

Autorità portuale di Ravenna

Inquadramento del porto

Il porto di Ravenna è l'unico porto dell'Emilia Romagna, caratterizzato da numerosi scambi commerciali con i mercati del Mediterraneo orientale e del Mar Nero, e svolge una funzione importante per quelli con il Medio e l'Estremo Oriente.

E' regolarmente incluso negli ultimi 10 anni nella lista dei porti Top 45 dell'UE (fonte Eurostat) e costantemente compreso nella graduatoria dei Top 20 porti Europei per quanto riguarda le "rinfuse solide" e le "altre merci varie". E' tra i porti leader per EMEA (Europa, Medio Oriente e Africa) e Mar Nero. E' incluso fin dal 2011 nella lista dei 10 *core ports* delle Reti TEN-T (poi divenuti 14) e appartiene a due corridoi Europei: 1 – il Baltico-Adriatico; 2- il Mediterraneo (per la parte idroviaria).

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo da porto industriale a porto prevalentemente commerciale, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 43% del traffico portuale. È un porto canale con 25 terminal privati, 16 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. La superficie complessiva dei magazzini è di 2.800.000 m², per i piazzali è di 1.400.000 m² e relativamente a serbatoi/silos la capacità è di 1.000.000 m³.

Il Porto di Ravenna è oggi uno scalo consolidato, gestito dall'Autorità Portuale di Ravenna, ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione, tra le quali imprese terminaliste portuali private (ad esempio l'operatore multinazionale Contship Italia e Setramar), una delle quali a partecipazione pubblica (SAPIR).

Sono questi i principali fornitori di servizi di natura logistica (movimentazione, stoccaggio, vagliatura e piccole lavorazioni), per quanto sia loro appannaggio solo il 47,5% delle aree di banchina del porto canale.

Nell'area prettamente portuale sono presenti stabilimenti produttivi (imprese quali Marcegaglia e Fassa) e depositi costieri di materie prime di svariata natura (chimica, petrolifera, alimentare). Nel complesso queste due tipologie di insediamento accedono al 28% dell'estensione di banchina del Porto, sia sul lato sinistro che sul lato destro, in sede promiscua, per così dire, rispetto alle attività più propriamente terminaliste, nonché relative al futuro terminal passeggeri.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente (approvato a marzo 2010) individua, in stretta correlazione con quanto previsto nella pianificazione urbanistica comunale, la necessità di una serie di adeguamenti funzionali, logistici e infrastrutturali in relazione al Porto di Ravenna, in parte realizzati o in corso di attuazione, in parte progettati, nonché di alcuni interventi strategici per lo sviluppo del Porto.

In particolare, il nuovo Piano approvato nel 2010 prevede la canaletta a mare a -15,50, i fondali a - 14,50 fino a Largo Trattaroli, i fondali a -13 fino a bacino S. Vitale, la previsione attracco crociere e mezzi militari avamposto di Porto Corsini e l'adeguamento banchine e nuovi fondali, la previsione nuovi profili terminal container in Penisola Trattaroli, l'ampliamento del perimetro del PRP e aree per intermodalità da DX Canale come da PSC, la ridefinizione perimetro PRP in Darsena di città corrispondente ad aree demaniali e l'individuazione del distretto nautico da diporto.

A gennaio 2012 si sono concluse le procedure di VIA relative alle singole opere e a settembre 2012 il CIPE ha approvato il progetto preliminare dell'"Hub portuale di Ravenna" e assegnato all'Autorità Portuale di Ravenna 60 milioni di euro quale contributo per la realizzazione della I fase, l'approfondimento dei fondali dei canali Candiano e Baiona, l'adeguamento delle banchine operative esistenti e la realizzazione del nuovo terminal in penisola Trattaroli. A ottobre 2013 l'Autorità Portuale è finalmente riuscita anche a ottenere il finanziamento dalla BEI necessario per dare la restante copertura economica all'intervento. Attualmente sono in corso gli ultimi approfondimenti tecnici per la redazione del progetto definitivo, che dovrebbe

andare in approvazione al CIPE.

Lo stato di attuazione del PRP è il seguente: sono stati raggiunti fondali a -10,50 sino a S. Vitale e a -11,50 fino a largo Trattaroli, sono state realizzate nuove banchine, progettate le opere a mare a Porto Corsini e il Piano Particolareggiato di Porto Corsini, sono iniziati i lavori per l'escavo del Canale Piombone e il risanamento della Pialassa Piombone e altri interventi accessori; sono in corso di realizzazione le opere del Porto Turistico di Marinara.

Tra gli interventi previsti nel nuovo PRP, nel corso di questi ultimi anni aveva avuto un notevole slancio l'attuazione del progetto della "Cittadella della nautica e dell'innovazione", anche attraverso l'impegno della Regione che ha approvato, con delibera di Giunta 489/2011, il protocollo preliminare d'intesa tra Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, Provincia di Ravenna, Camera di commercio di Ravenna e Regione Emilia-Romagna, avente per oggetto "Cittadella della nautica e dell'innovazione nel Porto di Ravenna nelle aree oggetto di riconversione produttiva dell'ex petrolchimico AGIP", successivamente sottoscritto il 10 maggio 2011. Nel corso del 2013 però il progetto, d'intesa con il Comune, è stato momentaneamente messo in attesa, in quanto la nautica da diporto in Italia, a causa della forte crisi economica, ha subito un notevole rallentamento e quindi risulta un settore fortemente in calo. Inoltre le aree ex SAROM (ovvero quelle destinate appunto alla Cittadella della nautica) potrebbero essere utilizzate per i prossimi 3/4 anni come aree di deposito dei fanghi di dragaggio per la realizzazione dei lavori dell'"Hub portuale di Ravenna".

Il Porto di Ravenna sta anche cercando, insieme alla Regione, di migliorare le condizioni dei servizi di collegamento alle reti di appoggio dei nodi terrestri e di intervenire sull'informatizzazione delle procedure doganali e sui servizi che rendono rapide e fluide per il cliente le operazioni portuali, con regole e procedure omogenee in tutti i porti del nord Adriatico.

Un tentativo di coordinamento era stato realizzato attraverso la sottoscrizione del NAPA (North Adriatic Ports Agreement); questo Accordo di collaborazione, stipulato tra i porti dell'alto Adriatico (Koper, Trieste, Venezia e Ravenna) e finalizzato sia alla collaborazione tra gli stessi sia alla definizione di uguali regole e procedure per i controlli e per i servizi doganali e sanitari, si è tuttavia dimostrato meno efficace di quanto sperato e dal 2013 l'Autorità portuale di Ravenna è uscita da questo Accordo.

E' disponibile sul sito dell'Autorità Portuale di Ravenna Il Piano Operativo Triennale 2012 – 2014 approvato con delibera n. 7 del Comitato Portuale del 15 giugno 2012.

La programmazione triennale dei lavori pubblici è presente con gli elenchi relativi al triennio 2015 – 2017.

Nel triennio 2015 – 2017 sono previsti n. 16 interventi così suddivisi: n. 6 interventi di nuova costruzione, n. 3 interventi di manutenzione, n. 4 interventi di ristrutturazione, n. 3 interventi di recupero per un totale complessivo di Euro 273.750.000. Nel primo anno sono previsti n. 8 interventi per un totale complessivo di euro 223.550.000 di cui n. 3 interventi con priorità 1 per un importo complessivo di euro 207.250.000, n. 2 interventi con priorità 2 per un importo complessivo di euro 12.000.000 e n. 3 interventi con priorità 3 per un importo di euro 4.300.000.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

L'inclusione di Ravenna nel sistema della grande viabilità e il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei e per questo è stato inserito dalla Comunità europea nel nuovo regolamento per le reti TEN-T approvato con Regolamento Europeo n. 1315/2013 del 11/12/2013, tra i core Port e facente parte del corridoio 1 Baltico-Adriatico. La connessione con la rete autostradale (A14 e tramite questa con la A1 e la A22) assicura infatti trasferimenti da e per le regioni settentrionali, i paesi transalpini e l'Europa Centro-Settentrionale. Il collegamento con Roma e il Sud è assicurato, oltre che dalla A14, dalla E45. A14 ed E45/E55 contribuiscono allo sviluppo della rete trans europea di trasporto e concorrono ai progetti del Corridoio Adriatico e delle Autostrade del Mare.

In particolare il Porto di Ravenna è connesso alla rete ferroviaria nazionale e internazionale sia attraverso la linea per Castel Bolognese-Bologna, sia tramite gli itinerari alternativi che si innestano sulla Ravenna-Ferrara, e quindi sulla rete regionale, che garantiscono il collegamento con il resto del nord Italia, il

Brennero, l'Europa settentrionale e orientale.

Il collegamento verso sud invece è attualmente assicurato dalla linea Ravenna-Rimini, mentre in futuro potrà essere utilizzato anche l'itinerario Ravenna-Russi-Granarolo-Faenza-Rimini, che, sebbene di maggiore lunghezza, garantirà maggiore capacità e minori interferenze con il trasporto passeggeri e costituisce una delle tre alternative previste dal Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT) per il Corridoio Adriatico.

Per quanto riguarda i collegamenti stradali, il Porto di Ravenna è già ora collegato con il sistema autostradale nazionale, tramite la tangenziale di Ravenna (costituita da tratti della SS16 Classicana, della SS309 dir, della SS67), che in particolare lo connette all'A14 dir, all'A14 e a tutte le altre direttrici che da essa si dipartono.

Su Ravenna confluiscono inoltre numerose altre strade di rango nazionale che collegano il porto con gli altri nodi interni ed esterni alla regione: la SS16 Adriatica, la SS67 Tosco-Romagnola e la E45 Ravenna-Orte in direzione sud, la SS253 S. Vitale in direzione ovest, la SS16 Adriatica e la E55 in direzione nord, tutte raccordate tramite il sistema tangenziale di Ravenna.

Per migliorare comunque l'efficienza e la capacità competitiva del Porto, sono in corso di attivazione o di pianificazione interventi volti a metterlo ancora più efficacemente in rete e a dotarlo di interconnessioni trasportistiche adeguate. In particolare, tra le opere ferroviarie si segnala il bypass di Ferrara (in fase di realizzazione) e tra quelle stradali la E55. Le opere infrastrutturali stradali e ferroviarie attivate e programmate dalla Regione sono anche finalizzate alla limitazione degli impatti che questo sviluppo di traffici può comportare. Il nuovo scalo merci già attivato e la realizzazione del nuovo terminal containers porteranno un forte incremento di treni merci, che vedrà il potenziamento delle linee ferroviarie in destra e in sinistra (lavori già terminati) del canale Candiano. Per lo snellimento dei flussi è stata prevista la soppressione delle interferenze tra la strada e la ferrovia nella zona urbana, in accordo con il Comune di Ravenna e RFI SpA.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Gli interventi infrastrutturali indicati dall'Autorità portuale sono così suddivisi:

Piano straordinario dei dragaggi

N. 3 interventi (in autofinanziamento) per un totale di mc scavati 550.000 (in corso)

Interventi portuali n. 4 interventi

Approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine esistenti e riutilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007.

L'intervento è suddiviso in 2 fasi, articolate in 4 stralci successivi, singolarmente funzionali, di cui il 1° e 2° stralcio relativi alla I fase ed il 3° e 4° stralcio relativi alla II fase.

Primo intervento

In particolare, la I FASE (1° e 2° stralcio) prevede,

- Approfondimento del canale di accesso al porto fino a -14,00 m (1,96 milioni di m3);
- Approfondimento del canale Candiano in varie tratte: fino a -13,50 m (fino all'altezza del Largo Trattaroli), fino a -12,50 m (fino all'altezza della banchina Marcegaglia), e fino a -11,50 m (fino all'altezza della banchina San Vitale) (2,4 milioni di m3);
- Approfondimento del canale Baiona fino a -13,50 m (210.000 m3);
- Opere di adeguamento e potenziamento infrastrutturale che interessano circa 4.700 m di muri spondali esistenti che risentono dei lavori di escavo;
- Potenziamento di un muro spondale esistente di 300 m e costruzione di un nuovo muro spondale di 686 m sulla Penisola Trattaroli al fine di creare un nuovo terminal container.
- Messa in quota delle aree a destinazione logistica previa acquisizione al P.D.M. dei relativi terreni al fine di realizzare in dx e sx canale piattaforme logistiche fondamentali per lo sviluppo del porto in

luogo dei privati proprietari, che non vi hanno dato corso a causa il ridimensionamento dei propri Business Pian per effetto della crisi economica mondiale.

Secondo intervento

La II FASE (3° e 4° stralcio), inoltre, prevede:

- Approfondimento a -15.50 m s.l.m.m. del canale marino ed in avamposto;
- Approfondimento a -14.50 m s.l.m.m. del canale Candiano fino a Largo Trattaroli nonché del canale Baiona;
- Approfondimento a -13.00 m s.l.m.m. del canale Candiano fino alla darsena S.Vitale;
- Ulteriore approfondimento a -15.50 m s.l.m.m. nella zona della "Curva" del canale Candiano;
- Adeguamento delle relative banchine.

Il Progetto per l'«Hub portuale di Ravenna» rientra tra gli interventi inseriti nel «Programma delle infrastrutture strategiche ed è inserito sia nell'XI Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2013, per gli anni 2014-16, esaminato dal CIPE il 1 agosto 2014 (Delibera n. 26/2014), sia nel XII Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza (DEF) del 2014.

L'intervento è inoltre ricompreso:

- nell'Intesa Generale Quadro stipulata tra il Governo e la Regione Emilia Romagna presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri in data 19 dicembre 2003;
- nei successivi Atti Aggiuntivi alla stessa Intesa Generale Quadro stipulati in data 17 dicembre 2007 e 1 agosto 2008 tra il Governo e la Regione Emilia Romagna;
- nel "Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna", adottato con Deliberazione del Comitato Portuale n. 9 del 09.03.2007 ed approvato con Delibera Giunta Provinciale n. 20/2010, giusta delega della Regione Emilia Romagna ai sensi dell'art. 170 della L.R. n. 3 del 21.04.1999;
- nel DM n.6 del 20.01.2012, con cui si decreta la compatibilità ambientale del progetto relativo al "Piano Regolatore Portuale 2007 del Porto di Ravenna - attuazione delle opere connesse" da realizzarsi in comune di Ravenna (RA), nel rispetto delle condizioni e prescrizioni ivi riportate;
- nei Piani Operativi Triennali 2011-2013, 2012-2014, 2013-2015 e 2014-2016 dell'Autorità Portuale di Ravenna;
- nel Programma Triennale LL.PP. 2012-2014 e l'Elenco Annuale dei lavori relativi all'anno 2012, approvati con Deliberazione del Comitato Portuale n. 16 del 10.11.2011 ed aggiornati con Deliberazione del Comitato Portuale n. 10 del 13.07.2012;
- nel Programma Triennale LL.PP. 2015-2017 e l'Elenco Annuale dei lavori relativi all'anno 2015, approvati con Deliberazione del Comitato Portuale n. 9 del 25.11.2014.

Terzo intervento

Hub Portuale di Ravenna – approfondimento canali Candiano e Baiona, adeguamento banchine esistenti e riutilizzo materiale estratto in attuazione al P.R.P. vigente 2007. Progetto delle piattaforme in dx e sx canale.

Quarto intervento

Realizzazione pontili attracco traghetti in largo Trattaroli e opere collaterali per il potenziamento del trasferimento modale all'interno del porto.

Interventi ferroviari di "ultimo miglio": n. 5 interventi

1. Costruzione di sottopassi ferroviari: a) via canale Molinetto; b) via Candiano;
2. Completamento dorsale dx canale e connessione nuovo terminal container;
3. Implementazione sistemi di segnalamento e ICT;
4. Elettificazione dorsale dx canale;
5. Sovrapasso Teodorico.

Interventi stradali di "ultimo miglio" n. 5 interventi

1. Adeguamento SS309 dir allo standard tipo B1;

2. Rifunionalizzazione SS16 mediante rotatoria a livelli sfalsati con SS67;
3. Adeguamento SS16 con allargamento corsie da 3,25 m a 3,75 m ivi compreso il collegamento dello svincolo tra la SS16 e la E45;
4. Adeguamento SS67 da Classe al porto;
5. Nuovo collegamento tra la SS67 e la zona Bassette in by-pass del canale Candiano.

Autorità Portuale di Ancona

Inquadramento del porto

Il porto di Ancona è situato sulla costa dell'Adriatico. Lo scalo è uno dei più vitali e attivi del Mediterraneo e svolge un ruolo primario nell'interscambio commerciale. E' classificato come scalo di rilievo internazionale dall'Unione Europea, inserito nel corridoio Scandinavo Mediterraneo delle reti TEN-T.

Dal porto di Ancona transita più di un milione di passeggeri su navi traghetto e da crociera, diretti verso le sponde dell'Adriatico orientale (Croazia, Albania, Grecia) e dell'Egeo. Il traffico container si è sviluppato negli ultimi anni, superando i 150.000 TEUs annui di traffico e attraendo tutti i principali vettori mondiali del trasporto contenitori. Anche in questo settore, il porto di Ancona rivela la propria vocazione di "Porta d'oriente" a servizio del bacino di mercato del centro Italia, come per i traffici traghetti e rinfusieri.

Ugualmente rilevante è il traffico petrolifero generato dalla raffineria API di Falconara marittima. Per mantenere la competitività dello scalo e delle imprese che vi operano, l'Autorità Portuale di Ancona sta implementando il Piano delle opere previsto dal Piano Regolatore Portuale vigente: 220.000 metri quadrati di nuovi piazzali con una banchina di 900 metri su fondali di 14 metri; un molo di sopraflutto di 776 metri in corso di realizzazione. I lavori consentiranno nell'arco di pochi anni di aumentare ulteriormente la capacità operativa del porto di Ancona.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore vigente del porto di Ancona, approvato con Decreto Ministeriale del 14/07/1988 ed aggiornato mediante adeguamenti tecnico-funzionali, mira ad adeguare il porto ai flussi di merci attraverso l'ampliamento delle aree portuali e il miglioramento dell'accessibilità da terra e dal mare, l'ottimizzazione degli spazi esistenti, la loro riqualificazione e specializzazione. Il Piano è coerente con le attuali prospettive di sviluppo dei traffici: il suo completamento è ritenuto prioritario dalla comunità portuale per accrescere il livello di servizio, qualità ed efficienza necessario per rimanere in linea con gli standard di mercato, in primis l'aumento della dimensione delle navi.

Per raggiungere tali obiettivi, è stata delineata una nuova configurazione dell'accesso marittimo allo scalo, tramite la costruzione del molo di sopraflutto e della diga di sottoflutto. Le opere di difesa marittima consentono la realizzazione della banchina rettilinea, della lunghezza superiore a 900 metri, con fondale di 14 metri. Infine, il disegno viene completato con l'adeguamento ed il riempimento della vasca di colmata esistente per la costruzione di nuovi piazzali e della banchina laterale. I nuovi spazi portuali, a piano realizzato, consistono in circa 2 ettari di piazzali, oltre 1.000 metri di banchine e fondale di 14 metri.

Tali spazi consentono un adeguato sviluppo delle attività logistico portuali legate ai cicli delle merci in container e rinfusa, sfruttando le infrastrutture esistenti e quelle in fase di realizzazione. Attualmente, le opere di difesa marittima sono in avanzata fase di realizzazione: entro il 2015 il Molo di sopraflutto sarà completato, mentre la diga di sottoflutto è già stata completata per le parti a difesa dei primi 600 metri di banchina rettilinea. Relativamente a questa, 333 metri sono già stati completati, con annessi piazzali, mentre ulteriori 273 metri sono in fase di appalto. Anche l'approfondimento dei fondali è in avanzata fase di progettazione, come meglio specificato nelle schede. Le principali opere previste sono riassunte di seguito:

- 1) Realizzazione del molo foraneo di sopraflutto. Il molo di sopraflutto, in fase di realizzazione è lungo 776 metri a -16 metri di profondità. Una volta ultimato il molo consentirà la piena operatività in sicurezza della nuova banchina rettilinea e completerà il nuovo accesso del porto di Ancona;

- 2) Completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti – 1° stralcio funzionale. E' stato pubblicato il bando di gara per i lavori relativi alla costruzione di 273 metri di banchina e relativi piazzali retrostanti;
- 3) Completamento e funzionalizzazione della nuova banchina rettilinea e dei piazzali retrostanti – 2° stralcio funzionale;
- 4) Vasca di colmata: opera completata, in fase di collaudo. Capacità: 180.000 mc. Una volta riempita e consolidata, la superficie sarà coperta per realizzare 90.000 mq di piazzali e la banchina laterale;
- 5) Diga di sottoflutto: da completare, una volta realizzata la banchina rettilinea. Progetto esecutivo disponibile.
- 6) Escavo per adeguamento fondali antistanti la nuova banchina rettilinea alla quota di P.R.P. (-14 mt. s.l.m.m.): la progettazione è in corso con particolare riferimento alle autorizzazioni ambientali.

Le opere sopra elencate sono coerenti con lo sviluppo del porto come piattaforma multimodale, come previsto dal Regolamento 1316/2013 per il porto di Ancona nell'ambito del corridoio scandinavo-mediterraneo. Inoltre sono state inserite nella lista dei progetti (annex 3) del rapporto del corridoio medesimo.

E' disponibile sul sito dell'Autorità Portuale di Ravenna Il Piano Operativo Triennale 2012 – 2014 approvato con delibera n. 25 del Comitato Portuale del 10 ottobre 2012.

La programmazione triennale dei lavori pubblici è presente con gli elenchi relativi al triennio 2014 – 2016. Nel triennio 2014 – 2016 sono previsti n. 36 interventi così suddivisi: n. 10 interventi di nuova costruzione, n. 17 interventi di manutenzione, n. 7 interventi di ristrutturazione, n. 2 interventi di demolizione per un totale complessivo di euro 198.635.000.

Nel primo anno sono previsti n. 13 interventi (n.1 nuove costruzioni, n. 7 manutenzione, n.4 di ristrutturazione) per un totale complessivo di euro 47.905.000 tutti, nel secondo anno sono previsti n. 11 interventi (n. 3 nuove costruzioni, n. 4 manutenzione, n. 2 di ristrutturazione, n. 2 di demolizione) per un importo complessivo di euro 39.100.000, mentre nel terzo anno sono previsti n. 12 interventi (n. 6 di nuova costruzione, n. 6 di manutenzione) per un importo complessivo di euro 111.630.000. Tutti gli 36 interventi sono di priorità 1.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

L'accesso al porto è garantito dalla rete viaria di primo livello che presenta caratteristiche autostradali lungo il corridoio Adriatico grazie alla direttrice longitudinale A14 (E45/E55): questa offre due svincoli dedicati alla città di Ancona (Ancona Nord e Ancona Sud-Osimo), che connettono l'autostrada alla rete viaria statale extraurbana e quindi alla rete urbana di Ancona. Il porto è inserito nel centro storico della città. E' stata inoltre firmata la convenzione tra Ministero delle Infrastrutture e trasporti e un raggruppamento di imprese per la realizzazione in project financing dell'Uscita ad ovest, raccordo autostradale dedicato tra il porto di Ancona e l'A14, che risolverebbe le criticità dell'attraversamento del centro urbano per il traffico su gomma generato dalle attività portuali.

Le connessioni stradali trasversali che connettono il porto alle province interne di Umbria, Lazio e Toscana non garantiscono alti livelli di servizio. Tali assi trasversali SS687, SS76, SS77 e SS4 pur garantendo la connessione stradale non hanno i requisiti tipici dei grandi assi autostradali. Le trasversali della rete viaria del centro Italia che invece hanno tali requisiti sono esterne alla regione Marche: a Sud l'A24 Roma – Teramo che connette la direttrice longitudinali A1 all'A14, e a nord l'A1 nel tratto Firenze Bologna. E' in questo quadro che si inserisce il Progetto Quadrilatero Marche-Umbria, non ancora completato, che intende assicurare il completamento e l'adeguamento di due arterie principali (l'asse Foligno-Civitanova Marche strada statale 77 e l'asse Perugia-Ancona statali 76 e 318) e della Pedemontana Fabriano-Muccia/Sfercia.

Il porto di Ancona è connesso alla linea ferroviaria nazionale tramite la Direttrice Adriatica, che si sviluppa prevalentemente lungo la costa orientale italiana da Bologna a Lecce/Taranto e l'asse trasversale Orte-

Falconara. Attualmente la direttrice adriatica è interessata da una serie di interventi (adeguamento sagoma delle gallerie della Direttrice Adriatica; interventi alle gallerie Castellano e Cattolica; potenziamento tecnologico Bologna-Bari; ACC Foggia e Ancona), principalmente finalizzati all'aggiornamento entro il 2015 della sagoma della linea ferroviaria adriatica allo standard PC80. Ciò consentirà finalmente il trasporto intermodale sino al porto di Ancona senza limitazioni, con conseguente opportunità di spostare su ferro almeno parte del traffico commerciale in imbarco sulle linee traghetto del porto e, per il segmento container, agganciare ulteriori opportunità di traffico sulla lunga distanza verso il nord Italia ed il centro Europa, obiettivo quest'ultimo comune agli altri scali nord adriatici.

La Direttrice Orte - Falconara attraversando l'Appennino Centrale lungo un itinerario che va da Est ad Ovest, collega la linea Roma-Firenze con la Direttrice Adriatica rispettivamente in corrispondenza di Orte e di Falconara Marittima. Il progetto di potenziamento prevede la riduzione dei tempi di percorrenza, l'eliminazione delle interferenze con la viabilità stradale e incremento della capacità. La linea è ritenuta rilevante al fine di rafforzare l'intermodalità ferro-nave a servizio dei passeggeri dell'intera Italia centrale. Rispetto a tale traffico, il porto di Ancona è già fortemente integrato con il trasporto ferroviario grazie alla prossimità della stazione di Ancona alle banchine di imbarco (circa 2 km) e alla presenza di linee di trasporto pubblico dedicate che collegano la stazione al porto in base agli orari di partenza ed arrivo delle navi traghetto.

Per quanto riguarda il traffico merci, il collegamento ferroviario dei terminal portuali con la rete nazionale avviene tramite un raccordo dedicato, completato nel 2012, dotato di fascio d'appoggio, collegamento tra la stazione ferroviaria ed il terminal commerciale della nuova darsena, binari di presa e consegna elettrificati per consentire la manovra primaria in autoproduzione. Nel 2013 il raccordo ha supportato un traffico di circa 400 coppie di treni, prevalentemente di merci alla rinfusa. Un ulteriore terminal intermodale a servizio dello scalo è in parte già operativo presso lo Scalo Marotti, concesso in comodato d'uso gratuito da RFI all'Autorità portuale. Il terminal è in fase di conversione per aumentare gli spazi a disposizione.

Autorità portuale di Gioia Tauro

Inquadramento del porto

Il porto di Gioia Tauro è affacciato sul mare Tirreno ed è situato lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest e configurazione a canale disposto in direzione nord-nord est/sud-sud ovest.

La circoscrizione portuale ha una superficie di 440 ha (escluso lo specchio acqueo interno di 180 ha). L'imboccatura ha una larghezza di 300 m e ad essa è contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m. Un altro bacino di evoluzione del diametro di 500 m è presente all'estremo nord del porto.

Le principali caratteristiche fisiche del porto di Gioia Tauro sono le seguenti:

ambito	porto	unità di misura	dimensione	profondità attuale	profondità programmat a POT 2015-2017
porto	banchine transhipment containers	m	3.362		
	di cui alti fondali	m	400	-18	
	di cui tratto A	m	783	-16	-18
	di cui tratto B	m	457	-16	-18
	di cui tratto C	m	645	-16	-18
	di cui tratto D1	m	650	in corso di approf. a -17 m	
	di cui tratto D2	m	400	in corso di approf. a -14 m	
	banchine transhipment automobili	m	384		

	banchine per traffico commerciale e passeggeri	m	991		
	banchine per darsena e servizi	m	257		
	pontoni	m	200		
	totale banchine	m	5.194		
	area totale terminal containers	mq	1.800.000		
	area piazzale stoccaggio containers	mq	1.500.000		
	capacità stoccaggio attuale containers	TEU	5.000.000		
	gru di banchina	n	23		
	area totale terminal automobili	mq	275.000		
	area piazzale stoccaggio automobili	mq	240.000		
	capacità di stoccaggio attuale automobili	n	17.000		
retroporto	aree per attività portuali	mq	165.000		
	aree per servizi, attrezzature portuali e strutture complementari	mq	300.000		
	aree per terminal intermodale	mq	380.000		
	aree per attività industriali	mq	750.000		
	aree per attrezzature collettive viabilità, verde ecc.	mq	200.000		
	totale superficie retroporto	mq	1.795.000		

Il porto è sede di Autorità portuale; è incluso nella rete centrale del Trans european network of transports (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, nell'ambito del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo Helsinki-La Valletta; è compreso nello SNIT del Piano generale dei trasporti 2001.

L'Autorità portuale di Gioia tauro gestisce anche i porti di Crotona, Corigliano Calabro e Palmi.

Il porto di Gioia Tauro è l'unico porto della Calabria incluso nella rete centrale del TEN-T.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore portuale è stato adottato dal Comitato portuale in data 17 settembre 2010 ed è in fase di approvazione (non disponibile agli atti).

Il PRP si propone di consolidare le attuali funzioni, cui intende conferire maggiore stabilità, tenendo conto delle concessioni operative in atto a durata pluridecennale e assicura alla funzione commerciale terminalistica, già solidamente sviluppata in porto, adeguati margini di sviluppo anche in termini di ulteriori spazi.

Il PRP si propone inoltre di incrementare la polifunzionalità del porto costruendo le condizioni per una maggiore diversificazione di attività e di operatori insediati e prevede le seguenti funzioni:

- commerciale terminalistica container;
- commerciale terminalistica merci unitizzate (container e/o autoveicoli nuovi);
- commerciale terminalistica (Autostrade del mare);
- commerciale terminalistica rinfuse solide;
- commerciale non terminalistica (nel retroporto, interportuale e logistica);
- industriale;
- industriale energetica;
- nautica da diporto;
- servizi portuali.

Il Piano operativo triennale (POT) 2015-2017 è stato approvato in data 31 luglio 2014.

La programmazione triennale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro non è mai pervenuta al CIPE. Con la relazione dell'8 aprile 2014 il Ministero delle Infrastrutture - Direzione generale per i porti, su sollecitazione

dello stesso Comitato, ha trasmesso gli elenchi degli interventi delle Autorità Portuali inclusi nella programmazione per il triennio 2014-2016.

Gli interventi che interessano l'AP di Gioia Tauro sono 46, per un totale di 259,0 milioni di euro, di cui 19 programmati per il primo anno (priorità 1) per complessivi 26,1 milioni di euro.

Gli interventi con priorità 1 sono così articolati:

- 7 interventi di nuova costruzione per un importo complessivo di 11,3 milioni di euro;
- 4 interventi di ristrutturazione per un importo complessivo di 3,6 milioni di euro;
- 8 interventi di manutenzione per un importo complessivo di 11,2 milioni di euro.

Il Cipe con la delibera n. 89/2003 ha approvato i progetti preliminari degli interventi di tipo infrastrutturale ed industriale inclusi nel piano industriale del porto di Gioia Tauro allora attuale, per un importo di 76 milioni di euro circa (pari all'11% circa dell'importo complessivo degli investimenti), ed ha assegnato una prima tranche di finanziamento per un importo di 12,186 milioni di euro; di seguito si riporta l'elenco degli interventi di cui sono stati approvati i progetti preliminari.

INTERVENTO	PROGETTO	COSTO (euro)
Piastra del freddo	Collegamento criogenetico rigassificatore-piastra del freddo	11.700.000
	Magazzini della piastra del freddo	30.000.000
	Viabilità interna e di raccordo verso la piastra del freddo	3.500.000
	Allacciamenti ferroviari	3.000.000
	Laboratori fitopatologici	250.000
Completamento e sviluppo comparto nord	Sistemazione piazzale nord del porto	500.000
	Strada di accesso da S.Ferdinando al piazzale nord	2.100.000
	Capannoni prefabbricati	5.532.500
Struttura a supporto della mobilità e sicurezza dei lavoratori	Parcheggio multipiano operatori portuali	8.000.000
	Ingresso pedonale in quota operatori portuali	1.579.500
Reti materiali	Reti elettriche MT BT e trasmissione dati	2.470.000
	Impianti di illuminazione strade e piazzali	1.530.000
	Reti di distribuzione idrica e fognaria	6.000.000
TOTALE		76.162.000

Nel 2008 l'Autorità portuale ha fornito le seguenti informazioni sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla delibera n. 89/2003.

