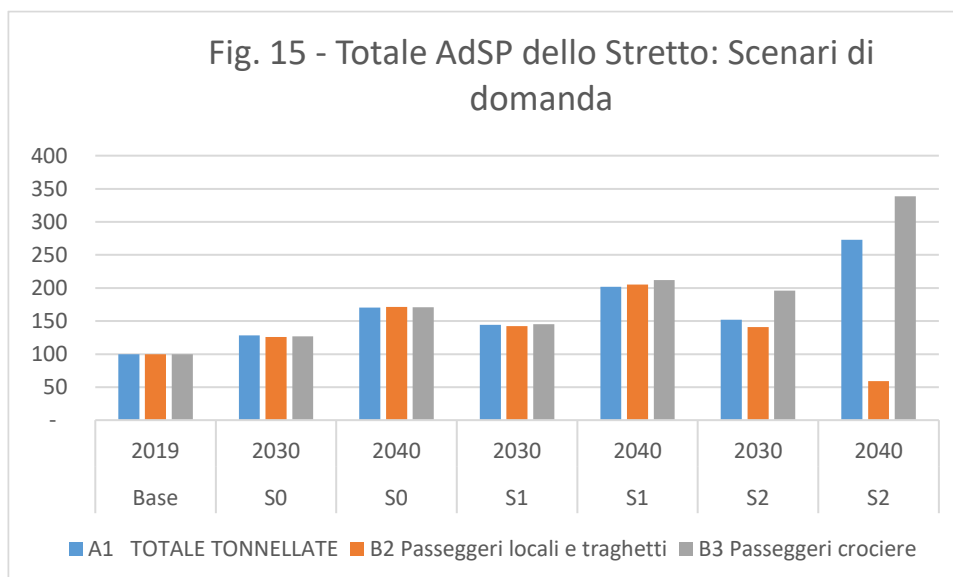
Non essendo attualmente il porto operativo, gli indicatori dinamici assumono come anno base il 2030 all'interno di ciascun scenario in quanto si ritiene che per quella data ci sia un adeguato livello di traffico merci seppure con intensità diversa nei tre scenari. Gli impatti sono in linea con quelli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

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

7.5.6 Totale Sistema dei Porti dello Stretto

Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

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



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

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

Impatto socio-economico delle previste attività portuali

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

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

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

8. Definizione degli obiettivi di sviluppo dell'AdSP

8.1 ORIENTAMENTI EUROPEI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.2 ORIENTAMENTI NAZIONALI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.3 OBIETTIVI DELL’ADSP DELLO STRETTO