- 1 In corso ipotesi di spostamento della piastra del freddo e modifica soggetto aggiudicatore ad opera Commissario delegato alla gestione del piano di sviluppo di Gioia Tauro.
- 2 Impegni già assunti da AP come soggetto aggiudicatore: finanziamento progettazioni preliminare e definitiva per 1,422 milioni di euro, contratto di mutuo con CDP per 12,366 milioni di euro, aggiudicazione definitiva appalto integrato per interventi 8.2 7.1 7.2 7.3 per importo 10,663 milioni di euro.
- 3 Impegni contrattuali sospesi su richiesta Commissario delegato ma presenza di obblighi di legge nei confronti di istituti di credito e aggiudicatari.

Successivamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (nota 29/11/2010) ha contestato alla

Autorità portuale criticità in merito all' espletamento della gara e dell'affidamento senza riscontro alle richieste del Ministero stesso e senza approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE.

Non sono al momento disponibili ulteriori informazioni sullo stato di attuazione dei suddetti interventi.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Classificazione¹ Tipo B: rete autostradale (casello/svincolo di Rosarno) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km.

Non idoneo il collegamento con lo svincolo di Gioia Tauro.

Classificazione del collegamento alla rete ferroviaria tirrenica Battipaglia - Reggio Calabria² Tipo A: la rete ferroviaria entra nel porto con un raccordo di collegamento a 2 binari, di cui 1 elettrificato alla stazione di Rosarno.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati di tipo D: la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto; la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

L'intermodalità

E' in corso la realizzazione di un nuovo terminal intermodale.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità Portuale riporta una selezione di 11 interventi, di cui 7 in corso e 4 da intraprendere nell'ambito più vasto di interventi per le attività di "port required" (interventi di adeguamento delle banchine, per l'accesso al porto e per la sicurezza) e di "port related" (intermodalità mare-ferro, viabilità di collegamento e di accesso all'area interportuale e retroportuale, urbanizzazione delle aree retroportuali).

La articolazione degli interventi per tipologia è la seguente:

- ✓ 4 interventi di approfondimento fondali e adeguamento banchine esistenti;
- ✓ 3 interventi concernenti viabilità interna e la infrastrutturazione di aree produttive;
- ✓ 2 interventi per collegamento del porto alle reti nazionali ferroviaria e stradale;
- ✓ 1 intervento tecnologico;

¹Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione

tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;

tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;

tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;

tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;

tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;

tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

² Collegamento alla rete ferroviaria:: criteri di classificazione

Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);

tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);

tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale

tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m

tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)

tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

tipo E stazione passeggeri non disponibile

- ✓ 1 intervento per l'intermodalità.

La dimensione finanziaria media degli interventi è di 19,9 milioni di euro (interventi in corso 19,5 milioni di euro, interventi da intraprendere 20,5 milioni di euro).

Gli interventi in corso sono tutti dotati di copertura finanziaria pubblica completa, ad eccezione del "nuovo terminale intermodale" per il quale è previsto il ricorso a risorse private nella misura del 50 per cento ed è stato pubblicato il bando per la individuazione di proposte di pubblico interesse per la concessione di progettazione definitiva, esecutiva, realizzazione e gestione.

Gli interventi "da intraprendere" sono dotati di studio di fattibilità; per la relativa copertura finanziaria è previsto il finanziamento a carico del PON 2014-2020 infrastrutture e reti "Potenziamento dell'hub portuale di Gioia Tauro".

Osservazioni

Occorre chiarire lo stato di attuazione degli interventi di cui alla delibera n. 89/2003 posto che l'AP intende utilizzare il finanziamento Cipe allora destinato alla c.d. "piastra del freddo".

Occorre valutare se l'intervento "Tangenziale di collegamento, all'altezza dello svincolo di Gioia Tauro, tra la A3 Salerno-Reggio Calabria e il porto di Gioia Tauro" del costo di 20 milioni di euro, che di fatto raddoppia la capacità di accesso autostradale al porto, è sostenuto da adeguata domanda.

Deve essere chiarito che il contributo pubblico per il finanziamento del "Nuovo terminal intermodale" non dovrà superare il 50% del costo dell'opera.

Deve essere chiarita, anche ai fini della verifica della "condizionalità ex ante" per il finanziamento a carico dei fondi PON, la coerenza degli interventi "Elettrificazione della seconda linea ferrata di collegamento tra la stazione di San Ferdinando e la rete nazionale stazione di Rosarno" e "Tangenziale di collegamento varco doganale San Ferdinando" con gli interventi del PIS "Gioia Tauro allacciamenti ferroviari" e "Gioia Tauro strada S. Ferdinando - piazz.le porto" inclusi nella infrastruttura "Hub Interportuali Gioia Tauro".

Autorità portuale di Manfredonia

Inquadramento del porto

Il porto di Manfredonia è affacciato sul mare Adriatico ed è situato lungo il litorale sud del promontorio del Gargano.

Il porto è costituito dal "Porto Commerciale (Porto Vecchio)" e dal "Bacino Alti Fondali (Porto industriale o Porto isola)", ubicati in zone diverse del territorio, distanti uno dall'altro circa due chilometri e costruiti in tempi diversi. Il "Porto Commerciale", situato presso il centro cittadino, è protetto da due moli a gomito e ha funzione prevalentemente di porto peschereccio e per la cantieristica, oltre che per il traffico passeggeri diretti verso le Isole Tremiti. Il Bacino Alti Fondali, invece, è ubicato a nord del centro abitato e del porto commerciale, nella parte più interna del golfo, consente l'attracco di navi fino a 35.000 t e ha un utilizzo esclusivamente commerciale a servizio dell'attigua area industriale.

Il porto commerciale ha una estensione complessiva di 699.375 mq, di cui 525.763 di specchio acqueo e 173.612 di aree a terra, ed è così articolato:

Area	Lunghezza m	Larghezza m	Profondità fondale di accosto m s.l.m.	Funzione	Strutture retrobanchina
Molo di ponente	890	50	-6,00	traffico commerciale e pesca	
Molo trapezoidale	90	50	nd	traffico	

				passenger e pesca	
Cala dello Spuntone			nd	cantieristica	edificio Dogana (590 mq sup. coperta) edificio Capitaneria di porto (600 mq sup. coperta) sede Centro velico Gargano
Banchina Tramontana	445		nd	pesca e forze armate	mercato ittico e strutture di servizio alla pesca
Cala di Diomede			nd	turistica e cantieristica (storica)	strutture di servizio alla cantieristica
Molo di levante	915	15-40	-6,00	pesca	

Recentemente è stato realizzato un porto turistico a sud-ovest del porto commerciale, in grado di accogliere 747 unità da diporto (lunghezza fuori tutto tra 8 m e 60 m).

Il porto Alti fondali ha una estensione complessiva di 219.352 mq, di cui 130.500 di specchio acqueo e 88.852 di aree a terra; è stato costruito dalla Cassa per il Mezzogiorno e gestito dal Consorzio per lo sviluppo industriale di Foggia ad uso dello stabilimento Enichem-Anic, oggi dismesso. E' collegato a terra dal pontile di approccio (lunghezza 2100 m larghezza 10 m), dispone complessivamente di 1500 m di banchina con profondità di fondali di circa -11/-10 m s.l.m. così articolate:

banchina	lunghezza operativa m	profondità fondale accosto m s.l.m.	funzione	tipologia navi t	attrezzature
A1	300	-9,9	carico/scarico rinfuse solide non pericolose	35.000	1 gru 500 t/h
A2	245	-9,9	carico/scarico rinfuse solide non pericolose	35.000	
A3	540	-9,9	carico/scarico rinfuse solide non pericolose	25.000	2 gru (15 t e 25 t)
A4	245	-9,8	carico/scarico rinfuse solide non pericolose	25.000	
A5		-9,8	movimentazione rinfuse liquide, anche pericolose	25.000	

Il porto di Manfredonia

- è sede di Autorità Portuale;
- è classificato come porto di categoria II classe I "porti o specifiche aree portuali di rilevanza economica internazionale";
- non è incluso nella rete centrale del Trans european network of transports (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE;
- non è compreso nello SNIT del Piano generale dei trasporti 2001;

Il Programma delle infrastrutture strategiche non include interventi che riguardano l'area portuale di Manfredonia.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore portuale è stato adottato dalla Capitaneria di Porto in data 1 febbraio 1999 ed è in corso la espressione del parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici (ultima richiesta di integrazione della

documentazione/modifica 24 settembre 2008).

Il Piano operativo triennale (POT) 2013-2015 è stato approvato con delibera della AP n. 26 del 14 agosto 2012 e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale porti in data 13 febbraio 2012.

Altri strumenti di pianificazione e principali obiettivi e interventi che interessano il Porto di Manfredonia sono:

- Piano urbanistico generale del Comune di Manfredonia (in corso di approvazione):
 - riappropriazione dell'affaccio a mare della città (abbattimento recinzione portuale, riorganizzazione del fronte portuale);
 - promozione della accessibilità e della fruizione del territorio promuovendo forme di integrazione fra differenti modalità di trasporto (strada, ferro, mare);
 - individuazione dell'area retroportuale del Porto Alti Fondali come "contesto urbano specializzato).
- Piano regolatore dell'ASI (approvato 2/04/1976 dalla Regione Puglia):
 - Individuazione delle seguenti funzioni: piazzali e parcheggi, zone per servizi portuali, zone per lo stoccaggio, silos e magazzini, aree per servizi portuali private.
- Piano territoriale di coordinamento provinciale (approvato 21/12/2009 dal consiglio provinciale):
 - realizzazione di un sistema logistico integrato all'interporto di Cerignola costituito dall'ASI di Manfredonia e dal Porto Alti Fondali facente parte della Piattaforma logistica regionale.
- Piano paesaggistico territoriale regionale (adottato il 2/08/2013 dalla Giunta regionale, in corso VAS):
 - fruizione lenta del paesaggio: promozione e incentivo dello sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò del mare) e favorire gli approdi come nodi intermodali di scambio tra il trasporto pubblico su ferro-gomma e quello ciclo-pedonale;
 - integrazione turismo costiero-altre forme di turismo: valorizzazione del patrimonio edilizio della costa e quello dell'entroterra e potenziamento dei collegamenti costa-interno;
 - tutela dinamiche ecosistemiche e ambientali: riqualificazione aree costiere degradate (ex area Enichem-Anic);
 - tutela e valorizzazione delle specificità e dei caratteri identitari dei "waterfront": salvaguardia della varietà funzionale e sociale dei quartieri portuali storici.
- Piano attuativo 2009-2013 del Piano regionale dei trasporti:
 - realizzazione presso il Porto Alti Fondali di un casello delle Autostrada del mare per la linea Porto di Manfredonia-Porto di Monfalcone con utilizzo del valico di Tarvisio nell'ambito del collegamento Cerignola-Monaco di Baviera e Cerignola-Vienna in alternativa ai rispettivi collegamenti Cerignola-Monaco di Baviera e Cerignola-Vienna con la sola modalità stradale;
 - realizzazione di un servizio marittimo passeggeri (metrò del mare);
 - elettrificazione del collegamento ferroviario Foggia-Manfredonia;
 - implementazione del servizio treno-tram Foggia-Manfredonia nel promontorio del Gargano.
- Piano di sviluppo del Porto di Manfredonia – Linee guida per la redazione del Piano regolatore portuale

La AP ha trasmesso un documento articolato nelle seguenti sezioni:

- 1 Quadro conoscitivo
- 2 Piano di sviluppo del Porto di Manfredonia
- 3 Linee guida per la redazione del PRP
- 4 Stima dei costi

In sintesi il documento individua le prospettive di sviluppo del Porto di Manfredonia con riferimento ai

seguenti aspetti:

- collocazione strategica rispetto ai corridoi europei;
- andamento economico del territorio di riferimento (provincia di Foggia), con riferimento ai settori del commercio e dell'industria ricettiva;
- livello di accessibilità del porto con riferimento al tratto di costa compreso tra Vasto a nord e Bari a sud;
- presenza di risorse ambientali, storiche turistiche ed enogastronomiche lungo la costa e nell'entroterra;
- vicinanza a due centri religiosi d'eccellenza (Santuario di San Michele Arcangelo e Santuario di San Pio);
- possibilità di sviluppo già individuate nelle previsioni degli altri strumenti di programmazione e pianificazione;
- presenza di una flotta da pesca rilevante;
- persistenza nell'ambito del Porto Commerciale della cantieristica storica.

A seguito delle prospettive di sviluppo individuate il documento definisce gli obiettivi generali del Porto di Manfredonia:

- qualificarsi come terminale marittimo di riferimento lungo le direttrici di traffico nazionali e internazionali individuate dai corridoi TEN 1 e 8;
- qualificarsi come porto multifunzionale al servizio del proprio territorio di riferimento (Provincia di Foggia-territorio della Capitanata);
- qualificarsi come centro di eccellenza per la lavorazione del pescato e per la cantieristica storica;
- qualificarsi come terminale marittimo di riferimento per gli itinerari ambientali turistici e religiosi che interessano la costa e l'entroterra.

Conseguentemente il documento individua gli obiettivi di crescita per il Porto di Manfredonia definendo le azioni necessarie al loro conseguimento.

Nella sezione dedicata alle "linee guida" il documento:

- individua l'Ambito di Piano; del Porto Commerciale e del porto Alti Fondali;
- formula una proposta di configurazione portuale;
- definisce il relativo assetto funzionale (funzioni cantieristica nautica, commerciale merci varie e rinfuse solide, commerciale Ro-Ro, industriale petrolifera, passeggeri crociere, peschereccia, servizi portuali generali, urbana) con riferimento al breve, medio e lungo periodo;
- elenca le attività consentite per ciascuna funzione;
- individua gli interventi di trasformazione con riferimento, ai fini della realizzazione degli stessi, ai periodi breve, medio e lungo.

La programmazione triennale dell'Autorità portuale di Manfredonia non è mai pervenuta al CIPE. Con la relazione dell'8 aprile 2014 il Ministero delle Infrastrutture - Direzione generale per i porti, su sollecitazione dello stesso Comitato, ha trasmesso gli elenchi degli interventi delle autorità portuali inclusi nella programmazione per il triennio 2014-2016.

Gli interventi che interessano l'AP di Manfredonia sono 6, per un totale di 93,25 milioni di euro, tutti programmati (alcuni in parte) per il primo anno (priorità 1) per complessivi 42,05 milioni di euro.

Gli interventi con priorità 1 sono così articolati:

- 2 interventi di nuova costruzione per un importo complessivo di 6,2 milioni di euro;
- 2 interventi di ristrutturazione per un importo complessivo di 23 milioni di euro;
- 2 interventi di manutenzione per un importo complessivo di 12 milioni di euro.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Classificazione³ Tipo F: rete autostradale (casello/svincolo di Foggia) raggiungibile dai due porti (commerciale e alti fondali) con bretella a carattere extraurbano/urbano di lunghezza superiore a 6 km (34-38 km).

Classificazione del collegamento alla rete ferroviaria Adriatica Bologna – Foggia – Bari - Taranto⁴ Tipo B: la rete ferroviaria si attesta fuori del Porto Commerciale (linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, a binario unico con servizio a spola); un ulteriore raccordo arriva nell'area ASI, a tergo del Porto Alti Fondali.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e Porto Commerciale possono essere classificati di tipo C: la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto attualmente in uso; la stazione più vicina è localizzata entro 2 km dal porto.

Non è allo stato presente la ferrovia all'interno del porto.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Gli interventi di trasformazione contemplati nella ipotesi di trasformazione del Porto di Manfredonia delineata nel documento sono 14, di cui 10 localizzati nel Porto Commerciale e 4 nel Porto Alti Fondali. Il documento riporta una stima dei costi ma non indica le possibili fonti di copertura finanziaria.

La articolazione degli interventi per tipologia è la seguente:

- interventi di adeguamento/riprofilazione delle banchine esistenti;
- 2 interventi di approfondimento fondali
- 1 interventi di riqualificazione /recupero ambiti portuali
- interventi di realizzazione nuovi moli banchine pontili
- 1 attrezzaggio nuove funzioni portuali (pesca)

Agli interventi suddetti si aggiungono 4 interventi di piccola dimensione (manutenzioni straordinarie) inclusi nel POT vigente.

La dimensione finanziaria media degli interventi in corso è di 2,95 milioni di euro; la dimensione finanziaria media degli interventi da intraprendere è 18 milioni di euro circa.

Osservazioni

³Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione

tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;

tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;

tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;

tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;

tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;

tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

⁴ Collegamento alla rete ferroviaria:: criteri di classificazione

Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);

tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);

tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale

tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m

tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)

tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

tipo E stazione passeggeri non disponibile

L'AP ha trasmesso il documento "Piano di sviluppo del Porto di Manfredonia – Linee guida per la redazione del Piano regolatore portuale" (relazione generale ed "elaborato di inquadramento grafici del Porto di Manfredonia") che non appare in linea con quanto richiesto dall'articolo 29 comma 2 del decreto legge n. 133/2014 che richiede la trasmissione di "un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi cronoprogrammi e piani finanziari".

In merito all'orizzonte temporale del PRP il documento individua tre periodi di riferimento legati a diverse configurazioni portuali e relativi assetti funzionali (breve, medio e lungo periodo), senza tuttavia determinarli precisamente, ritenendo che la tempistica stessa sia correlata ad un processo di progressivo coinvolgimento degli "attori" presenti nel territorio. Ciò non consente allo stato una completa valutazione degli interventi in relazione alla possibile tempistica di entrata in esercizio degli interventi.

Autorità portuale di Catania

Inquadramento del porto

Il porto di Catania, sede dell'omonima autorità portuale, da un punto di vista geografico non solo serve un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane e una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti, ma gode anche della vicinanza con l'aeroporto, con l'interporto (in fase di completamento) e con il centro agroalimentare (in fase di completamento) e l'inserimento con la rete viaria e ferroviaria.

Si estende nella direzione Nord-Sud con l'imbocco rivolto a mezzogiorno. E' chiuso a levante dal Molo Foraneo di 1860 metri e da un prolungamento terminante con un pennello di 40 m nella direzione SE-NW, sulla cui estremità è situato un fanale verde ad intermittenza. A Sud è delimitato dal Molo di Mezzogiorno, lungo 420 m con la parte interna banchinata che finisce con un pennello di 65 m, sulla cui testata è sistemato un fanale rosso intermittente.

Il bacino di levante situato nella parte NE viene denominato Porto Nuovo ed ha una forma poligonale: è limitato ad E ed W da due piccoli moli, denominati pennello di levante e pennello di ponente. L'ingresso è costituito da un'apertura di 200 metri. Nella parte W è situato Porto Vecchio, adibito al traffico di motopescherecci e delimitato sia a W che a N da banchine. I due porti sono separati all'interno dallo Sporgente Centrale. Il fondo è fangoso e la profondità dei fondali è compresa tra 3 e 8 metri.

Dal punto di vista delle attività è possibile inquadralo come un porto polivalente dove vengono rese le seguenti attività:

- **Commerciale.** In tale comparto si sono registrati notevoli incrementi sia per il sottosegmento dei container, dovuto soprattutto alla presenza di attrezzature specializzate (uniche in tutta la Sicilia orientale), sia per i collegamenti con gli "hub port" di transhipment di Gioia Tauro e Malta. I comparti roll-on e roll-off hanno avuto anch'essi degli ottimi incrementi, tanto che il Porto di Catania è considerato tra gli scali cabotieri più importanti del Sud Italia. Le maggiori linee di collegamento sono con i porti di Napoli, Genova, Livorno, Ravenna e Venezia.
- **Crocieristica.** Tale comparto negli ultimi anni ha realizzato il maggiore incremento di produttività, influenzato principalmente dalla rivalutazione delle risorse culturali e paesaggistiche della provincia (tra cui Catania stessa, Taormina, Piazza Armerina, Siracusa e l'Etna)
- **Cantieristica.** Tale comparto è destinato ad imbarcazioni di modesta entità da pesca e da diporto ma il bacino di utenza servito è abbastanza esteso.
- **Industriale.**
- **Peschereccia.** Tale comparto rappresenta una realtà stabile per il porto, che vanta un indotto notevole sia per numero di natanti che per qualità del pescato
- **Diportistica:** la realizzazione del porto turistico inserisce tale approdo in un circuito mediterraneo ad alto potenziale per l'inserimento in rotte mediterranee competitive, la vicinanza all'aeroporto, la possibilità di utilizzo di barche di ogni tipologia e categoria 8 mesi l'anno.

I principali servizi possono essere riassunti di seguito: uno scalo di alaggio, un bacino di carenaggio, 7 pontili, 2 magazzini per forniture ai motopescherecci, 2 congelatori, 2 frigoriferi e ghiacciaie per la conservazione del pescato, 2 gru fisse e 5 gru mobili per il sollevamento delle imbarcazioni, 1 officina meccanica, distributori di benzina e gasolio, 6 prese e 4 fontane per l'approvvigionamento idrico ed elettrico.

Per quanto riguarda la flotta, il Porto di Catania ospita all'incirca 150 imbarcazioni da pesca. La commercializzazione del prodotto ittico viene effettuata in una struttura fissa.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore portuale (PRP) è stato adottato ed in corso di procedura di aggiornamento. In particolare l'approvazione del suo aggiornamento è un obiettivo strategico per l'Autorità Portuale dal momento che consentirà di dotare l'amministrazione di uno strumento di pianificazione strategica in grado di cambiare non solo il volto al porto ma quello dell'intera città di Catania.

Una volta terminata la darsena commerciale a servizio del Traffico Ro-Ro e containers (chiusura dei lavori era prevista per fine 2014), verrà avviato il processo di delocalizzazione delle attività traghetti e contenitori, liberando spazio per il waterfront della città.

Il principale obiettivo che l'aggiornamento del PRP riporta è, infatti, quello di sviluppo del filtering line, cioè di un'area filtro di interscambio che possa da un lato consentire l'operatività del porto e dall'altro restituire alla città il waterfront.

Sia il Piano Operativo Triennale (POT) (2014-16 e 2015-17) che il Programma Triennale dei Lavori Pubblici (PTLP) 2015-2017 sono coerenti con tale indirizzo strategico. Gli obiettivi programmatici di sviluppo alla luce degli studi emersi a supporto di un nuovo PRP ed in assoluta coerenza e continuità con i programmi intrapresi dall'Autorità portuale sono:

- Promozione e consolidamento immagine.
- Sviluppo e ammodernamento commerciale.
- Potenziamento industriale.
- Razionalizzazione comparto peschereccio.
- Sviluppo nautica da diporto.
- Sviluppo di collegamenti marittimi crocieristici.
- Amplimento e spostamento cantieri navali.
- Miglioramento della sicurezza.
- Miglioramento viabilità cittadina.
- Studio di un "sistema portuale integrato".
- Predisposizione di un Piano portuale per l'energia.

La stima del valore complessivo degli interventi inclusi nel Programma Triennale delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale di Catania per il periodo 2014-2016 è pari a euro 354,2 milioni di euro.

Le risorse disponibili dal Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2015-2017 stanziati a bilancio sono pari a euro 40.930.706 con accantonamenti per il primo anno di cui all'art.12 comma 1 del DPR207/2010 pari a euro 1.315.000.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Nel raggio dei 10 chilometri dal porto si trovano: aeroporto, stazione ferroviaria, interporto, distretto logistico agrumicolo MAAS, terminal ferroviario di Bicocca e Zona Industriale con parco logistico per l'Autotrasporto.

Sebbene il porto sia collegato direttamente con la rete ferroviaria principale, non ha un terminal ferroviario diretto per i treni merci. La distanza minima degli interporti via ferrovia è di 17 minuti. Non sono altresì

presenti né Piattaforma Logistica, né Distripark.

L'interporto, Società Interporti Siciliani, ha una superficie di 212.000 mq e una distanza di 9,5 Km.

Attualmente il porto non fa parte dei corridoi europei, non è né un porto TEN-T core né TEN-T comprehensive.

Per quanto riguarda i principali collegamenti ferroviari in progettazione e realizzazione la sezione Messina – Catania – Augusta - Palermo è stata individuata in via preliminare lungo il corridoio Scandinavia - Mediterraneo.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Sono già stati appaltati i lavori per la realizzazione di una nuova darsena dedicata al traffico ro-ro. L'opera dovrebbe essere stata completata entro la fine del 2014 con un costo pari a circa 100 milioni di euro. Le operazioni di dragaggio (pari a 1,5 milioni di metri cubi che verranno riversati in mare) porteranno i fondali ad una profondità di - 13 m nella vicinanza della darsena.

I progetti presentati ai sensi dell'art 29 comma 2, decreto legge 12 settembre 2014, n.133, convertito con modificazioni nella legge n.164 11 novembre 2014 sono in totale 16 e sono complessivamente in linea con gli obiettivi di pianificazione strategica portuale e i relativi piani operativi. In particolare tutti gli interventi sono nello strumento di programmazione del POT 2015-2017 e nel PTLP 2015-2017 per un importo complessivo dei lavori stimato pari a pari a 277,2 milioni di euro.

Osservazioni

Le principali criticità del porto sono di seguito riassunte:

- Mancata modernizzazione ed ampliamento degli spazi e banchine, quest'ultime non tecnologicamente attrezzate.
- Mancato adeguamento delle infrastrutture e delle aree portuali, anche in termini di sicurezza, per l'accoglimento del traffico-passeggeri.
- Mancanza di infrastrutture destinate alla cantieristica navale.
- Necessità di una pianificazione unitaria degli interventi manutentivi ordinari e straordinari.

Alla luce di tali criticità e della considerazione del ruolo strategico che il porto ricopre per lo sviluppo economico-turistico dell'intera Sicilia Orientale, il programma principale sembrerebbe essere quello di intensificazione della vocazione di porto polifunzionale, seppur con uno sviluppo del "core business" Ro-Ro, RO-Pax e crociere. Il piano operativo triennale indica, dunque, una serie di opere coerenti con il Piano regolatore portuale vigente che verranno riprese anche dal PRP in fase di aggiornamento. L'obiettivo è quindi quello di sviluppo dell'autostrada del mare consolidando il ruolo di Catania come fulcro di collegamento tra gli scambi tirrenici ed adriatici.

Autorità portuale di Palermo

Inquadramento del porto

L'ambito dell'autorità portuale di Palermo si estende ai porti di Palermo e Termini Imerese, come stabilito dal decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti del 22 Novembre 2005.

Nell'ambito di tale circoscrizione di competenza, la strategia di sviluppo della portualità ha come obiettivo principale, mediante una copiosa attività di ristrutturazione dei porti al fine di garantire un'ideale configurazione di "gateways territoriali", quella di articolare un nuovo quadro del Mediterraneo inteso come

centro dei traffici portuali mondiali. Il porto di Palermo infatti è una delle vie principali d'accesso alla Sicilia per passeggeri e merci, nonché uno dei più bei porti d'Europa.

Grazie alla sua favorevole posizione geografica, Palermo rappresenta un approdo strategico per la navigazione nel Mediterraneo. Secondo tale prospettiva, la Regione Sicilia nel Piano Attuativo del Trasporto Marittimo (2004) riconosce il *"Sistema Portuale Tirrenico Palermo - Termini Imerese"*, attribuendogli il ruolo centrale di piattaforma logistica, produttiva e di servizi metropolitani della Sicilia Occidentale, porta di interscambio del Corridoio Transeuropeo verso l'Atlantico e da e verso il Nord Africa.

Il Porto di Palermo, infatti, è stato inserito nella "rete centrale" TEN-T (Rete Transeuropea dei Trasporti) quale infrastruttura strategica sia nel collegamento Nord Africa – Continente Europeo, sia nel corridoio Helsinki – Valletta che, partendo dalla Finlandia, attraversa il Brennero, l'intera penisola italiana ed arriva a Malta attraverso Palermo.

L'integrazione programmatoria delle attività dei due porti prevede una naturale propensione del porto di Termini Imerese alla gestione del traffico commerciale (Traffico RO-RO, rinfuse secche). Il porto di Palermo sarà comunque interessato da una fisiologica quota (per altro significativa) di traffico Ro-RO e containers. Ulteriori servizi offerti dal porto di Palermo sono quelli di bunkeraggio, ormeggio, battellaggio, pilotaggio.

Il porto di Palermo è dotato, tra l'altro, di:

- Stazione marittima Passeggeri, collegata alle navi tramite passerelle ed è dotata al suo interno di tutti i servizi necessari per offrire ogni comfort a passeggeri e turisti in transito.
- Terminal Containers, situato nella zona nord-ovest del porto e costituito dalle banchine di accosto Puntone e Quattroventi. L'alto livello infrastrutturale e tecnologico che contraddistingue il comparto contenitori rende il porto di Palermo altamente competitivo anche nel segmento traffico. Le operazioni espletate consistono in: carico scarico e movimentazione merce, trazione semirimorchi, imbarco e sbarchi autovetture, rizzaggio e derizzaggio, fardaggio, taccaggio, sorveglianza. Tra le attività operative si distinguono quelle di: imbarco sbarco rinfuse secche, imbarco e sbarco materiale ferroso, imbarco sbarco impianti in genere, imbarco sbarco impianti di aerogenerazione eolica, imbarco sbarco containers, trazione semirimorchi.
- Infrastrutture per lo stoccaggio merci e deposito franco. La struttura per la gestione delle merci allo stato nazionale copre un'area di 20.000 mq di cui 7.000 coperti e 13.000 di piazzali esterni utilizzati per la movimentazione di mezzi e containers. I piazzali esterni sono dotati di alcune cisterne per lo stoccaggio dei liquidi (fino a 10.000 tonnellate) direttamente collegate a mezzo di pipe-line alle bocche di immissione posizionate nella banchina di Scaramuzzo.
- Terminal intermodale. Tale terminal compreso tra i varchi E. Amari e S. Lucia è di circa 10.400 mq ed è adibito a deposito, custodia e parcheggio di autovetture, autoarticolati, contenitori carrellati, etc.
- Silos granari, situati presso il molo Piave su una superficie di 6.400 mq, costituito da 22 celle con capacità di stoccaggio fino a 27.000 tonnellate.

Per quanto riguarda l'attività d'A diporto sono riconoscibili ulteriori approdi: Porto dell'Arenella, Porto dell'Acquasanta, Porto la Cala, Porto di Sant'Erasmus.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il piano regolatore del porto di Palermo è stato redatto nel 1954 ed è ancora valido, nonostante siano state approvate alcune varianti sulla base di esigenze infrastrutturali emerse con il passare del tempo. Lo stato di attuazione del vigente PRP, considerando i lavori in corso, è completo a parte alcuni interventi a corredo, quali il bacino di carenaggio da 150.000 tpi (lotto di lavori in appalto), il porto turistico di S. Erasmo ed il completamento del Porto dell'Arenella.

Nel 2008 il Porto di Palermo, in ottemperanza alle disposizioni della Legge 84/1994, ha predisposto il nuovo piano Regolatore con un iter approvativo non ancora concluso. Gli interventi proposti nelle relative schede

ai sensi dall'Art. 29, comma 2, decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, sono in regime di salvaguardia e cioè compatibili con il vecchio e nuovo PRP.

Per quanto riguarda la programmazione operativa, essa, come dichiarato dalla stessa autorità portuale, non può prescindere da una linea di continuità con gli obiettivi strategici in corso di realizzazione. Ecco dunque che sia il POT 2014-2016 che quello 2015-2017 proseguono le linee guida di programmazione individuate dai Piani Regolatori, riproponendo principalmente gli obiettivi di sviluppo razionale ma al tempo stesso polifunzionale dello scalo. Gli elementi chiave di tale programmazione sono soprattutto due: la rapidità degli interventi e la certezza delle risorse disponibili. Tali obiettivi prevedono dunque le seguenti azioni principali:

- Potenziamento del ruolo del Porto di Palermo come "porta" del sistema regionale, in accordo con l'APQ "Trasporto Marittimo" che individua Palermo come nodo principale del "Sistema Portuale Tirrenico".
- Incremento della disponibilità delle risorse finanziarie attivate sul territorio attraverso l'aumento dei soggetti della produzione, dello scambio e della trasformazione ed in un'ottica di filiera transnazionale.
- Rafforzamento della promozione delle identità e marketing territoriale del porto e della città in un'ottica di distretto mediterraneo.

Le linee programmatiche consistono in:

- Il potenziamento del porto commerciale attraverso un ampliamento delle superfici e una migliore razionalizzazione delle aree funzionali e degli edifici di servizio.
- Soluzioni per rispondere all'incremento del traffico crocieristico e potenziamento dei servizi di qualità.
- Il potenziamento e il miglioramento della qualità delle attività per la nautica da diporto e per il tempo libero legato alla fruizione del mare, con progetti di qualità urbana e di connessione con le attività per il tempo libero.
- Il mantenimento delle attività industriali e il miglioramento della loro efficienza attraverso nuove banchine dedicate.
- Il rilancio della cantieristica navale che, nell'ambito delle dinamiche sociali ed occupazionali della città di Palermo, conserva una notevole rilevanza economica.
- La creazione di un'area d'interfaccia con attività ad uso misto porto-città, in cui potranno essere attuati progetti di architettura contemporanea che diventeranno i simboli del progetto di sviluppo e della nuova qualità del waterfront urbano.
- Attività legate alla tutela dell'Ambiente sia attraverso interventi di bonifica sia attraverso lo studio e la realizzazione dei progetti di elettrificazione delle banchine al fine di ridurre l'emissione di gas di scarico in atmosfera.

In questo ambito è intrapresa un'attività sinergica di ampliamenti, riqualificazione, razionalizzazione e messa in sicurezza del porto di Termini Imerese, destinato ad assumere la competenza funzionale di porto commerciale.

La stima del valore complessivo degli interventi inclusi nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2014-2016 è pari a euro 375.700.000. Le risorse disponibili presenti nel programma triennale delle opere pubbliche 2015-2017 è pari a euro 252.180.000. Per il porto di Termini Imerese la stima complessiva è pari a euro 108.250.003.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Il sistema Portuale Tirrenico Palermo - Termini Imerese ha il ruolo di principale piattaforma logistica,

produttiva e di servizi metropolitani della Sicilia Occidentale, ed si identifica in un sistema che per la naturale sopravvivenza necessita di collegamenti infrastrutturali con la realtà del bacino territoriale di influenza.

Per questo è indispensabile la realizzazione di un autonomo ed efficiente collegamento tra i citati porti; autonomo in quanto dovrà prevedere un asse viario distinto da quello di penetrazione urbana, efficiente in quanto deve porsi l'obiettivo di realizzare diretti collegamenti con le esistenti grandi infrastrutture di viabilità maggiore.

Ad oggi il Porto di Palermo non detiene né un collegamento ferroviario diretto con la rete principale né un terminal ferroviario in porto. L'interporto di riferimento si trova a circa 206 Km ed è quello di Catania, in fase di realizzazione. Non è altresì presente una piattaforma logistica né un Distripark.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

I progetti presentati ai sensi dell'art 29 comma 2, decreto legge 12 settembre 2014, n.133, sono in totale 14 (10 per il Porto di Palermo, 4 per il Porto di Termini Imerese) e sono complessivamente in linea con gli obiettivi di pianificazione strategica portuale e i relativi piani operativi.

Infatti, per il porto di Palermo, comprensivo di quello di Termini Imerese, gli obiettivi principali proposti nella stesura del nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP), come accennato, consistono principalmente nel riordino e nella razionalizzazione delle funzioni principali svolte dal Porto stesso al fine di garantire una funzionalità degli spazi e delle funzioni principali maggiormente efficiente ed efficace.

In particolare verranno ottimizzati gli spazi, distinguendo tra aree destinate al trasporto marittimo e quelle destinate ad altre attività. Tale rivisitazione funzionale delle aree portuali comporterà anche lo sviluppo di un nuovo rapporto porto - città .

Osservazioni

La configurazione attuale dell'area portuale risulta non ancora adeguata, e i progetti presentati dovrebbero risolvere le principali criticità nel medio termine:

- Mancata divisione per aree funzionali delle molteplici attività svolte.
- Complessità per la viabilità interna di collegamento tra i vari servizi esistenti all'interno dell'area.
- Non ottimizzazione degli spazi adibiti a parcheggio sia a servizio delle navi Ro-Ro che di quelle da crociera.
- Non ottimizzazione del servizio di accoglimento turistico.

Autorità' portuale di Cagliari

Inquadramento del porto

La circoscrizione territoriale di competenza dall'Autorità Portuale di Cagliari comprende le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che dalla radice di Nuovo Molo di levante del porto di Cagliari alla località di Porto Foxi.

Il porto di Cagliari è suddiviso nelle due aree del porto storico e del porto canale. Il primo dispone di circa 7.000 m di banchine (di cui 2.400 m per operazioni commerciali, traffico passeggeri, crociere, nautica da diporto, ormeggio imbarcazioni per pesca professionale) con pescaggio da 3 a 2 m. Gli specchi acquei raggiungono i 2,065 milioni di mq, mentre la superficie a terra è di circa 333.250 mq.

Il porto canale, invece, è costituito da due moli foranei convergenti di circa 2.020 m ciascuno, da un canale di accesso di 320 m e da un bacino di evoluzione del diametro di 580 m. Il banchinamento sul lato E è di 1.550 m, mentre sul lato SO è di 800 m. Nel porto canale è collocata la darsena servizi, di dimensioni

140x70 m. Gli specchi acquei del porto canale raggiungono 3 milioni di mq. I fondali arrivano a -16 m nel canale e nel bacino di evoluzione), a -6 m nella darsena servizi.

Le superfici dedicate alle merci occupano 481.580 mq, mentre quelle dedicate ai container occupano 435.000 mq.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il vigente Piano Regolatore Portuale è stato inizialmente approvato con la delibera di Giunta regionale 15 settembre 2010, n. 32/78. A seguito di un ricorso straordinario al Presidente della Repubblica e previo parere del Consiglio di Stato 20 marzo 2013, n. 3680/2011, tale delibera è stata annullata con decreto del Presidente della Repubblica 26 novembre 2013.

L'annullamento è stato determinato dal mancato rispetto dell'iter previsto dall'articolo 5, commi 3 e 4, della legge n. 84/1994 e, in particolare, dal fatto che il parere motivato sulla procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) del PRP, rilasciato dal Servizio della sostenibilità ambientale, valutazione impatti e sistemi informativi ambientali (SAVI) della Regione Sardegna, fosse stato emesso prima del parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, pronunciato il 4 agosto 2010, con parere n. 43).

Quindi, secondo il Consiglio di Stato, tale procedura ha comportato l'impossibilità di recepire nel parere VAS i contenuti del parere del citato Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Le valutazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici sono quindi state sottoposte al Servizio SAVI, che, con la determinazione 18 aprile 2014, n. 375, ha sostenuto che *"le prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni espresse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici [...], in merito al Nuovo Piano regolatore portuale, pervenute successivamente alla conclusione della procedura di VAS [...], non comportano modifiche tali da poter incidere sulla valutazione ambientale strategica del Piano"*.

Tenuto conto altresì che gran parte delle opere previste nel Piano Regolatore Portuale ricade nelle tipologie d'interventi per le quali è prevista la procedura di VIA di competenza del Ministero dell'ambiente, ad integrazione di quanto già valutato in sede di VAS, la valutazione degli impatti generati dai singoli interventi, potrà essere efficacemente effettuata in tale sede.

Sentite le altre strutture regionali competenti, il citato piano regolatore portuale è stato infine approvato con la delibera di Giunta regionale 20 maggio 2014, n. 18/13.

L'obiettivo del piano regolatore è la riqualificazione del porto vecchio per funzioni turistico - ricreative (nautica da diporto, porto turistico per circa 1.800 imbarcazioni da realizzare in zona con disponibilità di spazi a terra per infrastrutture di servizio). Tutti i traffici commerciali saranno spostati nel porto canale, che sarà dotato delle infrastrutture per lo sviluppo dei traffici contenitori e rinfuse attuali nonché dei futuri traffici Ro - Ro - pax. Saranno quindi realizzate in tale porto non solo nuovi banchinamenti, ma anche le infrastrutturazioni delle aree retrostanti tali banchinamenti, per consentire lo sviluppo di attività connesse alle funzioni portuali, industriali e logistiche nonché alla manipolazione di merci di elevato valore aggiunto.

L'Autorità ha pubblicato sul proprio sito il solo Piano operativo triennale (POT) 2007-2009 con relativo aggiornamento, mentre ha invece reso disponibile il Programma triennale dei lavori pubblici 2015-2017 che è già stato inviato per il parere del CIPE.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Tutti gli interventi che l'Autorità ha indicato sono stati dichiarati dalla stessa conformi al Piano regolatore portuale e al Programma triennale dei lavori, affermazione che risulta riscontrata per la maggior parte degli interventi.

Relativamente al collegamento con piani di portata più generale, due interventi da realizzare nel porto canale, denominati "banchinamento avamposto per navi Ro-Ro - 1° lotto" (costo 44,732 milioni di euro) e "distretto della cantieristica - opere a mare, 2° lotto funzionale" (costo 30,008 milioni di euro), sono anche

previsti nell'XI Allegato infrastrutture.

La relazione non distingue formalmente gli interventi in corso di realizzazione da quelli proposti, ma in sostanza è possibile distinguere le due tipologie, utilizzando le indicazioni relative allo stato di avanzamento procedurale (interventi con gara pubblicata, in attesa di aggiudicazione, con gara aggiudicata, con contratto stipulato).

Dei 16 interventi proposti, 7 riguardano il porto vecchio, 8 il porto canale e 1 la zona di Porto Foxi.

Solo 3 interventi hanno un costo inferiore a 1 milione di euro; 5 interventi hanno un costo tra 1 e 4 milioni di euro; i rimanenti 8 interventi presentano costi superiori ai 4 milioni di euro, con una punta di 44,732 milioni di euro per l'intervento con il maggior costo.

Non sono stati comunicati i dati relativi ai finanziamenti disponibili neanche per gli interventi in corso di realizzazione e per quelli che, in quanto inseriti nell'elenco annuale 2015 del Programma triennale 2015-2017 e da avviare nel 2015 stesso, dovrebbero essere integralmente finanziati.

Osservazioni

Dovrebbe essere verificata la riconducibilità di un limitato numero di interventi al Piano regolatore portuale e al Programma triennale dei lavori.

Dovrebbero essere acquisiti, per tutti gli interventi, i dati relativi ai finanziamenti disponibili.

Dovrebbe essere acquisita la conferma delle priorità indicate dall'Autorità nel Programma triennale dei lavori. Inoltre, tenuto conto che 9 interventi inseriti nel predetto Programma (elenco annuale 2015) hanno la medesima priorità (priorità 1), sarebbe auspicabile ricevere indicazioni che ne differenzino ulteriormente la priorità.

Dovrebbe essere acquisito il POT aggiornato ai fini della verifica di congruenza con il medesimo degli interventi proposti, che è stata per ora riferita solo a PRP e PTLP.

Per l'intervento "distretto della cantieristica - opere a mare, 2° lotto funzionale" (importo 30,008 milioni di euro), incluso nell'XI Allegato Infrastrutture con il minor importo di 29,56 milioni di euro, occorre acquisire la motivazione della differenza dei valori di costo.

Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci

Inquadramento del porto

La circoscrizione territoriale di competenza dall'Autorità Portuale di Cagliari comprende le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti spazi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla "Punta de su Filiu", alla "Punta delle Saline", le aree demaniali marittime, le opere portuali e gli antistanti specchi acquei compresi nel tratto di costa che va dalla zona nord denominata "Lungomare" alla zona sud denominata "Il Macello", nonché il porto di Porto Torres (decreto del Ministero dei trasporti 5 marzo 2008).

Il porto di Olbia è suddiviso in tre aree:

- il pontile Isola Bianca, costituito da una striscia di terra artificiale sulla quale sono state realizzate 8 banchine (5 con "accosto affiancato" e 3 con "accosto in andana") e 3 destinate alle crociere. La striscia di terra ospita vari piazzali per parcheggio e sosta di autoveicoli commerciali e semirimorchi, per un totale di 107.894 mq. La profondità dei relativi fondali va dagli 8,50 ai 10 m;
- il porto Interno, collocato a sud della radice del pontile dell'Isola Bianca e al quale si accede tramite un canale, largo circa 100 m, praticabile da navi con pescaggio non superiore a circa 6 m. Il porto interno è costituito dal molo Brin, lungo 305 m e largo 61 m, dal molo vecchio, lungo 132 m e largo 25 m, dal dente Bosazza, dalla banchina di Via Genova e dal porto romano. La profondità di fondali del porto interno varia dai 2,50 ai 5,80 m.;

- porto Cocciani, presso la zona industriale a N di Olbia, tra Punta Ginepro e Punta Instaula, è costituito da 2 banchine di 252 m e 180 m;
- Il pontile Palmera, staccato fisicamente dal porto e collocato presso la zona industriale di Olbia; è una struttura a T, che sporge per oltre 40 m e ha una larghezza di quasi 60 m. La profondità del relativo fondale raggiunge i 5,80 m

Il porto di Golfo Aranci è costituito da un piccolo porto e dall'area del porto commerciale, dotata di 5 moli e caratterizzata da fondali che permettono l'attracco di navi di grosso tonnellaggio.

Nella zona di competenza dell'Autorità portuale di Olbia e Golfo Aranci è compreso anche il porto di Porto Torres, costituito dal porto civico e dal porto industriale. Il primo, con il molo di ponente, dotato di tre accosti per traghetti RO/RO di oltre 200 m, la banchina della "teleferica" con un accosto per traghetti RO/RO, la banchina Segni/dogana, di oltre 300 m, destinata alle navi da crociera e la banchina dell'Alto Fondale, che chiude il porto ed è dotata di accosto RO/RO. Nella darsena della Capitaneria è sistemato il porto turistico.

Il porto industriale, diviso in due zone, una accessibile e una con accesso limitato, è collocato fuori dal centro abitato, comprende diversi denti d'attracco ed è chiuso da una banchina appoggiata alla diga foranea, della lunghezza di circa 500m.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Secondo quanto riportato nella relazione predisposta dall'Autorità portuale a ottobre 2008, relativa allo stato di attuazione dei piani regolatori vigenti, il PRP del porto di Olbia, approvato con decreto interministeriale dei Ministeri dei lavori pubblici e della marina mercantile 8 febbraio 1962, n. 1300, è stato integrato da 5 varianti e da un adeguamento tecnico funzionale approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 10 marzo 2004, con voto n. 52.

Il PRP di porto Cocciani, che prevedeva banchine per 1.250 m, con fondale al piede di 10 m, terrapieni per circa 60 ha e una darsena di servizio di circa 2 ha, è stato invece approvato dal citato Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 23 ottobre 1981, con voto n. 178. Essendosi presentati problemi per la realizzazione di un primo stralcio delle opere, fu eseguita solamente una parte del piano approvato e fu predisposta una variante per le opere che presentavano criticità. Tale variante è stata poi approvata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il 29 settembre 1998, come adeguamento tecnico-funzionale del vigente PRP, ma l'allora Ministero dell'Ambiente, anche sulla base di un parere della Commissione europea, aveva rilevato la necessità di procedere preliminarmente alla VIA sulla variante stessa, in quanto questa prevedeva avanzamenti della linea di costa a seguito di interramenti.

Secondo quanto indicato dalla suddetta relazione, il PRP del porto di Olbia, le relative varianti e l'adeguamento tecnico-funzionale risultavano quasi totalmente attuati.

Per il porto di Golfo Aranci, invece, il PRP non è stato mai adottato. Quando la linea Civitavecchia - Golfo Aranci passò alle Ferrovie dello Stato (nel 1908), le opere furono realizzate nell'ambito della programmazione dell'Autorità, con fondi propri, senza necessità di approvazione da parte degli organi tecnici preposti alle opere marittime. Nel secondo dopoguerra, le opere da realizzare furono finanziate dalla Cassa per il Mezzogiorno e i relativi progetti furono approvati con leggi speciali, nel 1957 e nel 1967, in quanto aventi carattere di urgenza. Anche le poche opere eseguite dopo la cessazione dell'intervento straordinario nel Mezzogiorno hanno rivestito carattere d'urgenza e non sono quindi state sottoposte all'esame del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Relativamente al nuovo PRP, che interessa i porti di Olbia e Golfo Aranci, il sito dell'Autorità Portuale dà evidenza della relativa adozione, a luglio 2010, e indica, quali ulteriori passaggi da compiere, l'acquisizione del parere del Consiglio superiore ai lavori pubblici, la valutazione ambientale strategica e l'approvazione da parte della Regione Sardegna. Lo stesso sito fornisce una sommaria indicazione dei contenuti del piano.

Il nuovo PRP di Porto Torres risulterebbe invece ancora in corso di elaborazione, dato che l'Autorità portuale avrebbe deciso di svolgere la valutazione ambientale strategica contestualmente alla definizione del piano

stesso.

Non risultano pubblicati sul sito dell'Autorità altri documenti programmatici.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Nel porto di Olbia, operava lo scalo ferroviario di Olbia Isola Bianca, che è stato chiuso nel 2000 unitamente alla bretella che dalla stazione portava alla stazione marittima, bretella ora anche in buona parte smantellata.

Il porto di Golfo Aranci è abbastanza vicino al fabbricato viaggiatori dell'omonima stazione. Il fascio binari prosegue per circa 1.3 km oltre il fabbricato viaggiatori della stazione, ma a circa 500 m dalla stazione è presente il primo degli scambi che permettono l'accesso (in regresso) alla bretella per la vicina stazione di Golfo Aranci Marittima e per il relativo fascio binari dedicato al servizio merci. Il controllo del movimento avviene in loco per parte della giornata, con accompagnamento dei treni da parte del personale addetto e con allungamento dei tempi di percorrenza. Presso la stazione è inoltre presente un fascio merci utilizzato per la sosta dei carri in attesa di essere inviati a Civitavecchia o negli altri scali merci sardi. Era inoltre presente un altro fascio merci, ora dismesso.

Il porto era attraversato da vari binari, di cui cinque, ora in parte smantellati, terminavano all'altezza dei ponti di imbarco. Attualmente sono attivi una delle originarie invasature ferroviarie con ponte mobile specializzato (collegata alla linea ferroviaria per Cagliari) e un approdo sussidiario di emergenza.

Il servizio sulla linea sarda di RFI è ora effettuato per il solo trasporto di vagoni ferroviari, dietro prenotazione e richiesta, con utilizzo dei traghetti in servizio nello stretto di Messina.

Nel porto industriale di Porto Torres è presente un raccordo, ancora armato ma non più utilizzato, collegato alla nuova stazione di Porto Torres.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità non ha espressamente precisato che gli interventi di cui al resoconto sono conformi al vigente Piano Regolatore P=ortuale e al Programma triennale dei lavori. In ogni caso, in mancanza dei citati documenti, non è stato possibile verificare la rispondenza delle opere alla programmazione dell'Autorità.

Relativamente al collegamento con piani di portata più generale, due interventi da realizzare a Golfo Aranci (il "prolungamento pontile est", del costo di 2,878 milioni di euro) e a Porto Torres (i "lavori di prolungamento dell'antemurale di ponente e resecazione della banchina Alto Fondale", del costo di 34 milioni di euro) sono anche previsti, rispettivamente nell'XI Allegato infrastrutture e nel Piano per il sud di cui alla delibera CIPE n. 62/2011. L'Autorità indica come in corso di realizzazione il solo intervento relativo al prolungamento del pontile est del porto di Golfo Aranci, mentre indica tutti gli altri interventi come "da intraprendere".

Dei 30 interventi di cui alla relazione, 9 riguardano il porto di Olbia, 4 il porto di Golfo Aranci e 17 il porto di Porto Torres.

Premesso che l'Autorità non indica espressamente il "costo" dei citati interventi, ma parla solo di "finanziamento", e ritenuto che quest'ultimo possa essere individuato quale costo, si rileva che ben 17 interventi hanno un costo inferiore a 1 milione di euro, 11 interventi hanno un costo tra 1 e 4 milioni di euro, mentre i rimanenti 2 interventi presentano costi superiori ai 4 milioni di euro, con una punta di 34 milioni di euro per l'intervento con il maggior costo.

Per la quasi totalità degli interventi è stata comunicata l'esistenza di finanziamenti dell'Autorità, che sembrano coprire l'intero costo. Sembrano esistere cofinanziamenti statali solo per gli interventi relativi al prolungamento del pontile est del porto di Golfo Aranci e ai lavori di prolungamento dell'antemurale di ponente e resecazione della banchina Alto Fondale del porto di Porto Torres, nonché cofinanziamenti regionali per 2 interventi da realizzare a Porto Torres, denominati "miglioramento dell'accesso dell'area

fronte mare fra la città di Porto Torres e il suo porto civico e adeguamento delle connessioni intermodali" (POR 2007-2013) e "realizzazione dello scalo di alaggio e varo delle imbarcazioni con gru all'interno del polo nautico del nord-ovest della Sardegna". Nessun intervento risulta finanziato da privati.

Osservazioni

Dovrebbero essere acquisiti PRP, POT e programma triennale dei lavori al fine di verificare la riconducibilità degli interventi ai predetti documenti.

Dovrebbero essere descritti i contenuti di tutti i progetti e, in particolare, dei progetti individuati come 1° e 2° lotto dei "lavori di costruzione Enti di Stato".

Per l'intervento di Golfo Aranci, l'XI Allegato Infrastrutture di cui alla delibera CIPE n. 26/2014 riporta un minor costo di 2,58 milioni di euro integralmente finanziato; per l'intervento di Porto Torres, la delibera CIPE n. 62/2011 riporta la denominazione di "hub portuale di Porto Torres, 1° lotto", un minor costo di 30 milioni di euro, disponibilità per 2,5 milioni di euro e un fabbisogno, finanziato dalla stessa delibera, di 27,5 milioni di euro. Occorrono chiarimenti in merito.

Dovrebbe essere confermato che i finanziamenti possono essere considerati quali costi degli interventi e acquisita l'indicazione delle relative priorità.

Autorità portuale di Piombino

Inquadramento del porto

Il territorio di Piombino ha un'antica vocazione industriale e portuale. Lo scalo portuale risale al V secolo d.c.. quando veniva utilizzato, principalmente, come porto di sbarco dei minerali di ferro provenienti dall'Isola d'Elba,

Le attività produttive nel territorio si sono sviluppate nel tempo e con la nascita dell'industria moderna (XIX), Piombino è divenuto un polo importante dove si è sperimentato il primo ciclo siderurgico integrale italiano (1908).

Negli anni sessanta il porto conobbe un ulteriore incremento di traffico grazie allo sviluppo del turismo verso l'Isola d'Elba. Inoltre, in quegli anni Piombino è divenuto un importante polo industriale con la presenza di produttori leader nel settore siderurgico (barre, rotaie, laminati, tubazioni, ecc.).

In questo contesto, il porto di Piombino si è sviluppato secondo le proprie vocazioni, industriali e turistico-tragheistiche.

Nel 1996 è stata istituita l'Autorità Portuale di Piombino che nel 1999 ha esteso la giurisdizione ai porti elbani di Portoferraio e Rio Marina, dal 2002 anche di Cavo nell'Elba.

Geograficamente il Porto di Piombino, che dispone di circa 125.000 mq di aree a terra, è posizionato al centro della costa Toscana ed a breve distanza dalle infrastrutture del corridoio plurimodale tirrenico.

La circoscrizione territoriale, per il porto di Piombino, si estende dalla radice della scogliera del molo Batteria fino al bacino antistante la Centrale Enel di tor di Sale.

Il porto ha un bacino delimitato a sud-est dal molo sopraflutto, detto Batteria, ed a Nord-Est dal pontile Lusid (detto ex ILVA) .

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP) del porto di Piombino, adottato il 16 ottobre 2008 è stato approvato definitivamente dal Consiglio Regionale della Toscana il 26 luglio 2013 in seguito all'acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e della pronuncia di compatibilità ambientale della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA. Il nuovo PRP è finalizzato a dare risposte

programmatiche alle pressanti esigenze di razionalizzazione e sviluppo portuale, nell'ottica di perseguire obiettivi di lungo periodo nel quadro della programmazione dello sviluppo locale, regionale e nazionale.

Il nuovo P.R.P. si propone di costruire/prolungare banchine per 2500 mt (dai 2.300 m attuali a 5.575 m); di costruire/bonificare 790 m² aree portuali (dagli attuali 300 m² a 1.090 m²); il fondale minimo da -8m a -13m e il fondale max da -10,5 m a -20 m); il canale di accesso a -20 m.

Piano triennale Lavori Pubblici, anni 2014-2016, è stato approvato dal Comitato Portuale il 30 ottobre 2013.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

L'attività portuale attualmente soffre, ancora, di notevoli criticità infrastrutturali che ne hanno impedito un maggiore sviluppo e, anzi, nel tempo hanno provocato una riduzione di competitività delle imprese industriali e portuali presenti.

Per quanto riguarda i collegamenti terrestri il porto di Piombino è collegato alla Strada Statale 398 ed alla S.G.C. Variante Aurelia esclusivamente attraverso la viabilità cittadina.

Si tratta di un collegamento che oltre ad interferire negativamente con il traffico cittadino è fortemente condizionato dalla presenza di un passaggio a livello posto proprio lungo la direttrice principale di accesso alle aree portuali, L'interferenza con intollerabili fenomeni di congestione, in particolare durante il periodo estivo, del traffico cittadino.

Circa i collegamenti ferroviari, a servizio dei passeggeri, esiste una sola linea peraltro a binario unico (diramazione della linea ferroviaria Genova - Pisa - Roma).

L'interporto più vicino è l'Amerigo Vespucci che, ubicato nel Comune di Collesalveti, dista circa 90 km dal Porto di Piombino.

Il Porto di Piombino è inserito nella rete TEN-T c.d. - Rete Comprehensive.

La limitata disponibilità di piazzali e l'insufficienza delle banchine origina l'uso promiscuo di alcuni attracchi ed una conseguente vicinanza tra le diverse tipologie di traffico. In alcuni casi, infatti, le banchine vengono utilizzate indistintamente sia per il traffico di rinfuse solide, sia per il traffico Ro-Ro, sia per il carico-scarico di prodotti stagionali, con irrazionale sovrapposizione tra le diverse tipologie di traffico e conseguente possibile pericolo per i passeggeri diretti all'imbarco .

Il Porto dispone attualmente di 2.300 metri lineari di banchine e 15 ormeggi.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Interventi in corso di realizzazione

Come sopra specificato il porto opera in presenza di forti criticità infrastrutturali che ne hanno impedito un maggiore sviluppo e, nel tempo, delineato una riduzione di competitività delle imprese industriali e portuali presenti.

L'aggravarsi della crisi economica in generale e, in particolare, della situazione di alcune delle industrie locali, tra cui spicca la vicenda della azienda siderurgica Lucchini S.p.a., ha comportato l'avvio di una fase di sensibilizzazione del Governo centrale finalizzata alla definizione delle problematiche insorte.

Il Governo, al fine di fronteggiare l'ingente crisi sopra specificata ha emanato il D.L. 26.4.2013 n. 43, convertito con Legge 24.6.2013 n.71; stabilendo che " *l'area industriale di Piombino è riconosciuta quale area in situazione di crisi industriale complessa*".

In ossequio al citato D.L. 43/2013, in data 12 agosto 2013 è stato stipulato un primo Accordo di Programma Quadro (APQ) denominato " *Interventi di infrastrutturazione, riqualificazione ambientale e reindustrializzazione dell'area portuale di Piombino*" con l'obiettivo di " *realizzare gli interventi di*

implementazione infrastrutturale del porto di Piombino, di natura ambientale e di potenziamento delle attività operative previste nel Piano Regolatore Portuale".

Successivamente, in data 16 gennaio 2014, è stato definito un Protocollo di Intesa tra i Ministeri competenti, la Regione Toscana, la Provincia di Livorno, il Comune di Piombino e l'Autorità Portuale, che impegna le parti ad attuare un piano complessivo di azioni atte sia a stabilizzare e rendere duratura l'operatività del polo siderurgico di Piombino sia a valorizzare le potenzialità, industriali e produttive, del territorio.

Il 20 aprile 2014 è stato poi stipulato un secondo APQ recante la "*Disciplina degli interventi per la riqualificazione e la riconversione del polo industriale di Piombino*". Quest'ultimo accordo è finalizzato alla definizione di una complessiva ed unitaria manovra di intervento per l'attuazione di un Progetto di messa in sicurezza, riconversione e riqualificazione dell'area industriale.

In dettaglio, gli interventi in corso di realizzazione rientrano nel progetto :

1. Interventi infrastrutturali anche a carattere ambientale in attuazione del nuovo P.R.P. per il rilancio della competitività industriale e portuale del porto di Piombino.

A seguito dell'entrata in vigore del suddetto D.L. 43/2013 è stata sviluppata la progettazione preliminare di un primo lotto funzionale delle opere, di espansione a nord, previste nel vigente PRP, così come modificato dall'Adeguamento Tecnico Funzionale 2013, finalizzato alla realizzazione di un nuovo attracco per navi porta rinfuse.

Le opere oggetto di intervento sono quelle necessarie per la realizzazione del piazzale di radice della darsena nord, di circa 350 m della banchina est della darsena nord, di una parte del molo (c.d nord) che delimita, ad est, la predetta darsena, oltre che il dragaggio, a quota -20.00 m s.m.m., del canale di accesso dell'area di evoluzione posta in corrispondenza dell'imboccatura portuale e di un canale, prospiciente la nuova banchina. E' stato poi previsto il prolungamento di un altro molo denominato batteria.

Sulla base del progetto preliminare è stata esperita una procedura di appalto per la progettazione, definitiva ed esecutiva, e per la realizzazione dei suddetti lavori.

I lavori di realizzazione del progetto in argomento, sono iniziati il 18 aprile 2014 e, secondo contratto, dovranno essere ultimati entro il 13 aprile 2015. Il finanziato dell'intervento è posto a carico dell' APQ datato 12 agosto 2013.

Il costo dell'opera risulta pari a 102,8 milioni di euro ed il tempo per la realizzazione è stato quantificato in 12 mesi.

Interventi proposti

2. Piattaforma per la demolizione, riciclaggio e refitting delle navi commerciali e speciali

L'APQ sottoscritto il 24 aprile 2014 prevede, attraverso l'attuazione di programmi di sviluppo nel settore dello smantellamento delle navi ed in quello della manutenzione e del refitting navale, anche la realizzazione di un bacino di carenaggio alleggiante.

L'attuazione del programma alla base dell'APQ ed in particolare la realizzazione dell'intervento proposto risultano coerenti con gli atti di indirizzo dell'UE in tema di rete e di trasporto. L'intervento risulta altresì coerente con il Piano d'azione per una siderurgia europea competitiva e sostenibile e con il Regolamento (UE) n.1257/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 10 novembre 2013 relativo al riciclaggio delle navi.

Sulla base di tali prospettive il progetto prevede la realizzazione dei primi 150 m della banchina nord della darsena nord, l'estensione dei dragaggi a quota - 20.00 m s.m.m. dello specchio acqueo prospiciente la banchina est fino alla nuova banchina nord e l'allargamento di circa 30 m del canale dragato. Inoltre è previsto il prolungamento del molo nord a cassoni di circa 60 m. A fine lavori la superficie complessiva dei

piazzali, che saranno dotati di tutti gli impianti necessari per lo svolgimento delle attività di demolizione e refitting, risulterà pari a 116.000 m2.

Per la realizzazione delle opere, il cui costo è stato quantificato in 50,6 milioni di euro, sono previsti 18 mesi.