8.3.1 Introduzione di carattere generale

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

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

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

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

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

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

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

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

8.3.2 Obiettivi specifici dell’AdSP dello Stretto

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

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

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

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

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

8.4 QUADRO INDICATIVO DELLE NECESSITÀ INFRASTRUTTURALI

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

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

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

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

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

8.4.1 Azioni strategiche prioritarie nel medio e lungo termine

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

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

8.4.2 Porti di Messina e Tremestieri

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

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

8.4.3 Porto di Milazzo

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

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

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

8.4.4 Porto di Villa San Giovanni

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

8.4.5 Porto di Reggio Calabria

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

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

8.4.6 Porto di Saline Joniche

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

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

9. Perimetrazione degli ambiti portuali

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

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

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

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

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

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



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

9.2 PORTO DI MILAZZO

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

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



Figura 9-2 Ambito portuale di Milazzo

9.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

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

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



Figura 9-3 Ambito portuale di Villa San Giovanni

9.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

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

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



Figura 9-4 Ambito portuale di Reggio Calabria

9.5 PORTO DI SALINE JONICHE

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

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

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



Figura 9-5 Ambito portuale di Saline Joniche

10. Definizione e ripartizione degli ambiti portuali

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

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

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

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

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

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

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

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

10.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

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

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

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

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

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

10.1.1 Aree Portuali (Messina)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10.1.2 Aree Retroportuali (Messina)

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

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

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

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

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

10.1.3 Aree di interazione porto-città (Messina)

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

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

10.1.4 Aree Portuali (Tremestieri)

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

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

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

10.1.5 Aree Retroportuali (Tremestieri)

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

10.1.6 Aree di interazione porto–città (Tremestieri)

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

10.2 PORTO DI MILAZZO

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

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

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

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

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

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

10.2.1 Aree Portuali

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

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

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

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

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

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

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

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

10.2.2 Aree Retroportuali

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

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

10.2.3 Aree di interazione porto-città

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

10.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

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

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

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

10.3.1 Aree Portuali

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

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

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

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

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

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

10.3.2 Aree Retroportuali

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

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

10.3.3 Aree di interazione porto – città

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

10.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

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

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

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

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

10.4.1 Aree Portuali

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

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

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

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

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

– NAUTICA DA DIPORTO E SERVIZI

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

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

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

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

10.4.2 Aree Retroportuali

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

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

10.4.3 Aree di interazione porto – città

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

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

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

10.5 PORTO DI SALINE JONICHE

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

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

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

10.5.1 Aree Portuali

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

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

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

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

10.5.2 Aree Retroportuali

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

10.5.3 Aree di interazione porto – città

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

11. Individuazione collegamenti di ultimo miglio

11.1 PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI

Trasporto stradale

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

Trasporto ferroviario

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

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

Principali criticità

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

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

Indirizzi

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

11.2 PORTO DI MILAZZO

Trasporto stradale

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

Trasporto ferroviario

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

Principali criticità

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

Indirizzi

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

11.3 PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI

Trasporto stradale

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

Trasporto ferroviario

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

Principali criticità

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

Indirizzi

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

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

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

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

11.4 PORTO DI REGGIO CALABRIA

Trasporto veicolare

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

Trasporto ferroviario

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

Principali criticità

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

11.5 PORTO DI SALINE JONICHE

Trasporto veicolare

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

Trasporto ferroviario

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

Principali criticità

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13.1 RIFERIMENTI DI BASE UTILIZZATI PER L'ELABORAZIONE DEL DPSS

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

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

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

13.2 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DI SISTEMA

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

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

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

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

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

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

13.3 INDIRIZZI PROGRAMMATICI DEI SINGOLI PORTI DI SISTEMA

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

OBIETTIVO DI SVILUPPO: Consolidamento e implementazione dei Porti di Sistema nella rete TEN-T	
Strategia di intervento_01 Apertura/implementazione di tavoli tecnici con i gestori delle reti infrastrutturali esistenti.	
Indicazione Aprire e/o implementare i tavoli tecnici aventi come tema la gestione delle infrastrutture viarie e ferroviarie.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana).
PORTO DI MILAZZO	Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana).
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria).
PORTO DI REGGIO CALABRIA	Approfondire la tematica dello sviluppo infrastrutturale in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria).
PORTO DI SALINE JONICHE	Aprire tavoli tecnici con il Comune, con RFI e con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria).
Strategia di intervento_02 Disporre azioni finalizzate all'accesso ai finanziamenti, nazionali ed europei, relativi alle infrastrutture.	
Indicazione	

Individuazione delle possibili fonti di finanziamento e redazione proposte/studi/progetti per accedere agli stessi finanziamenti.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Approfondire il tema del fabbisogno di infrastrutture di trasporto integrate per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	
Strategia di intervento_03	
Implementazione e riqualificazione delle infrastrutture portuali.	
Indicazione	
Individuazione delle priorità nella programmazione delle opere strategiche.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Implementare la capacità di accoglienza e gestione dei traffici crocieristici, valorizzare il waterfront cittadino nord e della zona falcata, ottimizzare la collocazione delle funzioni di traghettamento, cantieristiche e logistiche (ivi compresa la gestione dei flussi veicolari con la relativa viabilità e aree di accumulo e buffer).
PORTO DI MILAZZO	Avviare una revisione della destinazione funzionale delle banchine, dei piazzali e degli specchi acquei al fine di stabilire una organica convivenza eliminando le interferenze critiche e consentendo a ogni funzione di avere margini di sviluppo futuri.
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Individuare le nuove funzioni portuali che potranno essere svolte negli ambiti interessati dallo spostamento del traghettamento operato dagli operatori privati e migliorare la qualità dell'accoglienza e dei servizi erogati ai passeggeri che usufruiscono del traghettamento operato da RFI che, in regime di continuità ferroviaria, sarà mantenuto.
PORTO DI REGGIO CALABRIA	Definire l'integrazione delle attività portuali con il completamento della riqualificazione del lungomare cittadino e la realizzazione del Centro Polifunzionale e Museo del Mare.
PORTO DI SALINE JONICHE	Riqualificare e rendere operativo il porto.

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

Completamento del nuovo assetto per il traghettamento sullo Stretto	
Strategia di intervento_01	
Implementazione di tavoli tecnici con i gestori delle reti infrastrutturali esistenti.	
Indicazione	
Implementare i tavoli tecnici aventi come tema la gestione delle infrastrutture viarie e ferroviarie.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Approfondire le tematiche connesse con il trasferimento del traffico di traghettamento di auto e mezzi pesanti dal Porto Storico e dalla Rada S. Francesco al nuovo Porto di Tremestieri in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (CAS, ANAS, Città Metropolitana, Regione Siciliana).
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Approfondire le tematiche connesse con lo spostamento delle attività di traghettamento dal Porto di Villa San Giovanni a un nuovo porto da realizzare a sud della città in località "Acciarellino" e "Bolano" in seno ai tavoli tecnici già in essere con il Comune e con RFI, valutando l'opportunità di aprire nuovi tavoli di concertazione con altri Enti (ANAS, Città Metropolitana, Regione Calabria).
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO:	
Aumento della capacità portuale negli ambiti RO-RO	
Strategia di intervento_01	
Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico RO-RO.	
Indicazione	
Integrare il traffico delle merci operato con rotabili con le navi traghetto.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta.
PORTO DI MILAZZO	Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta.
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Implementare le aree destinate alla movimentazione e alla sosta.

PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO: Infrastrutturazione sostenibile e valorizzazione dei waterfront cittadini anche mediante l'adeguamento dei servizi di accoglienza lato terra e lo sviluppo dei terminal crociere	
Strategia di intervento_01 Promuovere la valorizzazione dei waterfront.	
Indicazione Riqualificare e organizzare i waterfront implementandone la funzione di "primo approccio" all'area portuale, alla città e al territorio per chi arriva dal mare.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Riqualificazione del waterfront cittadino e realizzazione di percorsi pedonali protetti per i passeggeri.
PORTO DI MILAZZO	Creazione di un ambito di waterfront dedicato all'ospitalità turistica liberamente fruibile anche dai cittadini nell'ambito del nuovo bacino dedicato esclusivamente al diporto. Eventuale riposizionamento del terminal passeggeri diretti alle Isole e creazione di un terminal passeggeri destinato alle navi da crociera e ai maxi yacht.
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Lo spostamento delle attività di traghettamento dal Porto di Villa San Giovanni a un nuovo porto da realizzare a sud potrebbe rappresentare un'occasione per la riqualificazione delle aree portuali e del relativo waterfront.
PORTO DI REGGIO CALABRIA	Riqualificazione del waterfront a nord della città mediante sistemazione delle aree portuali, realizzazione di percorsi ciclo-pedonali di collegamento con il lungomare.
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO: Efficientamento energetico e ambientale	
Strategia di intervento_01 Riduzione dei consumi mediante l'efficientamento energetico delle infrastrutture portuali e realizzazione di infrastrutture a basso impatto e sostenibili.	
Indicazione - Incentivare l'alimentazione a Gas Naturale Liquefatto (GNL) di navi e veicoli.	