3. a Prolungamento della SS 398 fino al porto

L'intervento prevede la realizzazione del prolungamento della SS 398 sino alle aree portuali. Sin dall'approvazione, nel 1994, del Piano Regolatore Generale del Comune di Piombino è stata prevista e ritenuta indispensabile una connessione viabilistica tra il porto di Piombino ed il corridoio infrastrutturale tirrenico, mediante il completamento del tracciato della SS398.

Il costo complessivo del progetto, diviso in due lotti, ammonta a 100 milioni di euro, di cui 60 milioni di euro per il I° Lotto (tratta Montegemoli – Gagno) e 40 milioni di euro per il II° Lotto (tratta Gagno - Porto Poggio Batteria).

Per la realizzazione del progetto è stato ipotizzato sia il ricorso al Partenariato Pubblico Privato che all'Appalto di Lavori.

Il tempo calcolato per l'esecuzione dei due lotti risulta pari a ventiquattro mesi.

3. b Nuova strada di accesso al porto di Piombino – stralcio 398 svincolo Terre Rosse

Trattasi della realizzazione di uno stralcio funzionale dello svincolo della SS 398 denominato *Gagno - Terre rosse* la cui realizzazione consentirà l'ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino evitando l'attraversamento di quartieri abitati. La realizzazione di questo stralcio di opera scaturisce da una prescrizione fatta dalla Commissione della Valutazione di Impatto Ambientale Nazionale (VIA) al nuovo P.R.P.

Il costo dello stralcio funzionale risulta pari a 12,5 milioni di euro ed i tempi per la realizzazione computati in dodici mesi.

4. Area Unità di Business per la logistica industriale

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di un'area logistica con accesso diretto alla banchina nord dell'omonima darsena ed alle aree industriali retroportuali, dotata di tutti gli impianti ed attrezzature necessarie per consentire l'insediamento di attività di logistica industriale. Il costo totale delle opere infrastrutturali ammonta a 40 milioni di euro e il tempo complessivo, previsto per la realizzazione delle stesse, è pari a 18 mesi.

5. Terminal rinfuse pregiate (progetto economicamente diviso in due fasi)

Il progetto si propone di realizzare, all'interno della Darsena nord, un terminal per il traffico di rinfuse pregiate che, secondo le previsioni del P.R.P. vigente, occuperà la banchina Ovest della darsena ed il terrapieno a tergo fino al limite delle aree in concessione allo stabilimento Lucchini, fornendo una risposta adeguata alle richieste degli operatori.

Considerati i rilevanti costi da sostenere per realizzare tutte le opere descritte (circa 125 milioni di euro) e dei tempi di costruzione necessari è prevista la realizzazione del Terminal in due lotti funzionali.

Il costo del primo lotto funzionale è previsto pari a 63,35 milioni di euro mentre il costo del secondo lotto funzionale pari a 61,00 milioni di euro. Il tempo complessivamente previsto per la realizzazione delle opere infrastrutturali sopradescritte è previsto pari a 24 mesi naturali e consecutivi.

Il tempo per la realizzazione dei due lotti risulta pari a quarantotto mesi, ventiquattro per la realizzazione del primo e ventiquattro per la realizzazione del secondo.

6. Area portuale Lucchini – Cevital

L'intervento prevede la realizzazione, nelle aree retroportuali, di un piazzale di superficie complessiva pari a circa 15 ettari, dotato di una banchina operativa lunga 450 m, collegato direttamente alle aree dell'insediamento industriale Lucchini-Cevital, nel quale si potranno sviluppare sia i traffici connessi alle attività dello stabilimento, sia i traffici afferenti il settore siderurgico, che quello agroalimentare ed alle attività logistiche.

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è di 61,20 milioni di euro.

E' stato ipotizzato, per la realizzazione di queste opere un tempo complessivo pari a 24 mesi.

7. Realizzazione aree di stoccaggio prodotti industriali e di connessione logistica porto – stabilimenti.

L'intervento ha per oggetto la realizzazione di un piazzale, per lo stoccaggio di prodotti industriali, che è collegato, attraverso una viabilità interna recentemente realizzata, alle aree portuali, agli stabilimenti industriali esistenti e all'area industriale retro portuale.

E' necessario procedere alla bonifica delle aree c.d. ex-OMO ed ex-carbonili che hanno un'estensione complessiva pari a circa 7 ettari. L'Autorità dispone delle caratterizzazioni dei terreni da bonificare e ha finanziato ed affidato la progettazione della bonifica. Dopo aver effettuato la bonifica è previsto l'affidamento in concessione, mediante procedura ad evidenza pubblica, ed a canoni di mercato delle aree bonificate; il Concessionario dovrà provvedere, mediante l'ausilio di capitale privato, ad effettuare i lavori di insediamento, impianto ed urbanizzazione.

La realizzazione del progetto per la realizzazione delle aree di stoccaggio previa bonifica è prevista in 15 mesi con un costo pari a 8,0 milioni di euro.

8. Chiusura varco e prolungamento Molo Foraneo sopraflutto. Possibilità di almeno un accosto per navi da crociera

L'intervento si prefigge la chiusura del varco compreso tra la testata dell'esistente molo Batteria, e la realizzanda opera di prolungamento a cassoni (vedi sopra descritto intervento n.1) del molo; ultimati i lavori di completamento della sezione del molo Batteria e in seguito alla realizzazione dell'ulteriore prolungamento, di circa 215 m, si avrà un molo avente una lunghezza complessiva pari a 430 m.

Il costo totale delle opere infrastrutturali sopradescritte è preventivato in 16,5 milioni di euro. Il tempo complessivo previsto per la loro realizzazione 15 mesi.

9. Bonifica urbanizzazione aree retroportuali appartenenti al demanio dell'Autorità Portuale per fini connessi alla portualità, alla logistica, alla nautica ed alla cantieristica

L'Autorità Portuale ha acquisito e sta acquisendo circa 22 ettari di aree retro portuali, denominate ex-Irfid, funzionalmente collegate alle aree del nuovo P.R.P. Il Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Piombino prevede, per dette aree, la destinazione ad attività prevalentemente connesse alla portualità, alla logistica, alla nautica, alla cantieristica e comunque ad attività di piccole e medie imprese. All'Autorità Portuale è nota la caratterizzazione delle aree e si è attivata per la predisposizione di un progetto di bonifica e successiva urbanizzazione.

Il costo previsto per la sistemazione delle aree è stimato in 8 milioni di euro (di cui 4 per la bonifica e 4 per l'urbanizzazione primaria) già a disposizione dell'Autorità Portuale in quanto stanziati dalla Regione; il tempo per la realizzazione è di ventiquattro mesi.

10. Progetto Raccordo Ferroviario

L'Autorità Portuale di Piombino prevede di realizzare un ampio programma di interventi ferroviari, concordati con l'Autorità Portuale di Livorno, detti "di sistema":

- la connessione ferroviaria porto - interporto;
- la connessione ferroviaria tra Interporto e linea Pisa - Collesalveti - Vada;
- il bypass della stazione di Pisa;
- il raccordo ferroviario interno al porto di Piombino ed innesto linea Tirrenica e Campiglia.

Il costo previsto per la realizzazione del raccordo, che dovrà servire le aree della Darsena Nord del nuovo PRP, risulta pari a 8 milioni di euro e la realizzazione è prevista in sedici mesi.

11. Adeguamento tecnico Funzionale del porto di Rio Marina

L'intervento ha per oggetto la messa in sicurezza del porto di Rio Marina e l'adeguamento delle infrastrutture portuali interne necessario per migliorarne l'agibilità, la funzionalità e la sicurezza; in dettaglio è previsto il prolungamento sia del molo sopraflutto che del molo sottoflutto, il rifacimento delle banchine interne del bacino storico, la messa in sicurezza del pontile vigneria.

Il costo previsto per la realizzazione degli interventi ammonta a 6.600.000,00 euro ed i tempi previsti per la sua realizzazione risultano pari a 16 mesi.

12. Adeguamento tecnico funzionale del porto di Portoferraio

L'intervento ha per oggetto l'adeguamento delle infrastrutture portuali alle nuove dimensioni dei vettori marittimi che frequentano il maggiore porto Elbano e per migliorarne l'agibilità, la funzionalità e la sicurezza; in dettaglio:

- Prolungamento di circa 65 m della banchina Alti Fondali in modo da raggiungere una lunghezza del fronte di accosto pari a 180 m;
- Prolungamento di circa 25 m del pontile n°1 e realizzazione dell'ampliamento del dente di attracco posto sul lato sud del pontile in modo da incrementare la superficie del piazzale per l'incolonnamento delle autovetture in attesa dell'imbarco. A seguito dell'intervento il pontile n° disporrà di due attracchi con una lunghezza del fronte di accosto pari a 125 m.

Il tempo complessivo necessario per realizzare le opere infrastrutturali è stato stimato pari a 16 mesi. Il costo complessivo risulta pari a 5.700.000,00 euro

Osservazioni

Ove il Governo volesse effettivamente riqualificare e rilanciare sia l'area industriale che l'area portuale della città di Piombino sarebbe necessario realizzare buona parte degli investimenti proposti dall'Autorità. In particolare dovrebbe essere risolto il problema dell'interferenza traffico portuale/città; in tale ottica occorrerebbe realizzare i collegamenti del porto con le arterie principali.

Autorità portuale di Carrara

Inquadramento del porto

Il porto di Carrara è costituito da un singolo bacino (avente in pianta forma trapezoidale) ricavato da due frangiflutti lunghi rispettivamente 610 m (a est) e 1067 m (a ovest).

Le principali attività economiche del territorio apuano sono quelle legate all'attività estrattiva e meccanica ma anche industriale e turistica, soprattutto lungo le spiagge del litorale.

Dal punto di vista industriale il porto ospita, dal 1942, uno storico Cantiere Navale (Nuovi Cantieri Apuani), dove attualmente si realizzano grandi imbarcazioni da diporto.

Per quanto riguarda il settore meccanico industriale una particolare menzione merita lo stabilimento della Nuovo Pignone della G.E Oil & Gas dove mediamente lavorano 900 persone tra diretti ed indiretti. Il suddetto stabilimento produce enormi moduli industriali che vengono imbarcati nel porto di Marina di Carrara per le destinazioni finali e, pertanto, la competitività di tale stabilimento è direttamente collegata alla presenza del porto.

La presenza del nuovo Pignone ha contribuito in maniera determinante a migliorare l'export. Infatti nel 2014 il fatturato di tale settore è aumentato del 114%, per un volume di affari pari a circa 746 milioni di euro.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) attualmente in vigore risale al 1981.

L'AP, considerato che detto PRP ha esaurito le sue funzioni di programmazione, sta redigendo un nuovo PRP che a levante prevede un nuovo bacino portuale e un approdo turistico da oltre 1000 ormeggi. Sono inoltre previsti un'area extra doganale, destinata ai traffici ro-ro e passeggeri con relativa stazione marittima, ulteriori magazzini portuali per complessivi 18.000 mq, una viabilità dedicata al traffico su gomma nonché il potenziamento della rete ferroviaria interna al porto.

Le funzioni che il porto dovrà svolgere nella futura configurazione saranno sostanzialmente quelle attuali; in particolare sarà mantenuta la principale vocazione per il traffico breakbulk (merci alla rinfusa) con nuovi ormeggi con pescaggio di 12 m per soddisfare le esigenze dei traffici intercontinentali di navi più grandi. Inoltre, sarà confermata la funzione cantieristica, sebbene orientata alla nautica da diporto.

Il Piano operativo triennale (POT) 2014/2016 nella sua revisione 2013 è stato approvato dall'Autorità Portuale il 7 novembre 2013 con delibera n.20.

Il Piano triennale delle opere pubbliche (PTLP) 2014-2016 prevede interventi per complessivi 71.372.823 € (vedi Delibera CIPE n. 31/2014).

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Il porto è collegato ai due caselli autostradali dell'Autostrada A12 di Carrara e di Massa, distanti rispettivamente 3 e 5 Km: il casello di Carrara è collegato al porto da una strada a 4 corsie anche se a prevalente vocazione urbana; anche il casello di Massa è collegato al porto da una strada a 4 corsie.

A circa 15 km da Carrara si trova l'innesto dell'autostrada A15 con la suddetta autostrada A12; l'A15 consente di raggiungere le autostrade A1, A21, A4 e A22.

Sia il porto che il Centro retroportuale sono serviti da raccordo ferroviario che offre la possibilità di ricevere e spedire merci con il vettore ferroviario.

Il porto si trova inoltre a 4 km dalla stazione merci di Massa Zona Industriale, sulla dorsale ferroviaria tirrenica. La linea ferroviaria che collega la stazione di Massa con i nodi di Pisa e di Firenze è inserita nella rete europea core.

La stazione ferroviaria merci di Massa Zona Industriale dispone di binari di presa e consegna, di cui due completamente automatizzati e telecomandati dal Centro di Controllo Traffico di Pisa.

Il collegamento tra il porto e la stazione merci è diretto ed è gestito dall'Autorità Portuale.

Il porto è collegato in modo funzionale con il Centro intermodale retroportuale, distante 500 m, con aree operative di complessivi 200.000 mq, magazzini coperti per una superficie di circa 10.000 mq e una officina

di 650 mq; all'interno del Centro sono ubicati 2 binari che collegano il Centro alla zona industriale di Massa e precisamente allo scalo merci della stazione di Massa.

Il Porto di Carrara è inserito nella rete TEN-T c.d. Rete Comprehensive (da completare entro il 2050).

Il bacino portuale ha quattro banchine; la più lunga è la banchina Fiorillo (500 m di lunghezza e 70 m di larghezza). Complessivamente la superficie totale delle 4 banchine è di circa 123.500 mq.

Tutte le quattro banchine sono attrezzate per movimentare ogni tipo di merce secca, inclusi i containers.

Il porto consente l'attracco di navi di lunghezza fino a 230 m e pescaggio fino a 9,8 m. Nel porto sono presenti anche 250 ormeggi per la nautica da diporto.

A terra, oltre alle aree interne per il deposito delle merci per complessivi circa 200.000 mq, il porto dispone di 3 magazzini (per una superficie complessiva di circa 4000 mq).

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Dragaggio del bacino portuale e relativo passo di accesso al porto;

L'intervento prevede il dragaggio di sedimenti del bacino portuale e del relativo passo di accesso per un volume pari a circa 820.000 mc, al fine di garantire, nel medio periodo, il mantenimento della profondità necessaria a far accedere al porto navi con circa 12 m di pescaggio.

Il dragaggio permetterà di sfruttare la potenzialità della banchina Fiorillo, realizzata per operare con fondali di 12,00 m e soddisfare l'esigenza manifestatasi negli ultimi anni di accogliere navi di maggiori dimensioni, rispetto a quelle che possono essere attualmente accolte, per le quali si è registrato un incremento delle domande di accosto.

Secondo il cronoprogramma, sono in corso la progettazione e la caratterizzazione dei sedimenti da dragare.

L'importo complessivo dell'intervento è pari a complessivi 7.000.000 €. La durata dei lavori è prevista pari a 7 mesi. L'intervento è coerente con il Piano Regolatore Portuale.

Potenziamento della rete ferroviaria portuale

L'intervento consiste nella realizzazione di tre binari ferroviari a tergo della banchina Fiorillo ed il loro raccordo al fascio di binari ferroviari esistenti nel porto che sarà comunque potenziato con un terzo binario. L'intervento comprende anche la verifica della rispondenza della dorsale ferroviaria che collega il porto di Marina di Carrara con la Stazione di Massa Zona Industriale agli standard europei e alle norme tecniche di RFI e l'eventuale attuazione delle necessarie azioni al fine di garantire l'efficienza dell'impianto ferroviario portuale in connessione con la dorsale ferroviaria tirrenica mediante il raccordo base.

Secondo le previsioni del cronoprogramma è in corso la progettazione dell'intervento. Il costo complessivo degli interventi ammonta a 2.700.000 €. La durata dei lavori è prevista in 12 mesi.

L'intervento è coerente con il Piano Regolatore Portuale.

Progetto di riqualificazione ambientale e funzionale dell'interfaccia porto-città

I principali obiettivi dell'intervento sono di migliorare l'accesso al porto, razionalizzare i flussi di traffico, migliorare il transito dei pezzi prefabbricati di grandi dimensioni, nonché di riqualificazione ambientale e paesaggistica del porto.

L'importo complessivo dell'intervento è di 35.434.416 euro ed è prevista la sua realizzazione in 4 lotti funzionali, denominati "ambiti". Parte dei fondi (9.000.000 di euro) sarà stanziata dall'AP. La durata dei lavori è prevista in 30 mesi.

In dettaglio:

- ambito 1: le opere previste consistono nella creazione di un nuovo varco di accesso al porto mediante la realizzazione di un ponte sul torrente Carrione e la razionalizzazione del sistema viario di accesso al porto direttamente dalla viabilità provinciale; l'importo è pari a 7.480.115 euro;
- ambito 2: riguarda la sistemazione della viabilità tra cui la sistemazione del varco di accesso di Ponente al porto di Marina di Carrara mediante la demolizione e la delocalizzazione dei manufatti esistenti che attualmente ostacolano il regolare transito dei mezzi pesanti e non consentono l'accesso a pezzi di notevoli dimensioni; l'importo è pari a 5.734.752 euro;
- ambito 3: le opere previste sono direttamente collegate a quelle previste nell'ambito 2 nel senso che riguardano la delocalizzazione delle attività attualmente svolte nei manufatti ricadenti nell'ambito 2, che devono essere rimossi; l'importo è pari a 12.762.072 euro;
- ambito 4: si tratta di interventi di riqualificazione della parte esterna di ponente mediante la realizzazione di un percorso pedonale con affaccio diretto sul mare; l'importo del lotto è pari a 9.457.475 euro.

Il progetto è stato esaminato dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed approvato ai sensi dell'art.81 del DPR 616/1977 e DPR 383/1994.

L'intervento è ricompreso nell' XI° Allegato al Documento di Economia e Finanza 2013 – 2015, su cui il CIPE ha espresso parere con delibera n. 26/2014. Nell'Allegato infrastrutture è indicato un costo dell'opera pari 38.430.000 euro.

Autorità portuale di Livorno

Inquadramento del porto

Il porto di Livorno si affaccia sull'Alto Tirreno, nella parte Nord-Occidentale della Toscana, e si compone di:

- Porto Vecchio a Sud, caratterizzato da due bacini (Avamporto e Porto Mediceo).
- Porto Nuovo e Canale Industriale a Nord, caratterizzato da Bacino S. Stefano e Porto Industriale.

Si tratta di uno scalo polivalente, dotato cioè di infrastrutture e mezzi che consentono di accogliere qualsiasi tipo di nave e di movimentare qualsiasi categoria merceologica ed ogni tipologia di traffico (LO-LO, rotabile RO-RO, rinfuse liquide e solide, auto nuove, crociere, ferries, prodotti forestali, macchinari, ecc.).

Al porto si può accedere attraverso due imboccature:

- La Bocca Nord, compresa fra l'estremità Ovest della diga del Marzocco e la diga della Meloria, è orientata a Nord Ovest, ha un'ampiezza di circa 300 m e comunica direttamente con il Bacino S. Stefano.
- La Bocca Sud, compresa tra l'estremità Sud della diga Curvilinea e l'estremità Ovest della diga della Vegliaia, è orientata verso Ovest ed ha una larghezza di circa 580 m. Il canale di accesso in corrispondenza dell'imboccatura ha una larghezza di circa 190 m ed una profondità pari a 15 m e consente l'accesso all'Avamporto, che comprende il complesso del nuovo bacino di carenaggio e la darsena Morosini.

Dall'avamporto, attraverso una bocca di accesso orientata a Ovest, larga circa 100 m, con profondità massima pari a -12.00 m s.m., si accede al porto Mediceo che costituisce l'area più vasta del Porto Vecchio. Sempre dall'Avamporto attraverso un canale di navigazione dragato a quota -13.00 m s.m. e largo circa 100 metri orientato secondo la direzione SN si accede al bacino S. Stefano. Nella parte di ponente del bacino vi è la zona di evoluzione per le navi dirette alla Nuova Darsena Petroli, alla Calata Alti Fondali Varesini ed al costruendo Molo Italia (diametro area di evoluzione pari a circa 500 m).

Dal Bacino S. Stefano, attraverso un canale largo 100 m., con larghezza utile dragata a quota - 13 m. s.m. pari a circa 70 metri, si accede al bacino di evoluzione del Porto Nuovo (diametro di area di evoluzione pari a circa 375 metri), dal quale si accede alla Darsena Toscana, alla Darsena Inghirami, alla Darsena Ugione ed

al Canale Industriale. Le quote dei fondali lungo gli attracchi del Bacino S. Stefano (Nuova Darsena Petroli e Calata Alti Fondali), nel bacino di evoluzione del Porto Nuovo Industriale e nella porzione Est della Darsena Toscana sono pari a – 13 m. s.m., mentre nella restante parte del porto sono generalmente inferiori a – 10.00 m s.m.

Il porto presenta le seguenti dotazioni:

- superficie totale: circa 2,5 km² ;
- superficie piazzali per le merci: circa 820.500 m²;
- superficie movimentazione container: 543.000 m²;
- area totale terminal: 1.000.000 m² all'aperto e 70.000 m² coperti (fonte sito AP)
- capacità magazzini e silos: 449.400 m³ ;
- lunghezza banchine: 11.901 m;
- fondali massimi: 13 m;
- gru adibite a movimentazione container: 12;
- capacità di movimentazione container: 1.000.000 TEUs/ anno;
- terminal container: 2.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale vigente del Porto di Livorno è stato approvato con D.M. n. 27 del 10 gennaio 1953 e successivamente modificato con D.M. n. 1801 del 26 marzo 1953 e D.M. del 17 ottobre 1973.

L'Autorità Portuale di Livorno ha però avviato le procedure per la redazione e l'adozione del nuovo Piano Regolatore Portuale sottoscrivendo il 10 luglio 2008 un'intesa con gli enti territoriali (Regione Toscana, Provincia di Livorno e Comune di Livorno), che prevede un coordinamento stretto delle reciproche procedure e definisce gli obiettivi condivisi da raggiungere con la redazione e l'approvazione del piano.

Il Piano è stato adottato dall'Autorità Portuale con delibera del Comitato Portuale n. 34 del 19 dicembre 2013, previa intesa col Comune di Livorno. È stato poi approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 63 del 17 ottobre 2014. È in fase di approvazione, ai sensi dell'art.5 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, da parte della Regione Toscana (l'approvazione è prevista entro la scadenza della legislatura regionale, cioè primavera 2015).

Col nuovo Piano regolatore l'Autorità portuale si pone i seguenti obiettivi:

1. una riorganizzazione funzionale del porto attuale allo scopo di ottenere una sua maggiore efficienza e produttività;
2. un ampliamento a mare del porto, con la realizzazione di circa 5 km di nuove banchine, 2 milioni di m² di piazzali, con fondali a -16 mt ed una nuova imboccatura, in grado di accogliere le nuove grandi navi di progetto;
3. una valorizzazione delle aree retroportuali, rendendo più efficiente il loro collegamento con il porto, per sviluppare i servizi di logistica integrata alle merci;
4. ferrovie e strade adeguate alle esigenze di rapido instradamento delle merci verso i mercati di riferimento, rendendo efficiente il collegamento con il corridoio 1 delle reti TEN-T;
5. la riqualificazione delle aree portuali di interfaccia con la città per sviluppare il diporto e la crocieristica e nuovi servizi ad essi collegati realizzando:
 - a. il nuovo porto turistico nel porto Mediceo-Darsena Nuova, delocalizzando i circoli della nautica sociale nello specchio acqueo della Bellana;
 - b. l'ampliamento del porto passeggeri, includendovi le aree portuali delle calate Pisa, Orlando e Alto Fondale;
6. riorganizzare il sistema delle riparazioni navali per renderlo più compatibile dal punto di vista ambientale e potenziando contemporaneamente la filiera della produzione e riparazione delle navi da diporto, mantenendo comunque una concreta offerta di servizi per la riparazione navale di media grandezza.

I suddetti obiettivi sono coerenti con gli interventi proposti per l'inserimento nel costituendo Piano

nazionale della portualità e della logistica.

Il Piano Operativo Triennale (POT) 2013-2015 si riferisce alla prima fase della Piattaforma Europa quale parte integrante del “porto dei contenitori” e come destinazione della delocalizzazione del “porto petroli”. Entrambi i suddetti porti sono aree del sub-ambito “porto operativo”.

Inoltre il suddetto POT riporta quali investimenti necessarie alla piena integrazione porto-interporto il Collegamento ferroviario Porto - Interporto Toscano “A. Vespucci”, comprendente lo Scavalco del corridoio tirrenico Porto Interporto (10 milioni di euro) e il Collegamento Interporto Vespucci – Linea ferroviaria Pisa-Collesalveti-Vada (25 milioni di euro), interventi per i quali è stato richiesto l’inserimento nel costituendo Piano nazionale della portualità e della logistica.

Gli interventi contenuti nel Piano Triennale dei Lavori Pubblici (PLTP) 2015-2017, attinenti agli interventi per i quali è stato richiesto l’inserimento nel costituendo Piano nazionale della portualità e della logistica sono i seguenti:

- *Potenziamento infrastrutture ferroviaria Sponda Est Darsena Toscana*: per cui è previsto uno stanziamento di 500.000,00 euro per il 2015 e di 1.600.000 euro per il 2016.
- *Nuova viabilità L. da Vinci Galvani*, per cui è previsto uno stanziamento di 1.000.000 euro per il 2016.

L’organizzazione ferroviaria in banchina e l’accessibilità viaria e ferroviaria

Le principali connessioni viarie sono l’autostrada A12 Genova Rosignano Marittimo, con connessioni via Parma con l’A1 ed il Brennero e la Strada di Grande Comunicazione (S.G.C.) Firenze-Pisa-Livorno.

La rete stradale interna all’area portuale è articolata nelle seguenti strade principali:

- *via Leonardo da Vinci – tratta terminale*: pur essendo collocata all’esterno dei varchi, è percorsa da solo traffico portuale servendo il traffico sia commerciale che industriale;
- *via di servizio del terminal Darsena Toscana*: si sviluppa lungo l’intero terminal, in affiancamento al fascio ferroviario e in posizione intermedia fra piazzali di stoccaggio e binari. Ha una sezione stradale di circa 7.0 m ed è utilizzata anche dai mezzi di movimentazione dei container da piazzale a scalo ferroviario e carico su treno e viceversa;
- *via di banchina lungo il Canale Industriale*: sovrappassa il Canale dei Navicelli nella sua tratta terminale, ed è utilizzata prevalentemente come itinerario di uscita attraverso il varco Zara dei veicoli provenienti dai settori delle merci varie convenzionali e rinfuse del porto commerciale;
- *via Pisa*: è utilizzata prevalentemente come asse di distribuzione del traffico attraverso il varco Valessini e di collegamento interno fra il settore industriale e il settore commerciale (merci varie convenzionali e rinfuse) e traghetti;

La rete stradale interna fa capo ai varchi portuali seguenti:

- Il varco *Darsena Toscana* (2 corsie per senso di marcia), che beneficia di un collegamento diretto e sostanzialmente esclusivo con la rete autostradale;
- Il varco *Galvani* e il vicino accesso *Sintermar* (entrambi 2 corsie per senso di marcia) sono direttamente collegati mediante la citata via Leonardo da Vinci allo svincolo di innesto sulla S.G.C. Firenze-Pisa-Livorno, con un tracciato che presenta attraversamenti a raso di binari di raccordo, innesti carrai di utenze industriali, zone di manovra e parcheggio di automezzi merci;
- Il varco *Valessini* (2 corsie per senso di marcia) e il Varco *Zara* (1 corsia per l’unico senso di marcia in uscita dal porto), collegati dalla strada interna portuale citata, affacciano in punti diversi su via Salvatore Orlando;
- Il varco Stazione *Marittima* (2 corsie per senso di marcia) è l’accesso all’area traghetti.

La rete ferroviaria portuale ha uno sviluppo pari a 82 km di cui circa 20 km non utilizzati. I fasci ferroviari occupano complessivamente 132.200 m² così ripartiti per principali ambiti portuali:

- Porto Vecchio: 57.200 m²;

- Canale Industriale: 22.000 m²;
- Darsena Toscana 53.000 m².

Gli scali raccordati in esercizio nell'area portuale sono i seguenti:

- *Livorno Calambrone*: scalo di 29 binari che consente composizione, ricevimento e movimentazione di treni in partenza, arrivo e transito. Livorno Calambrone è direttamente collegato alla linea Livorno-Firenze ed a quella litoranea Genova-Roma dalla quale, presso Sarzana, si collega alla "Pontremolese" per dirigersi verso Emilia Romagna e Lombardia;
- Scalo *Darsena Toscana*: terminal ferroviario di proprietà dell'Autorità Portuale e gestito da Terminal Darsena Toscana (TDT), che occupa una superficie di circa 30.000 m², con 3 binari di lunghezza 500 m;
- Scalo *Livorno Est*: terminal che si affaccia sulla sponda orientale della Darsena Toscana;
- Scalo *Sintermar*: è il secondo terminal portuale per entità del traffico in relazione alla movimentazione dei contenitori;
- Scalo *Livorno Porto Nuovo*: scalo situato nelle immediate vicinanze di terminal come Sintermar, Lorenzini e Dow che effettuano mediamente 4 manovre programmate su base giornaliera;

La principale connessione ferroviaria è la ferrovia appenninica Firenze- Bologna, con la Stazione delle FS di Livorno Centrale a 10 minuti.

Il porto presenta tre scali ferroviari interni composti complessivamente da 60 km di binari.

L'intermodalità

L'interporto più vicino al porto è l'Interporto Toscano A. Vespucci di Collesalveti (LI), distante circa 4 km.

Il porto, essendo ubicato in posizione baricentrica rispetto alle città di Pisa e Livorno, ricade in un contesto territoriale caratterizzato da una buona dotazione infrastrutturale ed ubicato in posizione ottimale rispetto ad alcune direttrici di traffico principali in ambito nazionale, quali il corridoio plurimodale tirrenico e quello sardo-continentale.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Il principale intervento in corso di realizzazione riguarda l'interconnessione ferroviaria del porto con il retroterra, nell'ambito della Piattaforma Europa.

La realizzazione della Piattaforma Europa, come indicato anche nel POT 2013-2015 è prevista in tre fasi ciascuna delle quali finalizzata alla realizzazione di settori da rendere immediatamente operativi.

La prima fase prevede la realizzazione del terrapieno sud da destinare a terminal contenitori. La ragione della priorità di quest'opera risiede nell'esigenza di dotare il porto di Livorno di un nuovo terminal contenitori in grado di accogliere le nuove navi portacontainer già in esercizio nel Mediterraneo con lunghezza intorno ai 340 m, larghezza 40 m e pescaggio intorno a 13-14 m.

Nella prima fase si prevedono il mantenimento nella posizione attuale della darsena petroli, la realizzazione del terrapieno come da P.R.P. ma con soli tre accosti per grandi navi e la realizzazione di un'opera di protezione a nord coincidente con le opere foranee di P.R.P. ma senza la nuova imboccatura.

La seconda fase prevede di realizzare la nuova darsena petroli e di parte del terrapieno nord, con l'apertura della nuova imboccatura e la demolizione dell'attuale terminal petrolifero e il completamento del terrapieno sud con i nuovi accosti sul suo lato sud.

La terza fase prevede infine il completamento del terrapieno nord da destinare ai traffici RO-RO e RO-PAX.

La Piattaforma Europa è inclusa nel progetto RACCORDO (Rail Access from Coast to Corridor), che la Commissione europea ha inserito nella priorità marittima delle TEN-T.

Gli interventi proposti per l'inserimento nel piano della portualità e della logistica sono:

- *Piattaforma Europa: prima fase di realizzazione terminal contenitori*

La prima fase della Piattaforma Europa prevede la realizzazione di un nuovo terminal container contenitori capace di accogliere navi di ultima generazione, altrimenti irricevibili nel porto storico data la sua conformazione strutturale;

- *Piattaforma Europa: connessioni ferroviarie e viarie - Porto ferroviario:*

Prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- ponte mobile: ponte mobile ferroviario a binario unico, che costituisce passaggio obbligato per le tradotte merci nel percorso Terminal Darsena Toscana - stazione Livorno Calambrone;
- general cargo: creazione di connessioni ferroviarie dirette con il porto, affinché i treni completi possano essere inoltrati e gestiti direttamente all'interno dei terminal, mediante realizzazione di un fascio di binari interno all'area della Paduletta e nel ramo che prosegue fino all'altezza dell'accosto 15A;
- sponda est: prevede il prolungamento del binario proveniente dall'area della Paduletta sul lato interno ed il ripristino funzionale del vecchio tracciato, che condurrebbe i convogli parallelamente alla Sponda Est della Darsena Toscana fino all'altezza dell'accosto 15°;
- elettrificazione darsena Toscana: nuova stazione elettrificata presso la Darsena Toscana, detta "Livorno Darsena", che sarà collocata in Darsena Toscana (Sponda Ovest), contigua alla stazione di Livorno Calambrone, e costituita da uno scalo di 3 binari della lunghezza di circa 750 m;
- innesto diretto Linea Tirrenica: collegamento ferroviario diretto della Darsena Toscana con la linea tirrenica lato nord;

- *Piattaforma Europa: connessioni ferroviarie e viarie - Interconnessione ferroviaria del porto con il retroterra*

Si tratta di interventi di piccola scala che mettano in rete le infrastrutture ferroviarie già esistenti aumentando la quota di trasporto intermodale:

- scavalco della linea tirrenica: realizzazione del collegamento ferroviario diretto tra porto ed interporto "Amerigo Vespucci" di Guasticce;
- collegamento interporto di Guasticce e la linea ferroviaria Pisa-Collesalvetti-Vada: collegamento ferroviario diretto mediante connessione elettrificata ad un binario tra terminal ferroviario dell'interporto e la linea elettrificata Pisa - Collesalvetti (LI) - Vada (LI), a sua volta collegata con il Corridoio V "Scandinavo-Mediterraneo";
- bypass della stazione di Pisa Centrale.

- *Piattaforma Europa: connessioni ferroviarie e viarie - Nuova viabilità portuale e periportuale - Circuito doganale:*

L'area delle Autostrade del Mare è collegata alla città di Livorno unicamente attraverso Via Leonardo da Vinci, strada urbana di scorrimento molto utilizzata nel periodo estivo e direttamente collegata con la Strada di Grande Comunicazione (S.G.C.) Firenze-Pisa Livorno con un'uscita adiacente. In posizione mediana, a ridosso della Darsena Inghirami e delle relative calate, si colloca il Varco Galvani, che ha due ingressi in entrata e due in uscita, differenziati per automezzi e automobili.

È prevista la realizzazione di tre interventi:

- nuovo layout dell'area dedicata alle Autostrade del Mare: inserimento di un nuovo Varco, che permetta di controllare i mezzi in transito (sia in entrata che in uscita), con asse parallelo a quello stradale ed inclusione all'interno del Varco di aree in precedenza esterne;
- progettazione nuova rete stradale a servizio del porto: riprogettazione dello svincolo all'altezza della Firenze-Pisa-Livorno e raddoppio o sopraelevazione di via Leonardo da Vinci al fine di garantire la separazione del traffico pesante da quello leggero;
- Varco Unico Doganale: realizzazione di un varco unico doganale di accesso all'area portuale (in sostituzione dei molteplici esistenti) sul modello dei grandi caselli autostradali, su un'area di ca. 5ha e sviluppo trasversale di oltre 130m (a 27 corsie, 15 in ingresso e 12 in uscita), a ridosso dello svincolo della S.G.C. FI-PI-LI.

- *Porto passeggeri*
Realizzazione di strutture di servizio per i passeggeri nell'ambito di un molo già esistente mediante due banchine in grado di ospitare ciascuna due navi da crociera di nuova generazione (oltre 300 m).

Osservazioni

Per tutti gli interventi proposti, tranne che per la prima fase della Piattaforma Europa (terminal contenitori), non sono pervenuti cronoprogramma e PEF degli interventi; questi interventi non sarebbe quindi ammissibili ad entrare a far parte del piano ai sensi dell'art. 29, c.2, D.L. 133/2014 in quanto privi di cronoprogramma e PEF.

D'altra parte, la Piattaforma Europa, nella sua declinazione in sotto-progetti così come proposta dall'Autorità Portuale, è auspicabile sia inserita in un Piano nazionale, essendo già stata inserita dalla Commissione europea nella priorità marittima delle TEN-T.

Autorità portuale di Trieste

Inquadramento del porto

Il Porto di Trieste è un hub internazionale di snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il dinamico mercato del Centro ed Est Europa.

L'intensificarsi degli scambi commerciali e del traffico marittimo tra il Far East e l'Europa, nonché l'allargamento ad Est dell'Unione Europea hanno rilanciato la centralità dell'Alto Adriatico e hanno aperto a Trieste rinnovate possibilità di crescita e sviluppo. In questo quadro Trieste gioca un ruolo decisivo su due distinte catene logistiche: i collegamenti marittimi intercontinentali a lungo raggio e le relazioni a corto-medio raggio intra-mediterranee. L'incontro tra gli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare del Mediterraneo Orientale" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e Mediterraneo determina la crescita dell'intermodalità e lo sviluppo di soluzioni innovative nel campo della logistica e dei trasporti.

Il porto presenta le seguenti dotazioni:

- Aree portuali (Superficie totale): circa 2,3 milioni di m² ;
- Aree di stoccaggio (superficie piazzali per le merci): circa 925.000 m² di cui circa 500.000 m² coperte;
- Superficie movimentazione container: 400.000 m²;
- Capacità magazzini e silos: 580.700 m³ (642.439 m³ da sito internet);
- Lunghezza banchine: 12.128 m;
- Fondali massimi: 18 m;
- Gru adibite a movimentazione container: 7;
- Capacità di movimentazione container: 500.000 TEUs/ anno;
- Terminal container: 1;
- Ormezzi operativi: 58 (per navi convenzionali, polifunzionali, portacontainer, Ro-Ro/ferry, petroliere, chimichiere, passeggeri, ecc.).

Nell'ambito della rada di Trieste vi sono due canali di entrata/uscita:

- Canale Nord: per navi dirette o provenienti da Punto Franco Vecchio, Stazione Marittima, Punto Franco Nuovo, Arsenale, Scalo Legnami e Ferriera.
- Canale Sud: per navi cisterna, navi dirette o provenienti dal canale industriale e navi che non possono utilizzare il canale nord per motivi di pescaggio o traffico.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale (PRP) vigente del Porto di Trieste è stato approvato nel 1957; successivamente

sono state redatte 24 varianti approvate tra 1960 e 2007. In particolare, in conformità a quanto indicato nei voti nn. 44/99 e 93/09 del C.S.LL.PP., l'A.P. ha adottato, con deliberazione n. 17/2014 del 21 ottobre 2014, un adeguamento tecnico-funzionale del PRP vigente per un allungamento del Molo VII di circa 100m.

Attualmente è in corso l'iter per l'approvazione del nuovo PRP. In particolare, il Piano è stato approvato dal Comitato Portuale il 19 maggio 2009 dopo aver ottenuto le necessarie intese con i Comuni interessati, ovvero il Comune di Trieste ed il Comune di Muggia. Una volta adottato, il Piano è stato trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, per l'ottenimento del parere previsto dall'art. 5, comma 3, della Legge n. 84/1994. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole il 21 maggio 2010 dopo una serie di richieste di integrazioni e chiarimenti effettuate all'Autorità Portuale. Successivamente, l'Autorità Portuale, a seguito delle decisioni assunte dal Comitato portuale in data 26 luglio 2013, ha inviato in data 1° agosto 2013 gli elaborati dello Studio Ambientale Integrato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare per la procedura di valutazione integrata VIA/VAS ai sensi dell'art. 6, comma 3 ter del D. Lgs. 152/2006, attualmente in corso

Le principali opere pianificate nel PRP in corso di approvazione sono le seguenti:

- Prolungamento Molo VII, per un'estensione di circa 800 m aggiuntivi di banchina e un'area utile di circa 32 ha recuperata a mare, su un fondale di circa 18 m, interamente dedicata alla movimentazione di contenitori;
- Nuova Piattaforma logistica;
- Nuovo Molo VIII: ulteriore stadio dell'espansione a mare nell'area compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola, attraverso la realizzazione di uno sporgente in corrispondenza della Piattaforma Logistica di cui al punto precedente di una superficie di circa 85 ettari, con due fronti di banchina di circa 1200 metri di lunghezza paralleli e distanti fra loro 750 metri, per un totale di 3150 metri di banchina, inglobando in radice circa 800 metri di banchina della Piattaforma Logistica;
- Terminal Ro-Ro Noghère, che prevede la demolizione del pontile SI.LO.NE., un nuovo terrapieno, da torrente Rosandra a rio Ospò, con un fronte banchinato di circa 1250 m dotato di 4-5 sporgenti atti all'ormeggio di navi Ro-Ro, con un area recuperata a mare pari a circa 31 ha e 5 accosti dedicati alla movimentazione di merci Ro Ro.;

Gli interventi per i quali è stato richiesto l'inserimento nel costituendo Piano nazionale della portualità e della logistica sono contenuti nel Piano operativo triennale (POT) 2012-2015, come aggiornato dal Piano di Rilancio Pluriennale – Aggiornamento 2013 (approvato dal Comitato Portuale in data 8 luglio 2014 con deliberazione CP n. 6/2014).

Gli interventi contenuti nel Piano Triennale dei Lavori Pubblici 2014-2016, inseriti nella Relazione redatta dall'Autorità Portuale sono i seguenti:

- *Allargamento della banchina nord del molo VII – PROGETTAZIONE*: stanziamento di 200.000 euro, finanziariamente coperti dai fondi propri dell'Autorità Portuale (bilancio di esercizio 2015), per avviare nell'esercizio 2015 la progettazione dell'intervento per l'esecuzione di appositi lavori di riqualificazione ed allargamento del Molo VII, sede del Terminal contenitori;
- *Allargamento della banchina nord del molo VII*, l'intervento prevede la realizzazione di lavori di allargamento del molo 7°, sede del Terminal Contenitori, con realizzazione di nuove opere marittime, e rinnovamento e allargamento della banchina nord per un importo stimato di 19 milioni di euro, attualmente privi di copertura finanziaria e con prevista partecipazione all'investimento da parte del Concessionario;
- *Allungamento del molo VII*: progetto, realizzabile solamente dopo l'approvazione del nuovo PRP, che prevede l'allungamento del molo attraverso una struttura realizzata con l'utilizzo di pali e piastre, soluzione già adottata per l'intera opera. È stato presentato dal Terminalista un progetto preliminare che prevede un primo allungamento del molo per circa 400 metri (su un massimo di 800 metri consentiti dal PRP), dal costo stimato di circa 126 milioni di euro e privo di copertura finanziaria.

Gli interventi contenuti nel Piano Triennale dei Lavori Pubblici (Programma triennale delle opere) 2015-2017 inseriti nella Relazione redatta dall'Autorità Portuale sono i seguenti:

- *Allargamento della banchina nord del molo VII – PROGETTAZIONE*: l'intervento, già presente nel Programma Triennale 2014-2016, è inserito nel Programma triennale 2015-2017 con l'importo di 100.000 euro, finanziariamente coperti con fondi propri dell'Autorità Portuale a valere bilancio di esercizio 2015, e nell'Elenco Annuale 2015 con l'importo di 100.000 euro;
- *Allargamento della banchina nord del molo VII*, intervento già presente nel Programma Triennale 2014-2016, ma, a fronte di un importo stimato di 19 milioni di euro, risulta una parziale copertura finanziaria di 3,2 milioni di euro a valere sui fondi propri dell'Autorità Portuale (bilancio di esercizio 2017);
- *Allungamento del molo VII*: intervento già presente nel Programma Triennale 2014-2016, ma il costo stimato dell'intervento è aumentato a 150.155.500 euro, con totale copertura finanziaria prevista da parte del concessionario.
- *Piattaforma logistica tra lo Scalo legnami ed il Punto Franco Oli minerali*, con costo pari a 182 milioni di euro e parziale copertura finanziaria di 3,2 milioni di euro a valere sul bilancio di previsione 2017 dell'Autorità Portuale;
- *Nuova piastra ferroviaria di Trieste Campo Marzio*, con costo pari a 55.509.000 euro e parziale copertura finanziaria di 3,2 milioni di euro a valere sul bilancio di previsione 2017 dell'Autorità Portuale.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

L'efficienza della rete viaria è garantita da un raccordo diretto e da una strada sopraelevata, interni al Porto, che si immettono nel sistema stradale esterno, in collegamento diretto con la rete autostradale.

I servizi ferroviari disponibili raggiungono con frequenze diverse Austria, Germania, Ungheria, Repubblica Ceca, Slovacchia e Svizzera e, per quanto riguarda i collegamenti nazionali, Milano Certosa e Padova/Bologna.

Il Porto di Trieste dispone di una rete ferroviaria interna con 70 km di binari integrata con la rete nazionale e internazionale, che permette a tutte le banchine di essere servite da binari con possibilità di smistamento e/o composizione dei treni direttamente nei vari terminali.

L'intermodalità

L'interporto più vicino al porto di Trieste è l'Interporto Cervignano del Friuli, distante circa 57 km.

Una prospettiva di estremo interesse per Trieste è quella legata all'incontro degli assi strategici TEN-T delle "Autostrade del mare" ed i corridoi europei Adriatico-Baltico e quello Mediterraneo.

I terminali trasportistici esistenti nel Friuli-Venezia Giulia (porti di Trieste, Monfalcone e Porto Nogaro, autoporti di Gorizia e Ferneti e interporto di Cervignano) o in programma (piattaforma logistica di Trieste) si troveranno perfettamente inquadrati in questo asse strategico dello sviluppo europeo. In più Trieste è destinata a diventare il punto di snodo del corridoio Mediterraneo ed Adriatico-Baltico, che raggiungerà il porto polacco di Danzica attraverso l'Austria e la Repubblica Ceca.

A questi assi intermodali terrestri si aggiunge, sul fronte mare, l'integrazione con il Progetto n. 21 "Autostrada del mare dell'Europa Sud Orientale" che prevede lo sviluppo dei collegamenti Ro-Ro e Ferry con Albania, Grecia, Turchia ed altri paesi rivieraschi del Mediterraneo, collegando il mare Adriatico al Mar Ionio ed al Mediterraneo Orientale.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Il principale intervento in corso di realizzazione è il primo stralcio della Piattaforma logistica tra lo Scalo legnami e il Punto Franco Oli minerali.

Il progetto relativo alla realizzazione della Piattaforma Logistica prevede il banchinamento dello spazio

incluso tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola per un'area complessiva di 247.000 m², di cui 140.000 m² attualmente occupati da specchi d'acqua. Il nuovo terminal sarà collegato alla Grande Viabilità Triestina (GVT) e alla rete ferroviaria extra portuale esistente, in modo da consentire che le operazioni di imbarco/sbarco possano essere seguite da una pronta e capiente movimentazione su gomma e su ferro.

L'opera è inserita nel Programma infrastrutture strategiche (XII Allegato infrastrutture al DEF 2013) ed è divisa in due stralci o lotti.

Il primo stralcio, funzionale al secondo, prevede la realizzazione di una cassa di colmata nell'area antistante l'ex Sidemar, chiusa ad ovest da una banchina a cassoni, a costituire una banchina di circa 600 m, su un fondale di 14 m. Il progetto definitivo del primo stralcio è stato approvato dal CIPE con delibera n. 57 del 30 aprile 2012. Dalla succitata delibera risulta un costo pari a 132,4 milioni di euro, totalmente coperto con le seguenti fonti finanziarie:

- 32 milioni di euro: fondi statali delibera CIPE n. 57/2012, come assegnazione definitiva del finanziamento in linea programmatica ottenuto con delibera n.75 del 29 marzo 2006 (ossia 2,861 milioni di euro quale quota annua massima del contributo quindicennale di cui all'art. 1, comma 78, della legge n. 266/2005);
- 70,4 milioni di euro: fondi dell'Autorità portuale;
- 30 milioni di euro: fondi privati apportati dal concessionario.

L'autorità portuale dichiara un costo del progetto definitivo del primo stralcio pari a 132.432.472 euro, con la seguente copertura finanziaria aggiornata:

- 32.000.000 euro: delibera CIPE n. 57/2012;
- 16.169.767 milioni di euro: fondi Autorità portuale di Trieste;
- 51.555.000 euro: finanziamento di cui alla legge n. 166/2002;
- 2.707.705 euro: decreto ministeriale n. 22593/2004;
- 30.000.000 euro: fondi privati a carico del concessionario.

La gara relativa all'affidamento di una concessione, della durata massima di 30 anni dalla conclusione dei lavori, per la progettazione, costruzione, manutenzione e gestione della Piattaforma Logistica è stato aggiudicato in via definitiva il 7 maggio 2014, con sottoscrizione del relativo contratto il 1° settembre 2014. Per la predisposizione del progetto esecutivo e la sua approvazione sono previsti circa 6 mesi dall'aggiudicazione mentre la durata dei lavori prevista è pari a 2 anni.

Gli interventi proposti per l'inserimento nel piano della portualità e della logistica sono:

- *Ampliamento e riqualificazione del Terminal Container del Molo VII*, che prevede l'aumento della capacità ricettiva ed operativa del Terminal Container del Molo VII mediante allungamento della struttura in testata di 200 m e l'allargamento di 20 m lungo la banchina nord nonché potenziamento dell'equipment, con conseguente avviamento di nuovi attracchi lungo le nuove banchine di accosto, la riorganizzazione dell'esistente, con nuove strutture da destinare alle attività terminalistiche e nuove aree per lo stoccaggio dei container.

Suddiviso in due fasi:

- fase 1, divisa in 2 step (A e B), che riguarda la riorganizzazione del terminal e il relativo allungamento di 200 m;
- fase 2, che prevede l'allargamento a nord di 20 m.

Attualmente è disponibile il progetto definitivo per un allungamento del Molo VII di circa 100m, con costo pari a 85 milioni di euro e con durata di realizzazione prevista da cronoprogramma pari a 1128 giorni, conforme al PRP vigente (v. par. 3).

- *Nuova piastra ferroviaria di Trieste Campo Marzio, che prevede potenziamento e collegamento tra l'impianto di Trieste Campo Marzio ed il convogliamento di tutta l'area retro-portuale (Molo V, Molo VI, Molo VII);*

- *Piattaforma Logistica – 2° lotto, prosecuzione dell'intervento di cui al paragrafo precedente, che prevede la realizzazione di una banchina in prosecuzione per circa 600 m verso la banchina attualmente utilizzata dalla Ferriera di Servola, in cui la profondità degli accosti è prevista pari a 12-14 m con creazione di piazzali attrezzati e di nuove banchine, strutture dalle quali si svilupperà il futuro Molo VIII.*

Osservazioni

Buona coerenza tra gli strumenti programmatici vigenti.

La documentazione pervenuta consiste, per ogni intervento proposto, in una scheda che con buona probabilità, è uno stralcio dello studio di fattibilità dell'intervento stesso. Ogni scheda è corredata di cronoprogramma e PEF dell'intervento, ed è quindi formalmente inseribile nel programma ai sensi dell'art. 29, c.2, D.L. 133/2014.

In un'ottica di completamento delle opere, il secondo stralcio della Piattaforma Logistica sembrerebbe essere idoneo all'inserimento nel Piano.

Autorità portuale di Napoli

Inquadramento del porto

Il porto di Napoli affaccia sul mare Tirreno ed è situato lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura a sud-est e disposto in direzione nord ovest- Sud est.

Il porto di Napoli è un porto multifunzione di rilevanza economica nazionale; ai sensi della L. n.84/1994, art. 4, esso appartiene alla II categoria, I classe. Tra i primi 5 porti di rilevanza nazionale a funzioni multiple, rappresenta, in termini di fatturato e di occupazione diretta, la prima realtà industriale della Regione Campania con:

- ✓ oltre 302 concessionari del demanio marittimo di competenza dell'APN;
- ✓ 236 imprese iscritte nel registro 2009-2011 ex art. 68 C.N.
- ✓ 43 concessioni demaniali pluriennali di cui: 6 per funzioni commerciali, 3 per servizi passeggeri, 16 per funzioni industriali, 6 per attività turistiche e diporto, 3 per funzioni di interesse generale, 9 per funzioni e servizi vari

La circoscrizione portuale di competenza dell'Autorità Portuale "APN", (DM 06/04/1994) si estende dalla località "La Pietra" di Bagnoli ad Ovest alla località "Pietrarsa" a "S. Giovanni a Teduccio" ad Est, e successivamente ampliata (DM 18/09/2006) al porto di Castellammare di Stabia. L'area del porto commerciale di Napoli ed è delimitato a Nord dalle vie Acton, Cristoforo Colombo, Nuova Marina, Reggia di Portici, Marina dei Gigli e dallo Stradone Vigliena; ad Ovest dal molo S. Vincenzo e dalla darsena Acton inclusi e, ad Est, infine, dal molo di Levante compreso.

Dispone di uno specchio acqueo che misura 2.660.000 mq circa, con fondali fino a circa 15 m s.l.m.m. mentre la superficie a terra misura 1.426.000,00 mq. Lo sviluppo lungo la costa è di circa 13 km, così come lo sviluppo dei profili di banchina.

Le principali caratteristiche fisiche del porto di Napoli sono le seguenti:

ambito	porto	unità di misura	dim. sione	n. accosti	profondità attuale	profondità programmata POT 2015-2017	superficie programmata	uso
porto	Diga di San Vincenzo – diga Duca degli Abruzzi;	m	300		-25, -45			
	Molo S. Vincenzo	m	1.500	8	-7, -13	-7, -13		
	Calata Beverello	m	165	4	-7	-7		Pax golfo

Molo Angioino	m	493, 120, 388	7	-9, -11,5	-9, -11,5		Pax, Crociere
Calata Piliero	m	260	2	-4, -8, -6,8	-4,8, -6,8		Pax, Crociere
Molo dell'Immacolatella Vecchia	m	700	4	-10			Pax Sic Sard
Calata Porta di Massa	m	262	2	-7,9	-7,9		Pax
Molo Pisacane	m	244, 69, 264	5	-6,- 8,5	-6,- 8,5		Comm.
Calata di Villa del Popolo	m	107, 137	2	-5,4, - 7,5	-5,4, -7,5		Mista
Molo del Carmine	m	350,285	5	-6, -6,6	-6, -6,6		Cantieri
Molo Martello	m	290					Cantieri bacini
Darsena Bacini	m	50	1				Bacini
Molo Cesario Console	m	512, 129, 349, 365	6				Cantieri bacini
Calata Marinella pon.	m						Cantieri
Calata Marinella lev.	m	180	2				Comm
Pontile V Emanuele III	m	389, 163, 348	5	-8			Comm.
Calata Vittorio Veneto	m	210	2	-7			Comm.
Pontile Flavio Gioia	m	292, 104, 292	5	-4,6, -9,6			Comm.
Calata Granili	m	195	1	-8,5			Comm Cont.
Molo Bausan	m	251, 165, 273	5				Comm Cont.
Calata Pollena	m	385	3	-6,70			Comm Cont.
Pontile Vigliena	m	300, 25, 34, 77,322,	8	-6, - 30			Comm liq/inf
Calata Petroli	m	307	2	-7,3			Comm. liq/inf
Pontile Progresso	m	318	5	-13,1, -13,7			Comm. liq/inf
Nuova darsena o darsena Levante	m						Comm. Cont.
diga Thaon de Revel;	m						
diga Duca d'Aosta.	m						
Area commerciale – contenitori	mq			-16,5		379.054	
Area commerciale – merci varie e rinfuse solide	mq			-13		122.695	
Area commerciale – rinfuse liquide	mq			-13			
Area cantieristica navale	mq			-12		218.588	
Area industriale	mq			-16,5		39.800	
Area mista	mq			-16,5		124.346	
Area passeggeri	mq			-7		43.104	
Area passeggeri e merci	mq			-18		333.248	
Servizi generali portuali	mq					41.229	

Il porto è sede di Autorità portuale; è incluso nella rete centrale del Trans european network of transports (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, nell'ambito del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo Helsinki-La Valletta; è

compreso nello SNIT del Piano generale dei trasporti 2001.

L'Autorità portuale di Napoli gestisce anche il porto di Castellammare di Stabia.

Il porto di Napoli è l'unico porto della Campania incluso nella rete centrale del TEN-T.

Le attività principali sono:

- ✓ commerciale: in particolare: i) attività di carico/scarico e movimentazione merci e mezzi; ii) stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti; iii) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi; iv) attività direzionali, amministrative e di controllo; v) attività commerciali e dei servizi in genere.
- ✓ cantieristica navale, in particolare: i) attività di costruzione, demolizione, riparazione e manutenzione di mezzi navali e di unità da diporto, in banchina e all'asciutto (bacini di carenaggio) ii) attività di produzione e assemblaggio di componenti, di servizi ed assistenza iii) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi iv) attività direzionali, amministrative e di controllo.
- ✓ industriale, in particolare: i) produzione, accumulo e smistamento di energia ii) - attività di produzione di componenti, di servizi ed assistenza iii) attività direzionali, amministrative e di controllo.
- ✓ mista, in particolare: i) attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri; ii) attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi; iii) attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti; iv) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi necessari; v) attività direzionali, amministrative e di controllo, strettamente; vi) officine meccaniche; vii) attività commerciali e dei servizi in genere.
- ✓ passengeri e merci (crociere, unità navali veloci per trasporto passeggeri Ro-Pax e Ro-Ro)
Nell'ambito della funzione passeggeri e/o merci in particolare: i) attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste; ii) attività di carico/scarico e movimentazione di merci e mezzi; iii) attività di stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti; iv) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi; v) attività direzionali, amministrative e di controllo; vi) attività commerciali e dei servizi in genere.
- ✓ servizi portuali generali.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore portuale è adottato dal Comitato portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000. A giugno 2012 è stato redatto un PRP che è in fase di approvazione e recepisce:

- a) le prescrizioni contenute nel voto n.203 del 29/10/2004 del CSLLPP relativo all' approvazione del PRP di Napoli, già adottato dal Comitato Portuale con delibera n. 77 del 19/12/2000;
- b) le variazioni intervenute in fase di revisione del PRP e ratificate con delibera di Comitato Portuale n. 58 del 23/12/2008;
- c) i contenuti delle "Linee di indirizzo per la promozione e la programmazione di misure urgenti rivolte allo sviluppo sostenibile del porto di Napoli" (delibere nn. 30 e 11 rispettivamente del 28/07/2011 e del 06/03/2012);
- d) gli Adeguamenti Tecnico Funzionali (ATF) già approvati dal C.S.LL.PP fino a giugno 2012 (ampliamenti dei moli Bausan, Flavio Gioia, Immacolatella vecchia, il tombamento dell'ex Alveo Pollena ed i pontili alla calata Beverello e le relative opere a terra);
- e) l'Accordo di Programma perfezionato in data 23/12/2000 tra Autorità portuale di Napoli (APN), Regione Campania, Comune di Napoli, Capitaneria di Porto di Napoli, Università Federico II° di

Napoli, Ministero dei Trasporti e Ministero dei Lavori Pubblici in cui è stato previsto il tombamento della darsena di Levante da destinare a terminal contenitori e la realizzazione di un porto turistico in località Vigliena.

Il PRP definisce la nuova configurazione del porto di Napoli al 2030, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, articolando il territorio portuale in Ambiti e Sottoambiti omogenei ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte. Il PRP persegue le seguenti tre linee strategiche d'azione: ambiente, logistica e regolamentazione.

Il Piano operativo triennale (POT) 2015-2017 è stato approvato (sul sito web della AP è disponibile il POT 2012-2014).

Gli interventi che interessano l'AP di Napoli sono 15, per un totale di circa 465,0 milioni di euro, di cui 4 programmati nel breve periodo (50 milioni di euro), 7 nel medio periodo (143 milioni di euro) e 4 nel lungo periodo (271 milioni di euro).

Gli interventi nel breve sono così articolati:

- ✓ A1 - riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli calata Beverello nuove infrastrutture per le linee veloci e connessione urbana con il centro storico della città (18 milioni di euro);
- ✓ A2 - completamento consolidamento e rafforzamento banchina levante molo Pisacane (11,5 milioni di euro);
- ✓ A3 - consolidamento statico e adeguamento funzionale banchina ponente molo Carmine (12 milioni di euro).
- ✓ A4 - lavoro di ripristino parte della cassa di colmata (loc. Vigliena) per conferimento ed refluitamento sedimenti di dragaggio (9 milioni di euro).

Il Programma delle infrastrutture strategiche include i seguenti interventi che interessano il porto di Napoli, di competenza della Autorità portuale:

intervento	stato attuazione	costo	disponibilità	fabbisogno
Hub portuali - porto di Napoli	preliminare	240,00	240,00	0,00
Nuova darsena porto di levante/adeguamento collegamento ferroviario		450,00	410,00	40,00
Totale infrastruttura		690,00	650,00	40,00

Il CIPE non ha approvato ad oggi alcun progetto dell'Autorità Portuale. Non sono al momento disponibili informazioni sullo stato di attuazione dei suddetti interventi.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Gli accessi al porto sono:

- ✓ a livello urbano, i varchi piazzale Angioino, Immacolatella, Pisacane, Sant'Erasmo e Vigliena, aperti lungo via C. Colombo – Via Marina – Via Reggia di Portici, ossia lungo la direttrice urbanache, seguendo l'arco costiero, si estende da Piazza Municipio fino al Rione Principe di Piemonte.
- ✓ a livello di grande viabilità, attraverso il varco Bausan, che dà accesso al raccordo autostradale con la A3 Napoli-Salerno.

L'area portuale di levante non è collegata alla parte occidentale del porto; ad esse si accede dal varco Vigliena. L'accesso alle aree orientali, ai depositi costieri degli idrocarburi e alla Centrale Tirreno Power avviene attraverso ingressi privati situati lungo lo Stradone Vigliena.

Classificazione⁵ Tipo A: rete autostradale (casello/svincolo di Napoli/porto) raggiungibile con bretella a

⁵Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione

carattere extraurbano di lunghezza fino a 3 km.

Idoneo il collegamento con lo svincolo di Napoli. Previsto a lungo termine un interrimento del viadotto con trasferimento in sotterraneo.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie, l'attuale collegamento dell'area portuale con le ferrovie consiste in un tronco ferroviario che si sviluppa per 2 km dal varco Sant'Erasmus al parco ferroviario di Napoli Traccia. Tale collegamento è composto da due binari fino a Via Ferraris, da un tronco a binario singolo fino a Napoli Traccia, nel cui scalo sono presenti 8 binari per il traffico merci.

Classificazione del collegamento alla rete ferroviaria tirrenica Roma - Napoli - Salerno - Reggio Calabria⁶ Tipo A: la rete ferroviaria entra nel porto con un raccordo di collegamento a 2 binari, di cui 1 elettrificato alla stazione di Traccia.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati di tipo A: la rete ferroviaria/metropolitana (linea 1) presenta una fermata "Municipio" (apertura prevista aprile 2015) con uscita specifica per il porto; la stazione più vicina è localizzata a meno di 100 m dal porto ed è raggiungibile a piedi. In attesa dell'apertura della stazione metropolitana la stazione ferroviaria più vicina è Garibaldi/stazione Centrale raggiungibile via bus in 10 min.

Attualmente è previsto un fascio di 4 binari (lato Ovest) e nessun collegamento con il lato Est.

Il progetto a medio termine (B6) prevede l'installazione di un fascio di 6 binari e il prolungamento di un binario verso il lato Est ove verrà sviluppata la nuova darsena Levante.