- Realizzare l'elettificazione delle banchine, favorendo il sistema Cold Ironing per l'alimentazione delle navi in sosta.
- Installare impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici portuali.
- Introdurre gradualmente l'uso dell'idrogeno su navi e veicoli.

	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Azioni da coordinare in sinergia con il DEASP.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

Strategia di intervento_02

Impiego di nuove fonti energetiche.

Indicazione

Promuovere la sperimentazione della produzione di energia da correnti marine.

	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Azioni da coordinare in sinergia con il DEASP.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

Eccellenza operativa

Strategia di intervento_01	
Mettere in campo azioni tese al miglioramento dei servizi erogati.	
Indicazione	
Assicurare servizi efficienti sia nelle azioni amministrative che in quelle tecnico-operative.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Formazione continua del personale e monitoraggio dei procedimenti amministrativi.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO:	
Alleanza con i territori	
Strategia di intervento_01	
Avviare un confronto con tutti gli "attori" presenti sul territorio al fine di individuare soluzioni di sviluppo infrastrutturale che favoriscano una crescita ordinata dei territori.	
Indicazione	
Stipulare accordi con le Istituzioni Universitarie e della Ricerca e con altre Amministrazione Pubbliche Territoriali.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Promuovere la diffusione delle iniziative che si intendono adottare e le azioni di coinvolgimento nelle attività di programmazione non solo delle rappresentanze istituzionali ma anche della società civile e del mondo produttivo.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	

PORTO DI SALINE JONICHE	
--------------------------------	--

OBIETTIVO DI SVILUPPO:	
Affidabilità istituzionale	
Strategia di intervento_01	
Mettere in campo tutte le azioni necessarie a far sì che l'Ente sia riconosciuto, anche dal singolo cittadino/utente, come soggetto affidabile e portatore di interessi ben definiti e circoscritti.	
Indicazione	
Operare adottando azioni amministrative corrette, una programmazione inclusiva e una comunicazione pubblica discreta.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Azione amministrativa trasparente e improntata alla massima attenzione contro ogni forma di illegalità.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO:	
Miglioramento dell'accessibilità dei porti (collegamenti di ultimo miglio)	
Strategia di intervento_01	
Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto con la finalità di facilitare lo spostamento di persone, mezzi, merci e, quindi, lo sviluppo delle attività produttive e di consumo.	
Indicazione	
Risolvere le carenze nei collegamenti.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Completare il collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e gli ambiti portuali mediante la nuova Via del Mare.

PORTO DI MILAZZO	Ottimizzare i collegamenti viari e ferroviari (in particolare con il nuovo Pontile di Giammoro) delle aree portuali (alleggerimento della viabilità urbana).
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Accompagnare lo spostamento degli approdi a sud con la realizzazione di una nuova viabilità di connessione con il sistema autostradale (alleggerimento della viabilità urbana).
PORTO DI REGGIO CALABRIA	Valorizzare le connessioni con la città (anche a livello intermodale con la ferrovia), la rete viaria e soprattutto da e per l'aeroporto "Minniti" perché lo stesso possa assumere il ruolo di "vero" Aeroporto dello Stretto.
PORTO DI SALINE JONICHE	Ristrutturazione infrastrutturale che assicuri l'accessibilità e la fruibilità del bacino e delle aree di retro-banchina, ripristino totale delle connessioni di ultimo miglio, sia ferroviarie che viabilistiche.

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

Trasformazione digitale

Strategia di intervento_01

Completare la trasformazione digitale dell'Ente sia con riferimento ai processi amministrativi che ai processi operativi portuali.

Indicazione

Dotarsi di un Piano di azione digitale.

	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Ingegnerizzare/informatizzare i processi amministrativi e quelli logistici.
PORTO DI MILAZZO	
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	
PORTO DI REGGIO CALABRIA	
PORTO DI SALINE JONICHE	

OBIETTIVO DI SVILUPPO:

Consolidamento della posizione sui mercati

Strategia di intervento_01

Consolidare e implementare gli asset portuali (le tipologie di traffico nei porti dell'AdSP).

Indicazione

Supportare gli operatori portuali e logistici con azioni costanti, anche nelle scelte di programmazione, finalizzate al miglior posizionamento sui mercati dei porti del Sistema.	
	Direttive correlate
PORTI DI MESSINA E TREMESTIERI	Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico ro-ro e il settore crocieristico.
PORTO DI MILAZZO	Incentivare il sistema logistico portuale specializzato in traffico ro-ro. Implementare e ottimizzare la funzione RO-PAX da e verso le Isole Eolie, nonché le funzioni commerciale, cabotaggio e turistico-diportistica con particolare riferimento ai maxi-yachts. Valorizzare le aree ZES della Sicilia Orientale ubicate nell'agglomerato industriale di Giannoro quale ulteriore elemento di attrattività di un territorio ricco di competenze e mano d'opera specializzata in settori come quelli della cantieristica, dell'agroalimentare e della meccanica.
PORTO DI VILLA SAN GIOVANNI	Ricollocare/ottimizzare le funzioni di traghettamento ferroviario, veicolare e passeggeri con la sponda siciliana (ivi compresa l'implementazione delle strutture asservite ai passeggeri). Implementare nuove funzioni turistico-diportistiche.
PORTO DI REGGIO CALABRIA	Valorizzare il posizionamento in chiave turistica (da diporto e crociere), anche in relazione agli importanti interventi di riqualificazione in corso di programmazione (cfr. Protocollo di Intesa di Luglio 2022), con la possibilità di godere delle aree portuali anche da parte della cittadinanza.
PORTO DI SALINE JONICHE	Implementazione delle funzioni commerciale, turistica e peschereccia.

13.4 COLLEGAMENTI INFRASTRUTTURALI DI ULTIMO MIGLIO

Si riporta una sintesi delle connessioni di ultimo miglio esistenti e programmate:

- **Porto storico di Messina e Porto di Tremestieri** (*per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.02_MESSINA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO - TAVOLA B.04_TREMESTIERI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO*).

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento del porto storico con la rete autostradale attraverso gli svincoli di "Messina S. Filippo", "Messina Gazzi", "Messina Centro" e "V.le Bocchetta". Questi assi di penetrazione sono intercettati dall'itinerario ortogonale di Via G. Farina / Via Rizzo/ Viale della Liberta (itinerario urbano della SS114) che consente l'accesso alle banchine portuali e agli imbarchi RFI e Caronte, mentre l'accesso alle aree della zona Falcata, al porto commerciale e al terminal RO-RO è garantito attraverso il cavalcavia di Via Cannizzaro;
- secondo accesso alla zona Falcata, limitato alle sole autovetture, tramite il sottopasso ferroviario di Via S. Cecilia e la via Blasco;

- per quanto riguarda lo scalo di Tremestieri il sistema di accesso veicolare è gestito dallo svincolo che connette il terminal traghetti, l'autostrada A18 e la SS114; inoltre, è possibile raggiungere il terminal portuale lungo costa tramite la SS 114;
- dal nodo messinese, le linee ferroviarie raggiungono il parco ferroviario, la stazione passeggeri di Messina centrale (posta a ridosso del porto storico e costituente corpo unico con l'attuale stazione marittima), l'adiacente sistema di traghettamento ferroviario costituito dal fascio binari di composizione/scomposizione treni e dai tronchini di collegamento agli invasi di accosto dei ferry-boat;
- le invasature del porto sono collegate alla stazione. Lo scalo cui fanno capo le corse marittime è composto da un fascio viaggiatori con 10 binari e un fascio merci (4 binari per arrivo treni e imbarco corse marittime; 6 binari di ricevimento corse marittime; 10 binari (fascio Tripoli) di circa 600 m per lo smistamento delle corse marittime in arrivo e composizione dei treni in partenza).