L'intermodalità

E'previsto lo sviluppo di un progetto a lungo termine che consenta di sviluppare l'area intermodale.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Come già illustrato l'Autorità portuale riporta una selezione di 15 interventi, per un totale di circa 465,0 milioni di €, di cui 4 programmati nel breve periodo (50 milioni di euro), 7 nel medio periodo (143 milioni di euro) e 4 nel lungo periodo (271 milioni di euro), a cui si aggiungono gli interventi previsti nel "Grande progetto: POR FESR 2007-2013 – Logistica e Porti: sistema integrato portuale di Napoli" (completamento reti fognaria, stradale e ferroviaria, bonifica ordigni bellici, relitti, escavo fondali).

Gli interventi nel breve (A) sono dotati tutti di progetto definitivo e sono così articolati:

tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;
tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;
tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;
tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;
tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;
tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

⁶ Collegamento alla rete ferroviaria:: criteri di classificazione

Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);

tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);

tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale

tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m

tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)

tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

tipo E stazione passeggeri non disponibile

- ✓ A1 - riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli calata Beverello nuove infrastrutture per le linee veloci e connessione urbana con il centro storico della città (18 milioni di euro);
- ✓ A2 - completamento consolidamento e rafforzamento banchina levante molo Pisacane (11,5 milioni di euro);
- ✓ A3 - consolidamento statico e adeguamento funzionale banchina ponente molo Carmine (12 milioni di euro);
- ✓ A4 - lavoro di ripristino parte della cassa di colmata (loc. Vigliena) per conferimento ed refluimento sedimenti di dragaggio (9 milioni di euro).

Gli interventi nel medio (B) e lungo (C) termine sono così articolati:

- ✓ B1 - rafforzamento e protezione con opere a gettata della diga foranea Duca d'Aosta (progetto definitivo);
- ✓ B2 - rimodulazione della rete della viabilità interna portuale (studio di fattibilità);
- ✓ B3 - completamento del consolidamento e ammodernamento del molo S. Vincenzo (no progetto);
- ✓ B4 – restauro e recupero funzionale del bacino di carenaggio borbonico alla radice del molo S. Vincenzo (no progetto);
- ✓ B5 - riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli - recupero e valorizzazione dell'edificio ex magazzini generali volume esistente (progetto definitivo);
- ✓ B6 – potenziamento dello scalo ferroviario asservito al porto (studio di fattibilità)
- ✓ B7 - allineamento banchina ex MM.GG. - banchina Marinella e demolizione pontile silos nel porto di Castellammare di Stabia;
- ✓ C1 - riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli - calata Piliero - parcheggio interrato e strip commerciale (progetto definitivo);
- ✓ C2 - riqualificazione urbanistica e funzionale dell'area monumentale del porto di Napoli - recupero e valorizzazione dell'edificio ex MM.GG. Nuove volumetrie (progetto preliminare);
- ✓ C3 - potenziamento dei collegamenti stradali del porto con la rete autostradale (studio di fattibilità);
- ✓ C4 - escavo dei fondali negli specchi acque antistanti le banchine operative del porto di Castellammare di Stabia;

In particolare tali interventi possono essere raggruppati in 3 tipologie:

- 8 interventi di approfondimento fondali e adeguamento, consolidamento banchine esistenti (A2,A3,A4, B1,B3,B4, B7, C4);
- 4 interventi di riqualificazione urbanistica del porto (A1, B5, C1, C2);
- 3 interventi di viabilità interna e collegamento del porto alle reti nazionali ferroviaria e stradale (B2, B6 C3);

Tutti questi interventi hanno bisogno di copertura finanziaria.

Gli interventi in corso di esecuzione, invece, dotati di copertura finanziaria pubblica completa sono:

- ✓ Nuova Darsena a terminal contenitori, mediante colmata e collegamenti;
- ✓ Risanamento del bacino di carenaggio n. 2 - adeguamento impianto di pompaggio bacini n. 1 e 2 - risanamento di banchina adiacenti al bacino;
- ✓ Adeguamento e ristrutturazione banchina levante molo Flavio Gioia e calata Granili;
- ✓ Consolidamento banchina levante molo Carmine;
- ✓ Consolidamento statico e adeguamento funzionale banchina levante Molo Vittorio Emanuele II;

- ✓ Adeguamento rete fognaria portuale e collegamento collettori cittadini 1° lotto;
- ✓ Consolidamento banchine per il cabotaggio Immacolatella Vecchia lato Piliero;

Gli interventi relativi al Grande progetto: POR FESR 2007-2013 – Logistica e Porti: sistema integrato portuale di Napoli sono in corso e la relativa copertura finanziaria è a valere sul POR-FESR 2007-2013 Logistica e Porti.

Autorità portuale di Salerno

Inquadramento del porto

Il porto di Salerno è situato nella parte più settentrionale dell'omonimo golfo che, affacciato sul Mar Tirreno, si sviluppa da Punta Campanella a Nord fino a Punta Licosa a Sud, con esposizione dell'imboccatura ad sud-ovest. Trattasi di un porto multifunzione di rilevanza economica nazionale; ai sensi della L. n.84/1994, art. 4, esso appartiene alla II categoria, I classe.

La circoscrizione portuale di competenza dell'Autorità Portuale "APS", (DM 23/06/2000) ha ambito di competenza che va dal Porto Commerciale, area S. Teresa al porto turistico "Masuccio Salernitano". L'area del porto commerciale è delimitata a Nord dalle piazza Ligea e comune di Salerno, ad Ovest dal molo di Ponente (sottoflutto) con darsena Ponente Acton inclusi e, ad Est dal molo di Levante (sopraflutto).

Il porto di Salerno dispone di uno specchio acqueo che misura 1.200.000,00 mq circa, con fondali fino a circa 12 m s.l.m.m. mentre la superficie a terra misura 500.000,00 mq. Lo sviluppo dei profili di banchina è di circa 3.130 m.

Il Porto di Salerno ha una superficie complessiva di 1,7 milioni di mq dei quali 500.000 mq di aree a terra, destinate per 250.000 mq al deposito e movimentazione, e per 250.000 mq a strade di circolazione e ad aree di servizio. La cubatura dei magazzini presenti nel porto è di mc 90.500.

Il Porto Commerciale di Salerno è dotato delle seguenti infrastrutture:

- ✓ Canale d'ingresso: larghezza m 280, profondità dei fondali m 13,0
- ✓ Bacino di evoluzione: diametro ml 550, profondità dei fondali m 12,0
- ✓ Darsene: profondità dei fondali m 11,5
- ✓ Banchine: n. 9, lunghezza fronte banchine m 2.950, profondità dei fondali m 11,5
- ✓ Ormeggi: n. 15 su n. 5 moli
- ✓ Superficie complessiva dei piazzali: 500.000 mq
- ✓ Superficie dei piazzali per stoccaggio merci: 400.000 mq
- ✓ Superficie aree coperte magazzini: 15.000 mq

Le principali caratteristiche fisiche del porto sono le seguenti:

Ambito	porto	unità di misura	dim. sione	n. accosti	profondità attuale	profondità programmata POT 2015-2017	dimensione programmata	uso
Porto	Molo Ponente	m	1.183	4	-12	-15	1083	Rotabili
	Banchina Rossa	m	226	2	-12	-15	226	Rotabili
	Molo Trapezio Ponente testata Levante	m	380,13 6,380	7	-12	-15	510, 60, 510	Rotabili o Containe r
	Banchina Ligea	m	250	2	-12	-15	250	Merci varie
	Molo 3 Gennaio	m	446	5	-12	-15		Merci

							varie e pax
Darsena Servizi	m		vari	-10	-10		Pax
Molo Manfredi	m	200	3	-11,5	-11,5	380	Pax
Molo Levante	m	1.550		-11.5	-15, -16	+ 200	Comm.
Area piazzali stoccaggio merci	mq		400.000				
Area coperte magazzini	mq		15.000				
Area Ro-Ro/ autostrade del mare	mq		80.500				
Area container (molo Trapezio)	mq		120.975				
Area merci varie (Ligea 3 Gennaio)	mq		37.143				

Il porto è sede di Autorità portuale; è incluso nella rete globale del Trans european network of transports (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE, nell'ambito del Corridoio Scandinavia-Mediterraneo Helsinki-La Valletta; è compreso nello SNIT del Piano generale dei trasporti 2001.

L'Autorità portuale di Salerno gestisce anche i porti turistici di Masuccio Salernitano, bacino S.Teresa e banchina riva di piazza della Libertà.

I traffici portuali consolidati nel porto di Salerno, da un punto di vista merceologico, possono essere ascritti a tre macro tipologie: container, rotabili (autoveicoli nuovi e autostrade del mare) e merci varie, in particolare: i)attività di carico/scarico e movimentazione merci e mezzi; ii) stoccaggio, anche temporaneo, manipolazione e lavorazione delle merci e dei prodotti; iii) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi; iv) attività direzionali, amministrative e di controllo; v) attività commerciali e dei servizi in genere:

- ✓ Area omogenea merci varie: Molo 3 Gennaio e banchina Ligea;
- ✓ Container e merci refrigerate: Molo Trapezio, porzione banchina Ligea;
- ✓ Rotabili: Molo di Ponente, Banchina Rossa e porzione Molo Trapezio;

Il crocieristico riguarda: i)attività di imbarco/sbarco e movimentazione dei passeggeri connesse all'esercizio delle funzioni previste; ii) attività di manutenzione, riparazione e ricovero dei mezzi operativi; iii)attività direzionali, amministrative e di controllo: iv)attività commerciali e dei servizi in genere.

Questa tipologia di traffico utilizza le banchine e i piazzali del molo 3 gennaio e il Molo di Ponente. A partire dal 2015 utilizzerà esclusivamente il Molo Manfredi.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano regolatore portuale vigente è del 1974. Sulla scorta del voto del C.S.LL.PP. n. 93/2009, nel 2010 l'APS ha predisposto una proposta di "Adeguamento tecnico funzionale" delle opere previste dal Piano Regolatore Portuale del 1974, finalizzata ad adeguare lo scalo agli standards dimensionali delle moderne navi, in termini di lunghezza, stazza, pescaggio. Detta proposta è stata approvata dal C.S.LL.PP. con voto n. 53 del 27/10/2010 e dalla Regione Campania con decreto Dirigenziale n. 3/2011. La VIA si è conclusa presso il Ministero dell'Ambiente con D.M. 150 del 27/05/2014.

Il nuovo Piano regolatore portuale è stato approvato con determinazioni dal Comitato Portuale n. 5 e 16, rispettivamente, del 09.05.2014 e 26.09.2014, è ora in fase di approvazione (C.S.LL.PP e Valutazione Ambientale Strategica VAS).

Questa ultima proposta di PRP recepisce:

- a) Prolungamento molo Manfredi (di circa 220 m) e allargamento sezione trasversale a 60 m, comprensivi dei 10 m per il porto S. Teresa, necessario per la realizzazione del Polo Crocieristico;
- b) ampliamento verso mare della sezione trasversale della diga foranea portata a circa 35 m, per un'estensione lineare di 445 m (funzionale alla realizzazione del polo Crocieristico);
- c) ampliamento molo di Ponente di circa 24.800 mq (prolungamento di 400 ml e allargamento di 22 ml);
- d) ampliamento superficiale del Molo Trapezio di circa 7.470 mq (prolungamento banchina di 70 ml e in testata 90 ml);
- e) ampliamento molo 3 Gennaio di circa 12.890 mq (tale da realizzare un fronte complessivo in testata di 160 ml);
- f) riconfigurazione linea di battigia in "Vecchia Darsena".

Il nuovo PRP definisce la nuova configurazione del porto di Salerno, l'assetto funzionale e la disciplina delle trasformazioni delle opere a mare ed a terra, articolando il territorio portuale in aree omogenee ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività ivi svolte.

Il Piano operativo triennale (POT) 2015-2017 include i 17 progetti presentati dall'AP.

Il CIPE non ha approvato ad oggi alcun progetto dell'Autorità Portuale.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Gli accessi al porto sono:

- ✓ a livello urbano, i varchi stradali di accesso all'area commerciale sono tre:
 - alla radice del Molo di Ponente, in corrispondenza della rotatoria posta alla base del viadotto di via Gatto;
 - alla radice del Molo Trapezio, con accesso su via Ligea;
 - alla radice del Molo 3 Gennaio, con accesso su via Porto.

I varchi aperti al transito veicolare sono quelli del Molo di Ponente e del Molo Trapezio.

Il varco stradale d'accesso al Molo Manfredi è situato al termine dell'omonima strada.

- ✓ a livello di grande viabilità, attraverso il varco di Via Ligea, che dà accesso al raccordo autostradale con la A3 Napoli-Salerno.

Classificazione⁷ Tipo A: rete autostradale (casello/svincolo di Salerno/porto) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 3 km.

Buono il collegamento con lo svincolo di Salerno. Prevista a breve termine l'apertura di una galleria a doppia

⁷Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione

tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;

tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;

tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;

tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;

tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;

tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

canna, ognuna a doppia corsia e senso di marcia tra via Ligea e l'area di Cernicchiara (transit Point) e la sistemazione dello svincolo autostradale con un sistema di gallerie con trasferimento in sotterraneo della logistica, migliorando l'accessibilità al Porto, con possibilità futura di investimento in aree retroportuali.

Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie non è previsto un collegamento ferroviario diretto con la rete principale né è prevista la presenza di un Terminal Ferroviario in porto. La distanza minima con gli interporti via ferrovia è di 18 minuti.

Non è allo stato presente la ferrovia all'interno del porto.

L'intermodalità

Non è allo stato presente un terminal intermodale. Il porto, situato ai confini della città, ha un accesso facilitato sia al nodo autostradale sia alla stazione ferroviaria. Esso è collegato, mediante la rete stradale ed autostradale, alla piattaforma logistica di Nola-Marcianise, a quella in via di realizzazione a Pontecagnano-Battipaglia ed all'aeroporto di Capodichino (Napoli).

Previsto, nell'ambito del progetto del II stralcio di Salerno porta Ovest la realizzazione di un Transit Point.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità portuale riporta una selezione di 17 interventi, di cui 3 di recente ultimazione, 8 in corso di realizzazione e 6 da intraprendere in attesa di copertura finanziaria.

1 Gli interventi di recente ultimazione sono stati:

- ✓ Sch.1 - Consolidamento e adeguamento Molo Trapezio Levante, testata Molo Manfredi e della Ligea I stralcio (27,6 milioni di euro);
- ✓ Sch. 2 - Prolungamento Molo Manfredi e consolidamento della testata molo 3 Gennaio (15,4 milioni di euro);
- ✓ Sch. 2bis – Dragaggio fino -12,2 m dello specchio acqueo antistante il Molo Trapezio Levante.

2 Gli interventi in corso di realizzazione sono:

- ✓ Sch. 3 - Salerno porta Ovest 1 stralcio (149,1 milioni di €);
- ✓ Sch. 4 – Consolidamento e adeguamento funzionale Molo Trapezio Ponente, testata Molo Trapezio e Ligea II stralcio (39,9 milioni di €);
- ✓ Sch. 5 - Sistema accosto e ormeggio navi Ro-Ro e Ro-Pax al molo di sottoflutto -bricole posti ormeggio n. 25 e 26- (7,5 milioni di €);
- ✓ Sch. 6 - Allargamento imboccatura portuale con prolungamento e salpamento parte terminale molo sottoflutto (23 milioni di euro);
- ✓ Sch. 7 – Grande progetto escavo dei fondali (18,1 milioni di euro);
- ✓ Sch. 8 - Implementazione impianto idrico e antincendio (5,5 milioni di euro);
- ✓ Sch. 9 – Implementazione infrastrutture Security (4,5 milioni di euro);
- ✓ Sch. 10 - Riassetto formale molo Manfredi (7 milioni di euro);

3 Gli interventi da intraprendere sono:

- ✓ Sch. 11 –Realizzazione fabbricato calata Ligea (5,7 milioni di euro);
- ✓ Sch. 12 - Terminal traghetti per traffici RO-RO pax alla testata del molo di Ponente (8 milioni di euro);
- ✓ Sch. 13 - Struttura Multipiano sulla Calata Rossa (22 milioni di euro);

- ✓ Sch. 14 - Adeguamento porto Masuccio Salernitano (1,1 milioni di euro);
- ✓ Sch. 15 - Prolungamento scogliera a protezione bacino S.Teresa e banchina riva Piazza della Libertà (1,5 milioni di euro);
- ✓ Sch. 16 - Salerno porta Ovest 2 stralcio.

Tali interventi possono essere suddivisi nelle seguenti tipologie:

- 10 interventi di approfondimento fondali e adeguamento, consolidamento banchine esistenti (1, 2, 2 bis, 4, 5, 6, 7, 10, 14, 15);
- interventi di riqualificazione urbanistica del porto (11, 12,13);
- 2 interventi di viabilità interna e collegamento del porto alle reti nazionali ferroviaria e stradale (3, 16);
- 2 interventi su impianti tecnologici (8,9).

Gli interventi in corso sono tutti dotati di copertura finanziaria pubblica completa.

Osservazioni

Occorre chiarire lo stato di attuazione degli interventi in fase di realizzazione, in particolare le opere relative al Grande Porto rientranti nell'ambito del Programma delle Infrastrutture Strategiche.

Autorità portuale di Venezia

Inquadramento del porto

Il porto di Venezia è affacciato sull'alto Adriatico all'interno della Laguna di Venezia. L'ambito portuale coinvolge 2.050 ettari attrezzati con 30.000 m di banchine e 163 accosti operativi ed è servito da 70 km di rete ferroviaria interna e 180 km di rete stradale. Il porto di Venezia si articola in due aree:

- il terminal passeggeri localizzato presso la cd. Stazione marittima nella città storica nel 2013 è dotato di 8 terminal e 6 banchine per le navi crociera e presenta fondali da - 8,1 a -10 m;
- il terminal merci (commerciale, industriale e petrolifero) localizzato nell'area di Marghera si sviluppa in 22 accosti di cui 7 commerciali e 15 in conto proprio con 30 banchine.

La tabella successiva riporta le dimensioni fisiche del Porto di Venezia.

Superficie totale del porto, km ²	20,45
Superficie dei piazzali per le merci (m ²)	2.400.000
Capacità di magazzini e silos (m ²)	211.000
Superficie movimentazione container (m ²)	600.000

Il Porto di Venezia è riconosciuto come porto marittimo della rete prioritaria TEN-T (proposta di revisione delle linee guida per le reti trans-Europee di Trasporto (TEN) COM (2011) n. 650 del 19.12.2011, approvata dalla Commissione Trasporti del Parlamento Europeo in data 18 dicembre 2012).

In particolare, il Porto di Venezia è stato riconosciuto come nodo marittimo e fluvio-marittimo di tre corridoi di trasporto europei (cfr. Connecting Pag. 12 Europe Facility" Reg EU 1316/2013):

- il corridoio Scandinavo – Mediterraneo;
- il corridoio Mediterraneo: sezione ferroviaria "Brescia - Venezia – Trieste": lavori da avviare in varie sezioni prima del 2014; sezione fluviale "Milano - Mantova - Venezia": studi, ammodernamenti, lavori.
- il corridoio Baltico – Adriatico: sezione ferroviaria "Wien - Graz - Klagenfurt - Udine - Venezia – Ravenna": ammodernamento e lavori in corso; (ulteriori) sviluppi di piattaforme intermodali; sezione "Trieste, Venezia, Ravenna": interconnessioni tra i porti e sviluppo di (ulteriori) piattaforme multimodali).

Inoltre è nodo dei corridoi ferroviari merci europei n. 5 e n. 6 (Regolamento UE Una rete per il trasporto merci competitivo UE COM (2010) n.931 del 22.09.2010).

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Al febbraio 2015, relativamente agli ambiti di competenza dell'Autorità Portuale di Venezia, risultano in vigore i seguenti Piani con valenza di Piano regolatore portuale (non acquisiti agli atti):

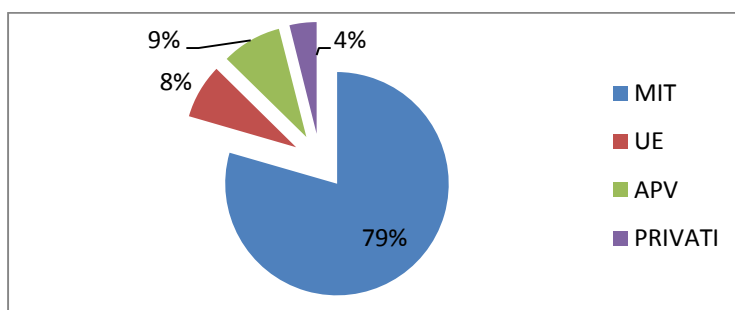
- il Piano Regolatore del porto e della zona industriale e commerciale di Venezia-Marghera, sulla base del progetto dell'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Venezia per la I° e II° Zona e il piano di sviluppo del Consorzio Obbligatorio Porto e Zona Industriale per la III° Zona entrambi approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici con decreto n°319 del 15 maggio 1965.
- il Piano Regolatore relativo alla III Zona, viste le susseguenti disposizioni legislative, riveste attualmente interesse solo per il terminal San Leonardo, unica opera realizzata, anche se parzialmente, in conformità al Piano, e per la Cassa di Colmata A, la cui utilizzazione a fini portuali è consentita dall'art. 12 della legge 798/84.
- per le aree portuali di Venezia Centro Storico è tuttora vigente il Piano approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto 15 maggio 1908 n°603, ai sensi della legge 14 luglio 1907 n°542.

L'Autorità Portuale di Venezia ha iniziato da tempo il rinnovo della strumentazione urbanistica di competenza, sia attraverso Piani Regolatori per sezioni specifiche, sia attraverso le Intese con i Comuni competenti, così come previsto dall'art. 5 della legge 84/94 e dalla legge regionale n.11 del 2004. Tali atti sono in corso di redazione e non sono stati acquisiti agli atti.

Il Piano Operativo Triennale (POT) 2013-2015 Primo aggiornamento (approvato dal Comitato Portuale il 19 giugno 2014) è disponibile sul sito web dell'Autorità portuale. Il POT si articola in 4 insiemi di interventi con una previsione complessiva di 3,675 miliardi di euro e una disponibilità di 177 milioni di euro (cfr. tabella successiva).

	POT 2013 - 2015	Costo	Disponibilità	Fabbisogno
Tabella 1	Opere infrastrutturali	1.948.000.000	136.300.000	1.811.700.000
Tabella 2	Edifici ed aree	57.500.000	0	57.500.000
Tabella 3	Collegamenti stradali e ferroviari	368.600.000	21.100.000	347.500.000
Tabella 4	Dragaggi, Bonifiche e Smaltimento fanghi	1.301.100.000	20.000.000	1.281.100.000
	Totale	3.675.200.000	177.400.000	3.497.800.000

Il prospetto sintetico relativo ai finanziamenti erogati suddiviso per soggetti è sintetizzato nel grafico successivo.



La programmazione triennale dell'Autorità portuale di Venezia 2013 - 2015 comporta un costo complessivo di 139 milioni di euro articolati su 18 interventi; il documento non presenta coerenza con il POT 2013 – 2015 Aggiornato. L'insieme degli interventi classificati con priorità 1 sono 11 e comportano un costo complessivo di 34,95 milioni di euro.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Classificazione⁸ Tipo B: rete autostradale (casello/svincolo di Venezia est) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km.

Classificazione del collegamento alla rete ferroviaria Tipo A⁹: la rete ferroviaria entra nel porto.

Il movimento dei passeggeri dai terminal all'ambito portuale della città storica beneficia di collegamento veloce (*people mover*) con la stazione ferroviaria di S. Lucia.

L'organizzazione ferroviaria interna all'ambito del Porto di Venezia è garantita dal Nuovo Parco Ferroviario attivo dal 2012. Il nuovo parco ferroviario della stazione Marghera Scalo consente di ovviare alle problematiche di congestione del nodo di Mestre, funzionando quale zona di preparazione convogli ed accumulo per poi ottimizzare il rilascio in rete dei treni nelle ore di minor traffico. La stazione si compone essenzialmente di tre fasci di binari:

- Fascio Base, si compone di 12 binari centralizzati (apparato centrale di tipo ACEI), in grado di gestire convogli fino a 750 m. Di questi 10 sono completamente elettrificati ed attrezzati sia per l'arrivo che la partenza dei treni, mentre i rimanenti 2 binari (contraddistinti con il n. 1 e 2), elettrificati solo per un tratto lato Venezia Mestre.
- Fascio Riordino; composto di 13 binari con funzioni di sosta del materiale rotabile in attesa di trasferimento verso il Fascio Base o in attesa di sdoganamento da/per i raccordi.
- Fascio Ovest, composto da 4 binari, avente funzioni analoghe al Fascio Riordino.

E' presente anche uno Scalo Pubblico costituito da 4 binari tronchi da dedicare ad operazioni di carico/scarico. Data tale configurazione complessiva dell'impianto, la capacità dello stesso è stimabile in almeno 50 treni/giorno.

L'intermodalità

E' in corso la realizzazione di un nuovo terminal intermodale a Fusina (cfr. Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti)

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità Portuale riporta una selezione di 18 interventi da intraprendere nell'ambito di un più vasto piano

⁸Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione

tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;

tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;

tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;

tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;

tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;

tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

⁹ Collegamento alla rete ferroviaria: criteri di classificazione

Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);

tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);

tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale

tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m

tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)

tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

tipo E stazione passeggeri non disponibile

di interventi ed è finalizzato al completamento dell'infrastrutturazione portuale, lato terra, lato mare e dal punto di vista informatico.

Gli interventi possono essere tematizzati in quattro categorie:

- gli interventi finalizzati ad elevare l'accessibilità stradale ed ferroviaria mediante progetti di completamento del raddoppio dell'infrastruttura ferroviaria portuale, parzialmente realizzato nel 2013 e di completamento della nuova accessibilità stradale su via dell'Elettricità. Entro questa categoria di interventi rientrano 7 progetti che dispongono di uno stato attuativo generalmente avanzato (esecutivo e definitivo);
- lo sviluppo dell'accessibilità nautica con la realizzazione del nuovo hub portuale (terminali e nuovo link ferroviario) che presenta una progettazione preliminare, l'escavo del canale Contorta con un progetto preliminare in fase di istruttoria VIA e l'adeguamento della conca di Malamocco che presenta uno studio di fattibilità;
- lo sviluppo dell'impianto LNG definito solo a livello di studio di fattibilità;
- l'espansione dei sistemi ICT con la realizzazione della banda larga (progetto preliminare) e un sistema di software per l'integrazione tra PCS e PMIS e con modelli informatici che consentiranno di gestire il "porto regolato" (MOSE) ma anche la realizzazione di un nuovo software per la gestione dei processi ferroviari e l'informatizzazione di varchi portuali.

La dimensione finanziaria complessiva degli interventi è di 2.593,6 milioni di euro con una disponibilità di finanziamenti per circa 144 milioni (in parte derivanti dall'Accordo di Programma MISE 8/01/2015 per la riconversione e riqualificazione dell'area di crisi industriale di Porto Marghera).

Il contributo dei privati è previsto per un importo di 1.254,15 milioni di euro in gran parte concentrati sul Porto d'Altura e sul Terminal di Fusina.

Osservazioni

L'Autorità Portuale di Venezia non dispone di un PRP e delinea la propria strategia di sviluppo mediante gli strumenti programmatori (POT 2013 – 2015 Aggiornato).

Occorre specificare che l'intervento di Escavo del Canale Contorta (la cui Valutazione di Impatto Ambientale è in corso e si presume verrà completata nel marzo 2015) rappresenta una delle opzioni possibili de "Interventi infrastrutturali per la sicurezza dei traffici nella Laguna di Venezia" (in XII Allegato Infrastrutture) con un costo stimato di 140 milioni di euro e senza alcuna disponibilità finanziaria. L'intervento non è incluso nella tabella del POT 2013 – 2015 Aggiornato.

Rispetto all'intervento di "Adeguamento della Conca di Malamocco" merita precisare che tale intervento rientra nell'ambito del "Progetto salvaguardia della laguna e città di Venezia M.O.S.E." e non è pertanto competenza dell'Autorità Portuale (ma del Magistrato alle Acque oggi Provveditorato interregionale per il Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia). Tale intervento confligge per utilità trasportistica con il Porto d'Altura. L'intervento non è incluso nella tabella del POT 2013 – 2015 Aggiornato sebbene per effetto del Decreto MIT 101 del 21 marzo 2014 si sia definito l'ampliamento della circoscrizione territoriale dell'APV.

Infine, l'utilità trasportistica del progetto di raccordo linea ferroviaria dei Bivi e nuovo parco ferroviario che tende a bypassare il traffico ferroviario dal nodo Venezia – Mestre è subordinata alla localizzazione definitiva della stazione AC/AV nel nodo veneziano.

Autorità portuale di Civitavecchia

Inquadramento del porto

L'Autorità Portuale di Civitavecchia (Porti di Roma e del Lazio) ha competenza su tre ambiti portuali che si affacciano sul Tirreno: Civitavecchia, Gaeta e Fiumicino. Le caratteristiche fisiche della dotazione

infrastrutturale del Porto di Civitavecchia è riportato nella tabella seguente.

Caratteristica fisica	Valore	Civitavecchia
Banchine 6<P<10	m	1827
Banchine 10<P<15	m	1016
Banchine P>15	m	537
Fondale massimo nel porto potenzialmente utilizzabile senza dragaggio	m	15
Piazzali Superficie	mq	755.954

Tutti e tre i porti gestiti dall’Autorità Portale sono inclusi nella rete *comprehensive* dei porti marittimi del *Trans European Network of Transports* (TEN-T) di cui al Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013 sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. Esso è incluso nel Corridoio Corridoio Helsinki – La Valletta (Helsinki – Stoccolma – Malmö – Copenaghen – Lübeck – Amburgo – Hannover – Monaco – Innsbruck – Verona – Bologna – Firenze – Roma – Napoli – Bari – Taranto – Gioia Tauro – Palermo – La Valletta).

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

La Variante al Piano regolatore portuale è stata approvata dalla Regione Lazio nel 2012 (delibera 358/2012) e la cartografia di sintesi è disponibile sul sito web dell’autorità.

I PRP di Civitavecchia e Fiumicino sono finalizzati a prefigurare la creazione di un nodo interportuale che rappresenta la chiave dello sviluppo della portualità sia dell’intero sistema produttivo e delle attività logistiche dei porti di Civitavecchia e Fiumicino. L’obiettivo è pertanto la realizzazione di una Piastra logistica capace di garantire una funzionale interazione tra porto e retro porto nonché con l’aeroporto intercontinentale di Fiumicino.

A tal fine, il “Protocollo d’intesa per il completamento del Piano Strategico dell’Hub Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta e del sistema di rete e della Logistica” sottoscritto il 24.04.2013 mette a sintesi gli interventi di rilevanza strategica per lo sviluppo e potenziamento del Network.

Le principali attività individuate dal Protocollo d’intesa per il Porto di Civitavecchia sono:

- l’attuazione del 2° lotto delle Opere Strategiche;
- l’attuazione del Programma di Edilizia Demaniale per la realizzazione di sedi istituzionali e di supporto;
- l’attuazione di un programma di ricerca e sviluppo delle attività industriali;
- la realizzazione di un sistema di alimentazione delle unità navali in sosta nelle strutture portali;
- la realizzazione dell’area della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM) ovvero dell’infrastruttura necessaria al refitting delle unità navali;
- lo sviluppo del bunkeraggio nella medesima area;
- il completamento del collegamento viario tra Civitavecchia e Orte (tratto Monteromano e Civitavecchia Nord);
- il potenziamento delle connessioni ferroviarie tra banchine del porto e le direttrici nazionali per il collegamento dei siti produttivi.