Connessioni di ultimo miglio programmate

- "Via del Mare" quale nuovo collegamento viario stabile tra il sistema autostradale e gli ambiti portuali.
 - Viabilità interna alla circoscrizione in località *zona Falcata*: tratti da adeguare o di previsione (come da vigente PRP).
- **Porto di Milazzo** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.05_MILAZZO_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI DI ULTIMO MIGLIO).

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- l'accessibilità carrabile alle aree portuali è garantita dalla rete urbana, attraverso l'"Asse Viario" e il nodo di Piazza XXV aprile dal quale si raggiunge, mediante la Via Magistri - De Gasperi, l'imbarco dei terminal traghetti; l'accessibilità carrabile può avvenire altresì dalla prima uscita dell'Asse Viario, percorrendo il Viale Gramsci, per poi proseguire lungo la Via Acquevole, la Via Tonnara e infine la Via Bixio;
- non è presente una connessione di ultimo miglio tra la linea ferroviaria Messina - Palermo e le banchine portuali.

Connessioni di ultimo miglio programmate

- by-pass viario di connessione tra il porto di Milazzo e l'area industriale di Giammoro;
- bretella di collegamento che consenta di raccordare l'Asse Viario (e quindi l'adiacente Zona economica speciale) alle banchine commerciali del Porto e all'area industriale di Giammoro tramite un tracciato dedicato munito di sottopasso;

- raccordo ferroviario di connessione tra il pontile di Giammoro e la stazione di Pace del Mela.
- **Porto di Villa San Giovanni** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.06_VILLA S. GIOVANNI_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento porto - Autostrada A2 mediante lo svincolo di Villa San Giovanni dal quale parte la diramazione SS738 che collega l'infrastruttura primaria al porto e al centro cittadino;
- collegamento con il lungomare Cenide, dove sono collocati i terminal traghetti e navi veloci di attraversamento dello Stretto e le aree operative portuali, gestito mediante un sistema di strade urbane passanti per il piazzale della stazione ferroviaria;
- il terminal traghetti RFI – Bluferris è munito di una viabilità dedicata e segregata da quella urbana, connessa direttamente alla SS738. Gli altri terminal portuali sono raggiungibili, mediante una viabilità interna all'ambito portuale composta dal Lungomare Cenide / Via Salvo d'Acquisto;
- la viabilità interna all'ambito portuale è connessa al tessuto viario urbano attraverso i sottopassi ferroviari di Via Riviera e Via Garibaldi;
- la struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria in quanto dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Connessioni di ultimo miglio programmate

- viabilità di accesso direttamente collegata allo svincolo autostradale al fine di decongestionare il traffico urbano e implementare l'accessibilità della potenziale espansione delle funzioni portuali a sud;
 - area di accumulo dei mezzi in attesa di imbarco nei periodi di elevato afflusso di traffico.
- **Porto di Reggio Calabria** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.07_REGGIO CALABRIA_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- collegamento diretto del porto con l'autostrada A2 attraverso il bypass sopraelevato che raccorda lo svincolo autostradale nord con la banchina portuale per l'imbarco veicoli e la darsena turistica; proseguendo lungo il bypass si raggiunge invece il comparto urbano dove è situato l'accesso agli aliscafi. Il nodo che conduce alla banchina aliscafi comprende una rotatoria dove confluiscono il bypass autostradale, l'arteria urbana di Via Lia Vico I / Viale Boccioni, il lungomare Falcomatà e la viabilità di accesso alla banchina.

Il lungomare Falcomatà gestisce gli smistamenti veicolari nord-sud, mentre i due assi di penetrazione urbana trasversale di Via Argine Calopinace e Via Lia Vico I / Viale Boccioni garantiscono le connessioni con l'entroterra;

- relativamente al trasporto delle merci non è presente una connessione diretta di ultimo miglio ferroviario tra la rete portante e le banchine portuali;(?)
- per il trasporto passeggeri la stazione ferroviaria di Reggio Calabria Lido è la più vicina al terminal traghetti.

- **Porto di Saline Joniche** (per l'individuazione dei collegamenti di ultimo miglio cfr. TAVOLA B.08_SALINE JONICHE_ASSETTO INFRASTRUTTURALE E CONNESSIONI ULTIMO MIGLIO)

Collegamenti di ultimo miglio esistenti

- strada di collegamento alla viabilità urbana e alla Statale Jonica;
- n. 2 binari in disuso all'interno dell'area portuale;
- scalo ferroviario in disuso ubicato a una distanza dal porto inferiore a 1 km verso nord.

13.5 ATTRAVERSAMENTI DEI CENTRI URBANI

Per quanto concerne infine gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti ai fini dell'operatività dei singoli porti di Sistema, si specifica quanto segue.

- **Porto storico di Messina**

La mitigazione dell'attraversamento del centro urbano cittadino da parte dei mezzi gommati potrà attuarsi in concomitanza con il raggiungimento dell'operatività del nuovo Porto di Tremestieri, sito in posizione decentrata e periferica e direttamente connesso allo svincolo autostradale.

- **Porto di Tremestieri**

La configurazione del sistema di accesso veicolare allo scalo portuale di Tremestieri, direttamente connesso allo svincolo autostradale, garantisce che il traffico non gravi sul tessuto urbano.

- **Porto di Milazzo**

La realizzazione di una bretella di collegamento tra l'asse attrezzato di connessione con il porto e la viabilità di raccordo tra il casello autostradale e l'area industriale di Giammoro potrà consentire l'eliminazione dell'interferenza tra traffico pesante e traffico urbano, oggi presente

- **Porto di Villa San Giovanni**

La mitigazione del traffico di autovetture e mezzi gravante sulla rete viaria urbana di Villa San Giovanni potrà essere conseguita con lo spostamento a sud dell'infrastruttura portuale.

- **Porto di Reggio Calabria**

Il porto di Reggio Calabria, inserito nel tessuto urbano cittadino, dovrà essere oggetto di una razionalizzazione delle connessioni con la viabilità urbana a sud e di una mitigazione delle interferenze con la viabilità comunale.

- **Porto di Saline Joniche**

Stante la posizione dello scalo portuale, sito in area industriale defilata dal contesto urbano, non si ravvisano interferenze all'attualità tra l'operatività dell'infrastruttura e l'attraversamento del centro urbano.

Si evidenzia che, ai fini dell'ottimizzazione degli attraversamenti dei centri urbani rilevanti per l'operatività dei singoli porti di Sistema, l'attuazione delle previsioni di ultimo miglior favorirà l'alleggerimento del traffico urbano e il conseguente miglioramento dell'interconnessione dei singoli porti con il relativo contesto di riferimento.

Elenco Allegati

- TAVOLA B.01_Messina_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.02_Tremestieri_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.03_Milazzo_Assetto Infrastrutturale e Connessioni di Ultimo Miglio
- TAVOLA B.04_Villa S. Giovanni_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.05_Reggio Calabria_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA B.06_Saline Joniche_Assetto Infrastrutturale e Connessioni Ultimo Miglio
- TAVOLA C.01_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Messina
- TAVOLA C.02_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Tremestieri
- TAVOLA C.03_Ripartizione Ambiti Portuali_Porto di Milazzo
- TAVOLA C.04_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Villa San Giovanni
- TAVOLA C.05_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Reggio Calabria
- TAVOLA C.06_Ripartizione Ambiti Portuali__Porto di Saline Joniche