Nel caso del Porto di Fiumicino le attività previste dal protocollo sono le seguenti:

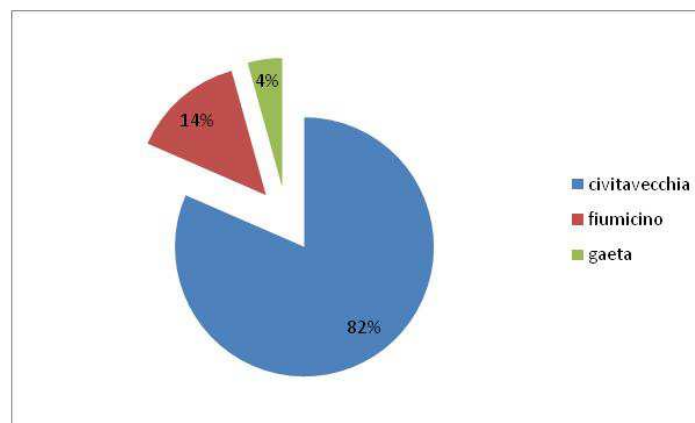
- la realizzazione del 1° Lotto del Progetto del Nuovo Porto di Fiumicino da destinare ad attracco per le navi da crociera di nuova generazione, unità Ro – Ro e Darsena Pescherecci

- la realizzazione dei nuovi collegamenti stradali con Roma
- la realizzazione del nuovo ponte 2 giugno sulla Fossa Traiana per l'interconnessione della viabilità di servizio della nuova struttura portuale;
- la realizzazione del collegamento fluviale fra il nuovo Porto Commerciale e l'Arsenale Pontificio di Porta Portese;
- la progettazione del waterfront e del sistema viario a servizio del porto con il Comune di Fiumicino.

Il protocollo d'intesa e i relativi PRP rappresentano pertanto il quadro strategico programmatico del network.

Il Piano operativo triennale (POT) 2015-2017 è stato approvato in data 30 ottobre 2014 (delibera del Comitato Portuale n. 55) ed è disponibile agli atti. Il Piano comprende 47 interventi per un costo complessivo di 1.520,295 milioni di euro di cui 44,399 milioni a carico di risorse disponibili nel 2015, 470,875 milioni nell'anno 2016 e 1.005,21 milioni di euro per il 2017.

L'importo totale di spesa articolato sui tre porti che costituiscono il network è riportato nel grafico successivo.



Gli interventi sull'Hub portuale permetteranno, una volta realizzati, una netta separazione tra il porto storico, di grande rilevanza archeologica, e quello destinato al traffico crocieristico, passeggeri e commerciale. La separazione dei traffici è di grande importanza sia per la funzionalità della struttura portuale che per assicurare condizioni di maggiore sostenibilità ambientale. L'approvazione dell'insieme degli interventi e dei relativi progetti preliminari è stata effettuata dal CIPE con delibera 103/2004.

In particolare le opere del 1° lotto delle infrastrutture strategiche sono:

- Prolungamento antemurale C. Colombo (protezione darsena portuale), Darsena traghetti (1° stralcio del CIPE n. 140/2007);
- Darsena servizi (2° stralcio delibera CIPE n. 2/2008).

Le opere del 2° lotto consentiranno di allontanare dalla città tutto il traffico passeggeri e di completare la trasformazione del Porto Storico in luogo di grande valenza turistica e culturale. Le opere sono:

- Prolungamento della banchina n. 13;
- Nuovo accesso al bacino storico;
- Nuove banchine per l'area crocieristica e commerciale;
- Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano;
- Viabilità principale;
- Riqualificazione delle banchine del bacino storico;
- Molo di sottoflutto Darsena Grandi Masse.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Porto di Civitavecchia e Fiumicino: Classificazione¹⁰ Tipo A: rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 3 km.

Porto di Civitavecchia¹¹ Tipo A: la rete ferroviaria entra nel porto. La stazione passeggeri è interna all'area portuale (Tipo A).

Porto di Fiumicino: collegamento porto e rete ferroviaria di tipo C mentre il servizio passeggeri non è disponibile (tipo E).

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità Portuale riporta una selezione di 4 insiemi di interventi inclusi nell'ambito del Protocollo di Intesa "Per il completamento del Piano strategico dell'Hub Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, e del sistema di rete e della logistica" in cui si è preso atto del carattere di rilevanza strategica del progetto di potenziamento e sviluppo del Network laziale.

Per il Porto di Civitavecchia sono stati presentati i seguenti interventi:

- Realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse per un importo complessivo pari a euro 506.880.600,00 con una contribuzione pubblica di 200 milioni di euro e la restante quota in capo al privato concessionario. Con delibera n. 34 del 22 luglio 2014 è stato adottato il relativo adeguamento tecnico funzionale del PRP. Merita rilevare che è in corso la sospensione della procedura di infrazione (ex art. 258 del TFUE);
- Stralcio di completamento del 1° lotto Opere Strategiche per un importo complessivo pari a euro 34.363.507,00. L'intervento interessa contestualmente l'ambito crocieristico e commerciale del più ampio "Sistema logistico merci dell'Alto Adriatico" e nasce dalla necessità di adeguare le iniziali previsioni ad unità navali di dimensione crescente nel tempo. Ne consegue la necessità di un ulteriore finanziamento per la realizzazione di:
 - Approfondimento della quota di dragaggio nella Darsena traghetti fino a - 11,80 mt s.l.m;
 - Eliminazione del pontile 1 e traslazione del pontile 2;
 - Adeguamento arredi e strutture della Darsena servizi.
- 2° Lotto Opere Strategiche per un importo complessivo pari a euro 287.420.986 finalizzato alla realizzazione di nuove infrastrutture per l'attracco di navi da crociera di ultima generazione e la riorganizzazione degli accessi marittimi al bacino portuale con conseguente adeguamento della viabilità

¹⁰Collegamento alla rete stradale: criteri di classificazione tipo A rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 3 km;

tipo B rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con bretella a carattere extraurbano di lunghezza fino a 6 km;

tipo C rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza inferiore a 2 km;

tipo D rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità urbana di lunghezza superiore a 2 km;

tipo E rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza fino a 6 km;

tipo F rete autostradale (casello/svincolo) raggiungibile con viabilità mista (urbana/extraurbana) di lunghezza superiore a 6 km.

¹¹ Collegamento alla rete ferroviaria: criteri di classificazione

Con riferimento all'infrastruttura i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in quattro tipi:

tipo A la rete ferroviaria entra nel porto (presenza di fascio binari);

tipo B la rete ferroviaria si attesta fuori del porto (presenza di fascio binari);

tipo C la rete ferroviaria non presenta diramazioni specifiche per il porto.

Con riferimento alle stazioni passeggeri i collegamenti tra rete ferroviaria e porti possono essere classificati in

tipo A presenza di scalo passeggeri nell'area portuale

tipo B distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto inferiore a 300 m

tipo C distanza stazione passeggeri più vicina-stazione marittima del porto compresa tra 300 e 2000 m (con servizio di trasporto)

tipo D la stazione più vicina è localizzata oltre 2 km dal porto ed è raggiungibile con il trasporto pubblico entro 45 min.

tipo E stazione passeggeri non disponibile

interna al porto. L'opera dispone di un finanziamento Cipe di 6 milioni di euro (ex delibera n. 140/2007). Gli interventi inclusi dall'Autorità Portuale sono quelli individuati come strategici e prioritari dalla delibera 170/2014.

- Per il Porto di Fiumicino è stato completato il Progetto Preliminare del Nuovo Porto Commerciale di Fiumicino per un importo complessivo pari a euro 469.383.955,00. Il progetto preliminare è stato approvato con decreto del presidente dell'autorità portuale (n. 169/2014) e rappresenta un nodo importante per i traffici commerciali e per i passeggeri. Il progetto definitivo del primo lotto funzionale è in corso di verifica e comporta un costo di 205 milioni di euro per la realizzazione delle opere di protezione, di una banchina di oltre 700 mt e la realizzazione della Darsena pescherecci.

La dimensione finanziaria complessiva degli interventi è 1.298 milioni di euro circa con una disponibilità di finanziamenti per 6 milioni relativamente al lotto di completamento dell'Hub di Civitavecchia. Il fabbisogno è pari a 985,168 milioni di euro.

Osservazioni

L'Autorità Portuale dei Porti di Roma e del Lazio prefigura la realizzazione di un sistema di rete e della Logistica articolato. La proposta dell'autorità portuale si limita a promuovere gli interventi ritenuti prioritari nell'ambito di tale sistema. Tali interventi sono coerenti con la strumentazione pianificatoria e programmatoria dell'Autorità.

Rispetto al Porto di Fiumicino, con un costo di 469,384 milioni di euro circa, si invita a verificare la percorribilità dell'operazione anche mediante la contribuzione del privato.

Autorità Portuale di Taranto

Inquadramento del porto

Il Porto di Taranto, situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo. Le infrastrutture portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande (Porto Mercantile e Porto Industriale) e immediatamente fuori di esso in direzione ovest (Terminal contenitori e V° Sporgente).

L'ambito portuale si estende per 3.408.560 mq, di cui:

- ✓ 2.431.594 mq sono aree operative;
- ✓ 1.998.790 mq sono aree in concessione.

La lunghezza complessiva delle banchine è di 9.995 ml, di cui:

- ✓ 1.310 ml ad uso pubblico;
- ✓ 8.685 ml in concessione.

L'operatività delle banchine è garantita per l'intero anno dalle protezioni naturali e artificiali, grazie anche ad un'insignificante escursione di marea.

Le principali caratteristiche fisiche del porto di Taranto sono le seguenti:

Denominazione accosto	Concessionario	Lunghezza	Pescaggio	Tonnellaggio	Aree operative (mq)	Merci movimentate
Calata 1		240	8.5	20,000	1,800	Varie
1° Sporgente – Levante		320	9.5	25,000	1,600	Varie
1° Sporgente – Ponente		330	12.5	25,000	13,000	Varie

1° Sporgente - Testata		130	8.0	2,000		Varie
Calata 2		290	12.5	22,000	30,000	Varie
2° Sporgente - Levante	ILVA S.p.A.	515	16.0	130,000	9,000	Scarico minerale ferro
2° Sporgente - Testata	ILVA S.p.A.	143	10.5 – 16	40,000		Sosta tecnica navi
2° Sporgente - Ponente	ILVA S.p.A.	550	10.0	40,000	10,600	Materiale siderurgico
Calata 3	ILVA S.p.A.	230	10.5	12,000	4,000	Ferroleghe – loppa
3° Sporgente - Levante	ILVA S.p.A.	615	11.0	45,000	10,800	Materiale siderurgico
3° Sporgente - Testata	ILVA S.p.A.	200	11.0	30,000	13,400	Combustibile – catrame
3° Sporgente - Ponente	ILVA S.p.A.	630	11.0	45,000	12,200	Materiale siderurgico
Calata 4	Cementir Italia S.r.l.	300	11.0	12,000		Carico e scarico cemento
4° Sporgente - Levante radice	Cementir Italia S.r.l.	167	12.5	6,000		Carico cemento
4° Sporgente - Levante	ILVA S.p.A.	434	25.0	350,000		Scarico ferro e carbone
4° Sporgente - Testata	ILVA S.p.A.	72	25.0	2,000		Imbarco bitume
Pontile petroli	ENI S.p.A.	560 + 560	11.0	20,000		Prodotti petroliferi raffinati
Campo boe	ENI S.p.A.		22.0	300,000		Scarico di petrolio greggio
5° Sporgente - Molo ovest	ILVA S.p.A.	1,200	11.5	45,000	631,300	Prodotti siderurgici
Molo polisettoriale e Calata 5	TCT S.p.A.	2,000	14.0 – 15.5		1,000,000	Movimentazione contenitori

Le caratteristiche dei traffici suddivise per tipologia di cargo sono riassunte come segue:

- ✓ cargo containerizzato movimentato al terminal contenitori gestito dalla Taranto Container Terminal;
- ✓ rinfuse solide e prodotti siderurgici relativi alle attività industriali dell'ILVA;
- ✓ rinfuse liquide (greggio e prodotti raffinati) prodotte dalla raffineria ENI;
- ✓ movimentazione di cemento relativo alle attività produttive della Cementir Italia;
- ✓ merci varie movimentate sulle banchine libere non assentite in concessione.

Salvo gli ultimi due anni, a causa dei noti eventi legati alle problematiche ambientali e produttive dell'ILVA ed alla ridotta operatività per i lavori di adeguamento infrastrutturale, il Porto di Taranto è stato il 16° tra i 20 porti maggiori dell'UE per traffico gestito con 41,2 milioni di tonnellate l'anno.

Con l'approvazione della mappa dei nuovi corridoi europei, il porto è stato scelto quale nodo portuale *core* e logistico terminale del segmento terrestre/ferroviario del corridoio scandinavo - Mediterraneo (Helsinki – Malta - La Valletta), tale inclusione ha già consentito e consentirà al porto di potersi candidare al fine di beneficiare dei fondi che l'UE metterà a disposizione della rete *core* nel periodo 2014 - 2020.

Il porto è sede di Autorità portuale e dal maggio 2014 ha una "Zona Franca Doganale non interclusa" della dimensione di 1 milione di mq.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Porto di Taranto è dotato di un Piano Regolatore Portuale (PRP), attualmente vigente, adottato con Decreto del Ministero dei LL.PP. in data 31.03.1980. Il Comitato Portuale ha successivamente adottato il nuovo PRP con Delibera n. 12 del 30.11.2007 che, dopo il parere favorevole del Consiglio Superiore dei Lavori pubblici, della valutazione ambientale, della valutazione strategica e della valutazione di rischio, è attualmente rimesso alla valutazione del Comune di Taranto.

Tutti gli interventi, in corso di realizzazione e di progettazione, inseriti nella relazione redatta dall'Autorità Portuale ("Relazione"), ai sensi dell'art 29 comma 2 del DL 12 settembre 2014, n.133, convertito con modificazioni nella legge n.164 11 novembre 2014, risultano coerenti con il PRP vigente.

Rappresenta una eccezione il progetto riguardante la realizzazione della *"Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada - tratto di ponente"* che necessita di un Adeguamento Tecnico Funzionale.

Con riferimento agli interventi di *"Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente"* e *"Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada II lotto"* la coerenza è invece confermata rispetto al nuovo PRP adottato e attualmente rimesso alla valutazione del Comune di Taranto.

Il Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTLP) 2014 – 2016 è stato trasmesso al CIPE in data 13 marzo 2014 con nota 3504, mentre il PTLP 2015-2017 è stato adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 11/14 del 03.10.2014. Gli interventi proposti sono coerenti con il succitato PTLP vigente ad eccezione del progetto riguardante il *"Potenziamento dei raccordi ferroviari del porto con la rete nazionale"* il quale rientra nel Piano di RFI.

Il Piano Operativo Triennale (POT) 2012-2014 è stato approvato, dal Comitato Portuale il 30 agosto 2011 con delibera n° 06/11, ed è stato successivamente revisionato in ottemperanza al dettato dell'art. 9, comma 3, lett. a), della legge 28.01.1994 n° 84 e successive modificazioni ed integrazioni.

Gli interventi proposti sono coerenti con il POT ad eccezione di quelli riguardanti il *"II lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli"*, il *"Dragaggio per mantenimento fondali degli spazi acquei antistanti la calata IV"*, la *"Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente"* e la *"Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada II lotto"* in quanto inseriti nel PTLP approvato in data 03.10.2014. Tali interventi pertanto dovranno confluire nel POT 2014 - 2016.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Sotto il profilo ferroviario il Porto di Taranto è collegato alla dorsale adriatica Bari - Bologna e alle direttrici per Potenza - Napoli, Brindisi - Lecce e Reggio Calabria. L'intervento riguardante il *"Potenziamento dei raccordi ferroviari del porto con la rete nazionale"* è finalizzato al potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e a porre rimedio alle criticità riguardanti l'organizzazione delle manovre ferroviarie in banchina. Sul punto si evidenzia che, la sottoscrizione dell'*"Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale"*¹² prevede in capo a RFI S.p.A. il compito di:

- ✓ supportare le attività del Commissario Straordinario in relazione all'intervento in oggetto di cui RFI S.p.A. è beneficiaria ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007-2013 n°10288 del 27.09.2010, al fine di consentire la sua realizzazione nei tempi previsti nel presente accordo;
- ✓ studiare forme di collegamenti cargo da/per il porto di Taranto su destinazioni nazionali ed internazionali al fine di consentire lo sviluppo del trasporto ferroviario dei contenitori in particolare verso il centro Europa in tempi rapidi e competitivi.

¹² Si veda paragrafo "Osservazioni"

- ✓ offrire la massima disponibilità a tutti i soggetti interessati, spedizionieri, operatori marittimi, MTO, Autorità Portuale, Dogana per studiare le forme più efficienti ed efficaci per promuovere i trasporti ferroviari dal porto di Taranto;
- ✓ impostare sistemi di pricing e impianti contrattuali idonei e dedicati al fine di incentivare il trasporto ferroviario dei contenitori da/per il porto di Taranto.

L'autostrada adriatica A14 Taranto - Bari - Bologna rappresenta, per il Porto, il collegamento stradale strategico per il trasporto su lunga distanza.

Il bacino d'utenza di più corto raggio è connesso al Porto da una rete di strade statali tra cui la SS7 (Taranto- Brindisi-Lecce) e la SS106 che collega Taranto a Reggio Calabria, passando per la Basilicata.

L'intermodalità

La Piastra Logistica in corso di realizzazione è un progetto strategico e di preminente interesse nazionale secondo la L. 443/01 che si pone l'obiettivo di migliorare la dotazione infrastrutturale complessiva del porto e garantirà i servizi nel campo della logistica integrata che un porto moderno e di rilevanza internazionale, quale quello di Taranto, dovrà assicurare nel mercato competitivo dei trasporti intermodali.

La piattaforma logistica, le nuove banchine, la strada che collegherà i moli e le reti idriche/fognarie/telematiche, modificheranno in modo sostanziale l'efficienza del porto a vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell'obiettivo di diversificazione dei traffici. Il complesso delle opere potrà contribuire altresì all'aumento dei traffici contenitori in import/export a discapito del semplice trasbordo (*transshipment*). Le opere consentiranno inoltre la creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale a vantaggio dell'accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell'abbattimento dei costi e dei tempi.

Il Porto di Taranto dista rispettivamente 90 e 75 km dagli aeroporti di Bari e Brindisi. Inoltre, a circa 20 km di distanza si trova lo scalo aeroportuale Arlotta di Grottaglie. L'aeroporto è collegato al porto grazie alla strada Grottaglie – Brindisi che arriva direttamente fino al varco nord di accesso al Porto.

Pertanto, la realizzazione degli interventi riguardanti la *“Piastra Logistica”* e il *“Potenziamento dei raccordi ferroviari del porto con la rete nazionale”*, insieme alla presenza dell'aeroporto e della autostrada A14, potranno garantire un sistema intermodale completo (mare – strada – ferrovia – aerea).

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

La Relazione riporta al suo interno 15 interventi, di cui 5 in corso di realizzazione e 10 in fase di progettazione. Il documento riporta la dimensione degli investimenti complessivi pari a circa 667,3 milioni di euro di cui, 514,7 (77% del totale) già disponibili e coperti in parte da fondi propri dell'Autorità Portuale per un totale di 184,7 milioni di euro. I progetti già finanziati sono 11 mentre quelli sprovvisti di copertura finanziaria sono 4 per un totale di 152,6 milioni di euro (23% del totale).

La articolazione degli interventi per tipologia è la seguente:

- ✓ realizzazione della piattaforma logistica;
- ✓ adeguamento/ampliamento delle banchine esistenti;
- ✓ approfondimento e bonifica fondali;
- ✓ realizzazione terminal containers;
- ✓ riqualificazione/recupero ambiti portuali e interconnessione con la città;
- ✓ realizzazione collegamenti intermodali.

Dei 15 interventi presentati, 1 riguarda la realizzazione della piastra logistica portuale, 6 lo sviluppo dei traffici containerizzati, 5 la riqualificazione del porto vecchio, 1 il potenziamento dei raccordi ferroviari, 1 il recupero della fruibilità degli spazi acquei antistanti la calata IV del porto ed 1 destinato alla riqualificazione

di un'area da dedicare ad insediamenti commerciali ed industriali.

Nel complesso, due interventi presentano un costo inferiore a 10 milioni di euro, rispettivamente pari a 6 e 7,8 milioni di euro, mentre gli altri interventi presentano costi compresi tra 12,8 e 219,1 milioni di euro.

Osservazioni

Con il Piano Operativo Triennale (2012 – 2014) l'Autorità Portuale ha individuato un macro obiettivo di sviluppo: realizzare un porto di terza generazione ossia una infrastruttura interfacciata con le filiere produttive e trasportistiche che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica e, ancor più, una struttura a servizio dello sviluppo e della crescita del territorio. Il disegno è quello di creare intorno al porto un sistema logistico ed intermodale integrato basato su una rete di strutture specializzate al fine di intercettare il traffico marittimo e di favorire la crescita del territorio circostante.

A tal fine il Governo, riconoscendo il ruolo strategico dello scalo jonico nel contesto nazionale e internazionale, con DPCM del Febbraio 2012, ha nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto nella persona del Presidente dell'Autorità Portuale, e, in data 20 giugno 2012, ha promosso e coordinato la sottoscrizione dell' *"Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale"* frutto della programmazione condivisa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il Ministero per la Coesione Territoriale, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, la Regione Puglia, RFI, SOGESID S.p.A., la Provincia e il Comune di Taranto.

L'accordo è finalizzato ad accelerare le procedure per la realizzazione di una serie di interventi in fase di realizzazione e di progettazione riguardanti il rilancio del terminal contenitori ed inclusi nella Relazione di cui si discorre.

Sul punto si evidenzia che oltre ai progetti già finanziati e riguardanti lo sviluppo dei traffici containerizzati, l'Autorità Portuale ha inserito nella Relazione 4 nuovi interventi non ancora finanziati e in fase di progettazione tra cui:

Titolo progetto	Costo	Stato avanzamento procedurale	Entrata in esercizio stimata
Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente.	81.000.000	Studio di Fattibilità	2019
Nuova diga foranea di protezione del Porto fuori rada II lotto.	20.000.000	Progetto definitivo	2018
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex yard Belleli	45.550.000	Progetto definitivo	2018
Dragaggio per mantenimento fondali degli spazi acquei antistanti la calata IV	6.000.000	Studio di Fattibilità	2017

I primi due interventi risultano funzionali al raggiungimento dell'obiettivo di sviluppo del porto tracciato dal richiamato Accordo Generale, in quanto riguardanti il V° sporgente che ospiterà il nuovo terminal *container*, mentre gli altri due nuovi interventi riguardano rispettivamente un'opera di bonifica e messa in sicurezza della falda inquinata e un'opera di dragaggio per mantenimento fondali.

Nessuno degli interventi inseriti nella Relazione interferisce con i servizi offerti e le caratteristiche funzionali dei porti insistenti nel medesimo *cluster* geografico di riferimento. Sia il POT, sia il PTLP sono coerenti con gli indirizzi strategici definiti in data 20 giugno 2012 in sede di sottoscrizione del richiamato accordo generale.

Autorità Portuale di Brindisi

Inquadramento del porto

Il porto di Brindisi ha un bacino di oltre 6 milioni di mq e più di 6 km di banchine. Il porto interno è formato da due lunghi bracci che cingono la città a Nord e ad Est e che prendono rispettivamente il nome di "seno di ponente" e "seno di levante". Il porto medio è formato dallo specchio acqueo che precede il canale di accesso al porto interno (Canale Pigonati); il seno Bocche di Puglia ne forma il bacino settentrionale. Il porto esterno è limitato a Sud dalla terraferma, a levante dalle isole Pedagne, a ponente dall'isola S.Andrea, dal molo di Costa Morena e, a Nord, dalla diga di Punta Riso.

Due sono le tipologie di traffico che caratterizzano il porto di Brindisi:

- ✓ le importazioni del carbone per la centrale termoelettrica Federico II di Cerano;
- ✓ il traffico RoRo / RoPax del Gruppo Grimaldi.

Ogni anno, Brindisi importa circa 5 milioni di carbone di provenienza mondiale (Australia, Brasile, ecc.) e ogni giorno, ospita 1.4 carboniere di tipo Panamax (60-70 mila tonnellate). I proventi di questa attività rappresentano la metà dei proventi dell'Autorità portuale.

La recente politica di grande favore nei confronti delle cosiddette "sea ways", ha fatto sì che si registrasse, nonostante la grave crisi economica congiunturale ancora perdurante, il più alto tasso percentuale di crescita di tale tipologia di traffico nel panorama nazionale.

Oltre alla ripresa del traffico passeggeri con auto al seguito, da e per le coste greche ed albanesi, anche le principali compagnie crocieristiche si stanno sempre di più proponendo per intercettare il grande flusso di turisti attratti così numerosi dalle bellezze del territorio salentino.

Il porto di Brindisi conta su grandi spazi retro portuali. Le banchine del porto medio sono il naturale approdo per le industrie di Brindisi, con presenze nel settore della chimica, dell'aeronautica e in quello della produzione di energia elettrica.

E' importante sottolineare, che il porto di Brindisi, come pure i collegamenti stradale e ferroviario che lo connettono alle reti nazionali, appartiene alla rete globale europea ma non a quella centrale.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

La pianificazione attualmente vigente, anche se rivisitata con la variante del 2006 (con il supporto ulteriore di procedimenti di adeguamento tecnico funzionale) si fonda su una impostazione che risale a 45 anni fa. L'Autorità Portuale ha nei suoi prossimi obiettivi quello di procedere alla formazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Tutti gli interventi proposti (in corso di realizzazione e di progettazione) sono coerenti con il PRP vigente ad eccezione di soli due interventi:

- ✓ "Lavori di riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare", per la quale opera al momento è in corso un'indagine della procura;
- ✓ "Realizzazione nuovo pontile gasiero ed adeguamento molo 'Polimeri'" opera non compatibile con l'attuale PRP e per la quale è stata presentata una variante.

Da ultimo vi è l'"Opera di realizzazione di banchina per attracco unità navali presso la base UNLB" che non risulta nel vigente PRP in quanto considerata opera militare, richiesta dallo Stato Maggiore, e conseguentemente non necessita di conformità urbanistica.

Il Programma Triennale dei Lavori Pubblici 2015 - 2017, adottato con Decreto Presidenziale n.172 del 11.12.2014, sarà approvato nella prossima seduta del Comitato Portuale, unitamente all'approvazione del bilancio preventivo anno 2015, prevista entro il mese di febbraio. Non tutte le opere sono coerenti con il Programma Triennale dei Lavori Pubblici, o perlomeno non tutte le "voci" corrispondono per titolo e/o importo a quanto previsto nel PTLP. Dall'analisi svolta risulta che 10 degli interventi descritti non corrispondono ed invece 14 interventi corrispondono perfettamente.

Il Piano Operativo Triennale (POT), attualmente vigente, è quello riferito al triennio 2012 -2014 mentre risulta in fase di stesura quello riferito al triennio 2015 - 2017. Il POT vigente riporta parte degli interventi inclusi nella relazione, vi sono tuttavia incongruenze circa gli importi e la descrizione dei progetti.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

La connettività del porto con le reti stradali e ferroviarie è idonea ed immediata. Basterebbe dire che il tempo impiegato dalla banchina alla superstrada non supera 15 minuti con un flusso totalmente fuori il traffico urbano.

Nonostante ciò per il Porto non esiste un collegamento ferroviario diretto con la rete principale. La realizzazione di un nuovo raccordo ferroviario tra il porto e la rete RFI è da sempre stata ritenuta strategica dall'Amministrazione Comunale e dall'Autorità Portuale per mitigare gli inconvenienti derivanti dalla collocazione all'interno del tessuto urbano dell'attuale binario di raccordo del porto e del polo petrolchimico con la stazione ferroviaria, oltre, naturalmente, al fine di aumentare l'attrattività e la competitività del porto nei confronti dei vari vettori.

E' assente un terminal ferroviario in porto.

L'intermodalità

La previsione di una Piastra Logistica retroportuale di Brindisi, che si riscontra nei piani dell'ASI e del Comune di Brindisi e il cui progetto è stato sottoposto al vaglio del Consiglio Superiore LL.PP., sintetizza le volontà ufficialmente espresse dalle Istituzioni locali e regionali di potenziare le funzioni intermodali del Porto e delle sue aree retroportuali per venire incontro alla domanda espressa dal Grande Salento e dai corridoi paneuropei che fanno riferimento all'area balcanica meridionale ad al quadrante orientale del Mediterraneo. Il progetto, tuttavia, non è inserito nell'elenco di schede riguardanti le opere in corso di realizzazione o da intraprendere, redatto dall'Autorità Portuale.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

La relazione redatta dall'Autorità Portuale prevede la realizzazione di 24 interventi di cui 10 in corso di realizzazione per un totale di 106,0 milioni di euro e 14 in fase progettuale per complessivi 198,2 milioni di euro. Nel complesso, gli importi già disponibili ammontano a circa 131,9 milioni di euro mentre il fabbisogno finanziario da reperire ammonta a circa 172,2 milioni di euro. I progetti ad oggi finanziati risultano essere pari a 16 sul totale.

La articolazione degli interventi per tipologia è la seguente:

- ✓ adeguamento/ampliamento delle banchine esistenti;
- ✓ approfondimento fondali;
- ✓ riqualificazione/recupero ambiti portuali;
- ✓ costruzione di una stazione marittima a servizio dei traghetti;
- ✓ realizzazione collegamenti intermodali (ferro, gomma);
- ✓ infrastrutture di security;
- ✓ opere a mare.

Nel complesso sei interventi presentano un costo inferiore a 1 milione di euro mentre gli altri interventi presentano costi tra 2,5 e 46 milioni di euro.

Osservazioni

Il progetto riguardante i lavori di "riqualificazione, ristrutturazione ed ampliamento del terminal di Costa Morena – Punta delle Terrare" è attualmente bloccato per via di una indagine giudiziaria in corso.

Gli interventi in corso di realizzazione (n. 9 e n. 10), inclusi nella relazione redatta dall'Autorità Portuale, ai sensi dell'art 29 comma 2 del DL 12 settembre 2014, n.133, e finanziati con fondi PON Reti e Mobilità 2007 – 2013 dovranno essere portati a termine entro il 31 dicembre 2015, data ultima di scadenza per l'utilizzo dei fondi stanziati per le medesime opere.

Il progetto *“opere di completamento accosti portuali navi traghetto e Ro – Ro di S. Apollinare”* si colloca nell'obiettivo strategico definito dal Piano Operativo Triennale di potenziare l'offerta di rotte Ro - Ro al fine di costituire alternative competitive anche verso alcuni porti europei, data la naturale predisposizione del porto alla gestione di questo tipo di traffici.

Autorità Portuale del Levante

Inquadramento del porto

I porti del Levante, Bari, Barletta e Monopoli, che compongono la circoscrizione territoriale dell'Autorità, hanno una lunga tradizione storica di relazioni con i Balcani ed in generale con la sponda est dell'Adriatico.

Le principali zone di riferimento dei traffici che interessano i porti del Levante, quindi, al netto delle rinfuse liquide movimentate (gasolio e benzina a Barletta e olii vegetali e biodiesel a Monopoli) che rientrano nel cabotaggio nazionale, sono le macro aree dell'Europa Sud orientale e del Nord Africa, confermando la proiezione sud-orientale ed euro-mediterranea dei porti del network.

Il riconoscimento della strategicità del subsistema del Levante non solo come uno dei pilastri della strategia di sviluppo della portualità pugliese, ma come nodo della più ampia rete trasportistica di interesse prioritario dell'Unione Europea, è stato da ultimo fissato con l'individuazione del Porto di Bari, hub del subsistema, come porto *core* di uno dei 9 corridoi principali di trasporto su cui si prevede di investire ingenti risorse economiche nel periodo di programmazione 2014/2020 per la creazione del Trans-European transport Network (TEN-T).

L'inserimento nel Corridoio non sarà fondamentale solo per i finanziamenti a cui si potrà accedere per il potenziamento e lo sviluppo delle infrastrutture portuali e retroportuali, ma soprattutto perché consentirà a tutti i territori che gravitano intorno ai nodi core del Corridoio stesso di sviluppare lo spazio unico europeo del trasporto multimodale per sostenere gli ingenti flussi di persone e merci che l'Unione Europea prevede per le aree interessate e sulle quale si punta per rilanciare l'integrazione europea e lo sviluppo dei prossimi decenni.

Il network creato negli ultimi anni dall'Autorità Portuale di Bari, con l'ampliamento della circoscrizione di competenza anche ai Porti di Barletta e Monopoli, consente di raccordare i sistemi industriali retrostanti ai singoli porti (che riguardano un'area molto estesa - comprendente la Valle d'Itria, la Terra di Bari, l'area Barletta-Andria-Trani oltre all'area della Murgia interna - in cui insistono le principali realtà industriali e manifatturiere dell'intera Puglia) creando quelle sinergie di sistema che ben interpretano le indicazioni dell'Unione Europea sulla formazione dei sistemi logistici di corridoio.

La creazione ed avvio operativo, sin dal 2011, del Port Community System GAIA, che gestisce, in maniera coordinata ed integrata con tutte le altre Istituzioni pubbliche operanti nei porti amministrati, i processi di supporto alla logistica per i controlli e le autorizzazioni connesse alla gestione del ciclo passeggeri e merci, è un ulteriore elemento della capacità dell'Autorità Portuale di creare sinergie positive per lo sviluppo dei traffici e la semplificazione delle procedure.

Il PCS GAIA, moderno strumento informatico a gestione diretta dell'Autorità Portuale che coordina altresì il tavolo di governance costituito dai rappresentanti della Capitaneria di porto, della Polizia di Frontiera, dell'Agenzia delle Dogane e della Guardia di Finanza, ha consentito di semplificare i principali processi di controllo ed il rilascio delle autorizzazioni di accesso in porto ed alle aree di security, eliminando quasi del tutto l'utilizzo della carta e riducendo sensibilmente (nell'ordine dei minuti rispetto alle ore e giorni delle modalità precedenti) i tempi per il rilascio di dette autorizzazioni.

L'intera strategia sin qui delineata è aderente con quella della Regione Puglia descritta nel Programma Operativo Regionale Puglia 2014-2020, approvato con Delibera n. 1498 della Giunta Regionale del 17 luglio

2014, elaborato in adempimento al Regolamento Comunitario N. 1303/3013.

Identica coerenza si trova con il nuovo Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti 2015/2019 di cui la Regione Puglia ha avviato la formazione con Deliberazione della Giunta Regionale n.2063 del 9/10/2014 contenente i principi ispiratori e le macro strategie.

Il Porto di Bari

Il Porto di Bari è situato a nordovest della città vecchia ed i suoi confini sono compresi ad ovest dal molo San Cataldo ed a est dal nuovo molo Foraneo. Collocato a Sud-Est dell'Italia e tradizionalmente considerato porta dell'Europa verso la penisola Balcanica ed il Medio Oriente, è uno scalo polivalente in grado di rispondere a tutte le esigenze operative.

La multifunzionalità operativa del Porto di Bari può contare su banchine attrezzate per la movimentazione di ogni tipo di merce e su una eccellente rete di collegamenti con ogni modalità di trasporto. Anche grazie a tali caratteristiche il Porto di Bari è stato indicato quale "terminale occidentale" del "Corridoio 8", la direttrice plurimodale trans-europea che collegherà l'Europa meridionale al Mar Nero attraversando Albania, Macedonia e Bulgaria.

Il Porto di Bari è un porto polivalente: nel suo bacino, di circa 285 ettari, sono infatti comprese:

- ✓ Banchine attrezzate per ogni tipo di traffico commerciale (rinfuse solide e liquide, containers, merci in colli, prodotti siderurgici, prodotti della foresta ecc.);
- ✓ Banchine al servizio di navi traghetto ro-ro;
- ✓ Banchine per navi da crociera e relative sistemazioni per i croceristi

L'attuale sviluppo di banchine operative è di circa ml 2.500 mentre gli spazi a ridosso sono ampi 260.000 mq.

Il Porto di Barletta

Il porto di Barletta è uno scalo con una spiccata vocazione commerciale, avamposto di un hinterland industriale e dinamico, ricco di piccole e medie imprese; per l'anno 2013 ha fatto registrare un rilevante incremento pari a +16,4% con un movimento di traffico superiore al milione di tonnellate che, insieme ai buoni tassi di crescita degli ultimi anni, sta riportando l'infrastruttura sui valori fatti registrare nei primi anni 2000.

Molto interessante è la distribuzione del traffico nello scalo di Barletta dove, a differenza di quanto osservato per il porto di Bari, non vi sono voci merceologiche dominanti che ne influenzano l'andamento. Porto con vocazione industriale vede primeggiare il traffico degli idrocarburi.

La quasi totalità della merce movimentata nello scalo è riconducibile, in definitiva, alla categoria delle rinfuse.

In forte crescita è il traffico delle rinfuse secche. A tale risultato si è giunti grazie alla forte crescita del cemento, e alla ripresa fatta registrare dal traffico delle granaglie.

L'emergenza infrastrutturale in questo porto è da individuare nella necessità di approfondimento dei fondali per consentire l'approdo di navi di maggior pescaggio soprattutto per il trasporto degli idrocarburi al deposito costiero. Gli studi condotti a tal scopo hanno evidenziato la necessità di procedere anche al prolungamento delle testate delle diga foranea di sopraflutto e di quella di sottoflutto al fine di evitare che nel futuro possa continuare quel fenomeno di trascinamento verso il bacino portuale di sedimenti fini costieri e la conseguente riduzione del passo dell'imboccatura.

Un primo intervento in questa direzione è costituito dalla manutenzione del fondale in prossimità dell'imboccatura che si trova nella fase dell'acquisizione delle autorizzazioni ambientali e per il quale l'Autorità Portuale sta sostenendo un grande sforzo economico utilizzando fondi del bilancio proprio.

Importante sarà, altresì, sostenere la richiesta di spostamento del deposito costiero di idrocarburi, dal vecchio sito ad un'area vicina alla testata del molo di ponente, che consentirebbe di liberare la zona più interna del porto dall'ormeggio delle petroliere così da poterla dedicare, dopo la necessaria infrastrutturazione per i servizi a traffico di navi ro-pax.

Il Porto di Monopoli

Monopoli, dei tre porti dell'Autorità Portuale del Levante, è sicuramente il porto più piccolo per movimento di traffico. Il 2013, dopo la battuta di arresto del 2012, ha confermato il trend di crescita costante che aveva fatto registrare negli ultimi anni di gestione della Autorità Portuale del Levante, a riprova dell'ottima gestione nelle politiche di investimento messe in campo.

La distribuzione dei traffici è concentrata su due grandi voci merceologiche: la sabbia con 35,29% del traffico totale, il biodiesel con il 31,78%, e gli olii vegetali con il 10,12%. Il restante 23% è diviso fra altri traffici minori come la sansa 7,1% e il carbonato di sodio 6,44% seguite da altri voci con percentuali minimali.

Anche per questo porto la primaria necessità è quella dell'approfondimento dei fondali per consentire l'approdo di navi di maggior pescaggio soprattutto per il trasporto di biodiesel necessario per impianti industriali dell'area retrostante che, all'attualità, sono costretti ad utilizzare il Porto di Brindisi, stante la difficoltà di utilizzare quello di Bari che ha banchine commerciali quasi sempre occupate, con considerevoli aumenti dei costi di trasporto e dell'impronta ambientale dell'attività.

La difficoltà per la realizzazione di questi lavori di dragaggio è nella destinazione del sedimento dragato che, essendo contaminato, non può che essere smaltito in cassa di colmata conterminata di difficile realizzazione nel Porto di Monopoli per la carenza di spazi e la limitatezza degli specchi acquei portuali. In tal senso potrà essere d'aiuto la ipotizzata realizzazione della cassa di colmata in questione nel Porto di Bari che potrà contenere anche parte di detti sedimenti.

L'ubicazione del Porto di Monopoli subito a ridosso del nucleo storico della cittadina rende l'impianto particolarmente apprezzato per l'ormeggio di navi da crociera di medio-piccole dimensioni come già più volte avvenuto negli ultimi anni, dopo l'avvio della gestione dell'Autorità portuale. Per sostenere questa vocazione occorre mettere a disposizione una struttura dedicata per l'accoglienza oltre che potenziare i servizi a terra e per i controlli.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale di Bari è stato approvato con voto C.S. LL.PP. n. 945 del 18/01/1974.

Tutti gli interventi proposti sono coerenti con il PRP vigente ad eccezione dei seguenti:

- ✓ Lavori di riqualificazione banchine e fondali delle darsene destinate a traghetti, ro-ro, autostrade del mare e cargo;
- ✓ Realizzazione dei denti di attracco nella Darsena di ponente;
- ✓ Realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella.
- ✓ Arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana;

I primi tre necessitano di un Adeguamento Tecnico Funzionale mentre l'ultimo necessita di una variante al Piano Urbanistico Generale.

Il Piano Regolatore Portuale di Barletta è stato approvato con voto C.S. LL.PP. n. 497 del 20/07/1977 e gli interventi proposti sono coerenti con il Piano.

Il Piano Regolatore Portuale di Monopoli è stato approvato con voto C.S.LL.PP. n.657 del 22 /04/1966 e gli interventi proposti sono coerenti con il Piano in oggetto.

Il Programma Triennale delle Opere Pubbliche (PTLP) 2015 – 2017 è stato approvato il 31 ottobre 2014 e gli interventi riportati nella relazione sono tutti coerenti con il Programma ad eccezione dei seguenti:

- ✓ arteria stradale di collegamento del porto di Bari con la viabilità extraurbana¹³;
- ✓ evoluzione del Port Community System GAIA a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico

¹³ Inserito nel Piano Triennale del Comune di Bari

nazionale e globale;

- ✓ realizzazione moli e denti di attracco nell'area Pizzoli-Marisabella.

Il Piano Operativo Triennale (POT) 2012-2014 non è stato ancora approvato pertanto non è possibile verificare la coerenza degli interventi presentati. Rispetto al POT 2011-2013 solo gli interventi per i quali esiste una progettazione preliminare sono inseriti, tuttavia con importi e descrizioni diversi.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

La polivalenza del porto di Bari è oggi agevolata dal suo allacciamento diretto alla rete ferroviaria ed a quelle stradali ed autostradali, che consentono il rapido collegamento con tutti i centri industriali, agricoli e commerciali dell'Italia meridionale.

L'intermodalità

Nei porti presenti nella circoscrizione della Autorità del Levante non sono presenti piattaforme logistiche e distripark tuttavia vi sono allacciamenti diretti alla rete ferroviaria e a quella stradale e autostradale.

Gli interventi in corso di realizzazione - gli interventi proposti

La relazione redatta dall'Autorità Portuale, ai sensi dell'art 29 comma 2 del DL 12 settembre 2014, n.133, riporta al suo interno 14 interventi da realizzarsi nel Porto di Bari, 4 nel porto di Barletta e 2 nel porto di Monopoli. L'investimento complessivo necessario alla realizzazione di tutti gli interventi previsti nella relazione è pari a 322,3 milioni di euro. I progetti ad oggi dotati di totale copertura finanziaria sono 4 per complessivi 28,3 milioni di euro (9% sul totale) mentre per la realizzazione degli altri 14 interventi è necessario reperire risorse pari a 294,0 milioni di euro (91% sul totale).

Il piano presenta solo progetti in fase di progettazione articolati secondo la seguente tipologia:

- ✓ adeguamento/ampliamento delle banchine esistenti;
- ✓ approfondimento fondali;
- ✓ ristrutturazione e realizzazione nuovi terminal;
- ✓ riqualificazione/recupero ambiti portuali;
- ✓ realizzazione collegamenti intermodali (ferro, gomma);
- ✓ Approdi turistici e da diporto.

Nel complesso 8 interventi presentano un costo inferiore a 5 milioni di euro, mentre gli altri interventi presentano un costo compreso tra 5 e 115,0 milioni di euro.

Osservazioni

L'Autorità Portuale del Levante ha presentato un elenco di interventi infrastrutturali, definendoli "prioritari" per lo sviluppo dell'intera circoscrizione dell'Autorità (porti di Bari, Barletta e Monopoli), in corso (per i quali la fase di progettazione è già stata avviata) o che intende intraprendere (per i quali esistono soltanto studi preliminari).

Solo per 4 dei 19 progetti proposti è prevista una copertura finanziaria attraverso l'utilizzo di fondi del bilancio autonomo dell'Autorità Portuale, si tratta in particolare dei progetti n.8, n.9, n.10 e n.12 della Relazione. I primi 5 interventi riguardanti il porto di Bari, per i quali la fase di progettazione è stata già avviata, sono candidati nel PON Reti e Mobilità 2014 -2020. Per i restanti interventi non è previsto alcun finanziamento.

L'avvio della progettazione per l'intervento (n.16) *"Manutenzione ed approfondimento fondali.*

Riqualificazione e potenziamento banchine ed opere di difesa è condizionato dal completamento dei lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nell'area in questione a cura del MIT Provveditorato Interreg. OO.PP.

L'avvio della progettazione per l'intervento *"Potenziamento e riqualificazione stazione marittime passeggeri. Miglioramento viabilità portuale ed edilizia demaniale a supporto di Operatori ed Istituzioni"* (n.17) è condizionato dal completamento dei lavori di costruzione delle banchine e dei piazzali nell'area in questione a cura del MIT Provveditorato Interreg. OO.PP. oltre che dalla definizione del punto di ingresso in porto della Camionale.

Una delle priorità per il porto di Bari è quella di adeguare le proprie infrastrutture a navi di maggiori dimensioni e ad una maggiore capacità di gestione:

- ✓ con riferimento ai traffici *bulk* per cereali e prodotti per l'agricoltura vi è la necessità di dotare le banchine dedicate a tali traffici presso la "Darsena di Levante" di fondali a -12,50/-13 m, oltre alla realizzazione di una vasca di colmata per il confinamento di materiali contaminati;
- ✓ con riferimento al traffico ferries con l'Albania dove, appare necessario, spostare il "traffico Albania" presso la costruenda Colmata di Marisabella adottando le necessarie misure di adeguamento per consentire l'attracco di un numero sufficiente di traghetti.

Il previsto ampliamento del Terminal Crociere, così come un nuovo sporgente di 350 metri nella Darsena di ponente sono considerati dall'Autorità Portuale di importanza strategica per lo sviluppo ulteriore di questo settore.

Una delle emergenze evidenziate per il porto di Barletta, porto a vocazione industriale, è rappresentata dall'approfondimento dei fondali, per poter consentire l'approdo di navi di maggior pescaggio soprattutto per il trasporto degli idrocarburi al deposito costiero.

Autorita' portuale di Augusta

Inquadramento del porto

Il porto di Augusta è situato sulla costa orientale della Sicilia, tra le città di Catania e Siracusa e si trova all'interno del più ampio Golfo che porta lo stesso nome ed è costituito da un'insenatura compresa tra Punta Izzo e Capo Santa Panagia. La baia di Augusta è inserita nelle Reti TEN-T come porto strategico dell'Unione Europea per la sua posizione baricentrica lungo le rotte del traffico internazionale. Lo scorso 30 maggio 2013, infatti, la Commissione Europea, su indicazione del MIT, ha incluso il Porto di Augusta tra le infrastrutture portuali su cui intervenire prioritariamente inserendolo nella rete TEN-T *core*.

Augusta è il più grande porto naturale del basso Mediterraneo dove all'interno di esso si trovano un importante porto commerciale, un polo industriale, una base militare ed un porto/città con due darsena in pieno centro storico.

Il porto si divide in due parti: rada esterna e rada interna (o Porto megarese); ad esso si accede attraverso due imboccature che interrompono i complessivi 6,5 km circa di diga foranea che lo proteggono.

Le principali caratteristiche sono così sintetizzabili:

- ✓ Specchio acqueo 23.000.000 m²
- ✓ Profondità fondali fino a 22 mt
- ✓ Numero pontili 10
- ✓ Numero accosti 44
- ✓ Lunghezza complessiva accosti 7.651 mdi cui 1.160 metri lineari di banchine
- ✓ Pontili 6.800 metri lineari
- ✓ Presenza di collegamenti intermodali

- ✓ 30 ettari di aree demaniali esclusi specchi acquei

L'Autorità portuale di Augusta ha avviato la procedura di allargamento dei confini dell'Autorità portuale verso sud inglobando la restante parte del Golfo di Augusta (seno del Priolo e baia di Santa Panagia) in cui insiste il pontile di Santa Panagia adibito a movimentazione di merci liquide alla rinfusa (15 milioni t/anno).

Sul versante nord la realizzazione del sistema portuale integrato della Sicilia orientale prevede la stesura di un protocollo d'intesa tra MIT – Regione – Autorità Portuale – Società interporti siciliani che ha come oggetto interventi finalizzati al potenziamento commerciale e del trasporto intermodale delle merci nel quadrante sud orientale della Sicilia.

Detto sistema, che a breve potrebbe ampliarsi con il coinvolgimento di RFI ed ENAC, è osservato con molto interesse dall'Europa che spinge verso formazioni di sistemi di area vasta capaci di generare un effetto volano di sviluppo economico per il territorio di riferimento e non solo.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Piano Regolatore Portuale e progetti strategici

Il Piano Regolatore del Porto di Augusta fa ancora riferimento al progetto redatto a suo tempo dall'Ufficio del Genio Civile OO.MM. di Palermo e successivamente oggetto nel corso del tempo di varianti.

Dato il lungo tempo trascorso dalla redazione del Piano Regolatore Portuale di base e dalle successive varianti e considerato che le relative previsioni sono state adottate in data antecedente all'emanazione della legge 84/94 che assegna la competenza in materia di pianificazione portuale alle Autorità Portuali d'intesa con i Comuni territorialmente interessati, l'Autorità Portuale ha già ultimato l'elaborazione e la stesura del nuovo Piano Regolatore Portuale sul presupposto di favorire lo sviluppo del Porto e dei traffici commerciali.

E' in corso di svolgimento la procedura di VAS del Piano per la definitiva approvazione da parte degli organi preposti per legge.

Il P.R.P. vigente contiene alcuni progetti strategici su cui è impegnata da tempo l'Autorità Portuale al fine di poter consentire significativi incrementi di traffici. Dei tre interventi previsti nella Scheda Grande Progetto di cui al PON 2007-2013, due sono già cantierizzati e sono in corso i lavori (l'adeguamento banchine e il nuovo terminal containers), mentre per il terzo, relativo all'ampliamento dei piazzali 1° stralcio, essendo state ultimate le fasi progettuali, sono in corso le procedure di pubblicazione del bando di gara per l'aggiudicazione dei lavori.

Il nuovo P.R.P. contiene la previsione di nuovi importanti progetti che delineeranno le strategie future dell'Autorità Portuale. In particolare si è proceduto alla suddivisione della rada di Augusta in cinque ambiti, aventi caratteristiche diverse, nei quali verranno sviluppati una serie di iniziative progettuali.

I cinque ambiti si possono sinteticamente distinguere:

- ✓ Ambito urbano;
- ✓ Ambito del porto commerciale;
- ✓ Ambito del distretto della cantieristica;
- ✓ Ambito del porto industriale;
- ✓ Ambito hub contenitori e distripark.

Piano operativo triennale

I lavori programmati per il triennio 2015-2017 sono pervenuti con relazione di accompagnamento.

- ✓ Per l'anno 2015 sono previsti interventi per euro 129.040.000.
- ✓ Per l'anno 2016 sono previsti interventi per euro 113.580.000.
- ✓ Per l'anno 2017 sono previsti interventi per euro 136.600.000.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Il Porto Commerciale è collegato direttamente alla viabilità principale (autostrada Siracusa-Catania e quindi collegamenti diretti anche per Messina e Palermo) attraverso un viadotto di accesso che collega il Porto allo svincolo autostradale. Per quanto riguarda la ferrovia, il P.R.P. vigente prevede la realizzazione di una bretella all'interno del Porto Commerciale che dalla stazione di Augusta, e di conseguenza dalla linea principale SR-CT, giunge fino ai piazzali del Porto Commerciale.

Il progetto definitivo è già in fase avanzata ed è stato inserito dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti tra le opere finanziabili del PON 2007-2013.

Oltre agli interventi relativi al potenziamento infrastrutturale del Porto di Augusta, nell'ambito del programma "Autostrade del mare", l'azione dell'Autorità Portuale si è concentrata all'attivazione di nuove linee di collegamento da e per il Nord Italia con riferimento principalmente al trasporto con traghetti veloci di prodotti ortofrutticoli siciliani. Si rileva anche un crescente interesse anche per possibili destinazioni in Nord Africa e Turchia. Tutto ciò al fine di meglio utilizzare l'esistente pontile RO.RO. dotato di n. 2 accosti, recentemente ristrutturati e resi agibili anche durante le ore notturne, contribuendo così alla diversificazione e all'incremento dei traffici commerciali.

Gli interventi in corso di realizzazione - gli interventi proposti

Tra gli interventi indicati, 3 progetti fanno parte del PON 2007-2013, già finanziariamente coperti e, in particolare:

- ✓ L'adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di mega navi container e attrezzaggio con GRU a portale (lavori iniziati);
- ✓ Realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati progetto unificato già 1° e 2° stralcio ad esclusione dell'area ex M.M. (lavori iniziati);
- ✓ Acquisizione aree e ampliamento dei piazzali 1° stralcio (fase di preparazione per il bando di gara).

Gli altri 9 progetti fanno parte del PON 2014-2020, e in particolare:

- ✓ Adeguamento di un tratto di banchina del porto commerciale per l'attracco di mega navi containers 2° stralcio;
- ✓ Realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati 1° stralcio bis area ex M.M.;
- ✓ Realizzazione di un terminal attrezzato per traffici containerizzati terzo stralcio;
- ✓ Acquisizione aree e ampliamento dei piazzali secondo stralcio;
- ✓ Acquisizione aree e ampliamento dei piazzali terzo stralcio;
- ✓ Scalo e collegamento ferroviario porto commerciale - Linea ferrata CT-SR;
- ✓ Rifiorimento e ripristino della diga foranea del Porto di Augusta;
- ✓ Bonifica della rada e realizzazione di una nuova banchina mediante vasca di colmata primo stralcio;
- ✓ Opere di collegamento con la terraferma della nuova banchina in cassa di colmata primo stralcio.

Per nessuno dei sopra elencati progetti sono al momento previsti contributi di soggetti privati.

Osservazioni

I progetti sono coerenti con il POT e con il PRP (al netto degli ultimi due interventi sopra elencati). Il Porto fa parte delle reti "core". Su nessun progetto sono, al momento, disponibili risorse private.

Autorita' portuale di Messina

Inquadramento del porto

L'autorità portuale di Messina estende la propria competenza ai porti di Messina e di Milazzo, e comprende anche aree rientranti nei comuni di Pace del Mela e San Filippo del Mela.

Il porto di Messina è inserito nella rete dei porti *Comprehensive* di rilevanza europea lungo il corridoio scandinavo-mediterraneo (il porto di Milazzo, in tale contesto, è sistematicamente correlato con il porto di Messina). Un segnale di interesse delle politiche comunitarie verso il nodo dello stretto di Messina è testimoniato dalla presenza, nell'elenco dei grandi progetti previsti per il corridoio in parola, degli interventi di adeguamento delle ferrovie nelle sezioni di Messina, Catania, Augusta e Palermo.

Secondo l'attuale classificazione, il porto di Messina appartiene alla prima classe della seconda categoria dei Porti Nazionali. Le aree portuali occupano una superficie complessiva di c.a. 50H.A. Il porto di Messina, pienamente integrato nella struttura urbana della città, è un porto naturale interamente provvisto di banchine che offre un sicuro rifugio da qualsiasi vento. La sua imboccatura, orientata a NW, è larga circa 400 ml. e si estende tra il Forte S. Salvatore e la sede operativa della capitaneria di Porto.

Il porto di Messina è formato da una penisola articolata che racchiude un vasto specchio acqueo di circa 820.000 mq. I fondali in banchina sono ricompresi tra i 6,5 mt. e gli 11 mt. Le banchine, attrezzate con gru, fisse e mobili, e dotate di binari per i collegamenti ferroviari, si estendono per c.a. 1.770 metri (11 banchine) a partire dalla sede a mare della Capitaneria di Porto, sita presso l'imboccatura (lato W) del porto, fino alla banchina Egeo.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Operativo Triennale 2013/2015 si raccorda con il precedente e comprende sia gli interventi avviati e non ancora conclusi che quelli giunti solo alla fase della programmazione. Sebbene alcuni contenuti generali restino gli stessi, è stata operata una ottimizzazione delle risorse e degli interventi minori, oltre un aggiornamento degli interventi di manutenzione e di completamento.

Inoltre, sono stati inseriti interventi di completamento e ottimizzazione di opere esistenti, allo scopo di migliorare i servizi offerti. Nel POT 2013-2015 sono state inserite alcune nuove opere volte al miglioramento dei servizi e delle dotazioni dell'ambito portuale.

Le aree circoscrizionali dell'Autorità Portuale di Messina sono vaste e dislocate sul territorio con discontinuità, e constano di due distinte parti ubicate interamente nel territorio comunale di Messina, ed un'altra che va dalla radice del molo Marullo del porto di Milazzo, fino alla foce del torrente Muto, attraversando ben tre Comuni distinti, cioè nell'ordine Milazzo, S. Filippo del Mela e Pace del Mela.

La programmazione delle opere sul territorio è, pertanto, articolata e complessa, riguardando sia aspetti di specifica operatività portuale, prioritari per l'Ente, che questioni connesse al corretto equilibrio ambientale ed urbano dei contesti fronte mare ancorché non direttamente interessati da attività portuali in senso stretto.

Non tutte le aree sono interessate dai PRP vigenti. In relazione ai PRP, va riferito che nel mese di marzo del 2008 è stato adottato quello di Messina (relativo ai porti di Messina e Tremestieri), per il quale oggi è in fase valutazione l'eventuale invio al Ministero dell'Ambiente per l'ottenimento della VIA (mentre è stato esitato favorevolmente dal Consiglio Superiore dei LL.PP.). Per Milazzo, la bozza di PRP presentata nel 2006 non ha subito ulteriori evoluzioni. Nel dicembre del 2008, d'accordo con l'Amministrazione Comunale di Milazzo, l'Ufficio Tecnico dell'Ente ha predisposto uno schema di intesa da sottoporre al Consiglio Comunale, sottoscritto poi dalle parti in data 8/06/2010.

Quanto agli aspetti pianificatori, va anche detto che sulle predette aree insistono anche altri strumenti di pianificazione territoriale preesistenti alla istituzione della Autorità Portuale che possono essere funzionali alla realizzazione dei vari interventi programmati (piano ASI, PRG dei Comuni di Milazzo e Messina)

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Il porto di Messina, in prossimità del quale insiste anche la stazione marittima ferroviaria, garantisce la presenza di binari in porto, da utilizzare anche per operazioni commerciali di trasbordo in chiave di multi modalità ferro-nave.

Al riguardo, è da segnalare che Messina è a tutt'oggi l'unico terminale ferroviario italiano, con importante parco binari, officine meccaniche ed unità navali specifiche per le esigenze particolari legate al trasbordo dei carri ferroviari.

Ad ogni buon conto, un indubbio collo di bottiglia è rappresentato dalla carenza di adeguata e specifica viabilità al porto. In concreto, i porti sono collegati bene alla viabilità urbana, ma non dispongono per lo più di collegamenti specifici e dedicati con la viabilità extraurbana e in particolare autostradale.

Gli interventi in corso di realizzazione - gli interventi proposti

L'Autorità ha presentato una relazione nella quale sono riportati 10 interventi in corso di realizzazione, in stato procedurale più o meno avanzato, per un costo complessivo di 218,2 milioni di euro coperti da finanziamenti regionali per una cifra pari a euro 53,5 milioni. Non sono invece previsti finanziamenti da parte di soggetti privati.

Relativamente al collegamento con piani di portata più generale, un intervento risulta inserito Accordo di programma quadro sottoscritto con la Regione Sicilia.

Per quanto riguarda gli interventi presentati, 6 sono relativi a progetti di ampliamento delle aree a terra, 1 riguarda un progetto di approfondimento dei fondali, 1 diretto a risolvere colli di bottiglia nell'ultimo miglio e uno riguarda lavori di costruzione di un pontile in località Giammoro a servizio delle operazioni commerciali.

Gli interventi, anche se in maniera non del tutto esaustiva, vengono descritti dall'Autorità portuale in apposite schede allegate alla relazione con l'indicazione dell'oggetto dell'intervento, dei benefici attesi e delle ricadute sui traffici portuali, l'ubicazione dell'area interessata, lo stato del procedimento, le principali criticità, la stima dei costi e dei tempi di realizzazione.

Diversi interventi sono in fase di realizzazione e presto esplicheranno i propri benefici attesi, mentre altri sono in fase di programmazione/progettazione.

Gli interventi sono divisi per porti: Messina e Milazzo.

Interventi Porto di Messina:

- ME01 Porto di Tremestieri – Lavori di costruzione della piattaforma logistica Tremestieri con annesso scalo portuale;
- ME02 Porto di Messina – lavori di realizzazione di un terminal logistico sul molo Norimberga – completamento infrastrutture a terra e a mare;
- ME03 Comune di Messina – Realizzazione della strada di collegamento tra il Viale Gazzi e l'Approdo delle Ferrovie per Via Don Blasco;
- ME04 Porto di Messina – Lavori di ampliamento delle banchine Marconi, Peladoro e Rizzo.

Interventi Porto di Milazzo:

- MZ01 Comune di Pace del Mela - lavori di Costruzione di un pontile in località Giammoro a servizio delle operazioni commerciali;
- MZ02 Porto di Milazzo – lavori di completamento delle banchine e pontili interni al bacino portuale ed escavazione fondali operativi;

- MZ03 Porto di Milazzo – lavori di completamento delle operazioni di accosto;
- MZ04 Comune di Milazzo – lavori di realizzazione della strada di collegamento, prevista dal PRP, fra l'Asse Viario – Uscita Ciantro e l'ambito portuale;
- MZ05 Porto di Milazzo – Allargamento del Molo Foraneo e rifioritura della mantellata a tergo degli edifici sul Molo Marullo;
- MZ06 Dragaggio fondali del porto di Milazzo.

Ad integrazione della documentazione trasmessa ex art. 19, con mail del 5 febbraio 2015, il segretario Generale dell'Autorità ha trasmesso alcune informazioni aggiuntive che si riportano di seguito:

Intervento ME01

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 80.000.000 così distribuiti:

- Fondi ex L.166/02 (DM 06/06/2008) in misura pari ad euro 54.050.000 al lordo degli interessi bancari (circa euro 35.000.000 netti);
- Fondi ex Delibera CIPE 03/2006 (riprogrammazione APG merci e logistica Regione Siciliana del 29/10/2009) in misura pari ad euro 20.000.000;
- Fondi ex delibera CIPE del 6/11/2009 in misura pari ad euro 10.000.000;
- Fondi propri della Autorità Portuale in misura pari ad euro 15.000.000;

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRG di Messina

Intervento ME02

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 19.300.000 non ancora formalmente imputati essendo il progetto in fase di definizione. Si stima la possibilità di finanziare e/o cofinanziare l'opera con parte dell'avanzo di amministrazione dell'Ente, compatibilmente con le esigenze degli altri interventi programmati.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRP del porto in fase di approvazione, eventualmente è possibile ricorrere all'adeguamento tecnico funzionale del PRP attuale.

Intervento ME03

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 27.000.000 così distribuiti:

- Fondi propri della Autorità Portuale in misura pari ad euro 5.000.000;
- Fondi della Regione Siciliana stanziati in favore del Comune di Messina (n.q. di stazione appaltante) per euro 22.000.000;

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRG di Messina

Intervento ME04

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 23.000.000 non ancora formalmente imputati essendo il progetto in fase di definizione. Si stima la possibilità di finanziare e/o cofinanziare l'opera con parte dell'avanzo di amministrazione dell'Ente, compatibilmente con le esigenze degli altri interventi programmati.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRP del porto in fasi di approvazione finale, eventualmente è possibile ricorrere all'adeguamento tecnico funzionale del PRP attuale.

Intervento MZ01

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 24.990.000 così distribuiti:

- Fondi propri della Autorità Portuale in misura pari ad euro 15.858.321
- Fondi del Ministero Infrastrutture e Trasporti DM n.5118 del 9/05/2006 nella misura di euro 9.141.678

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale
Pianificazione: coerente con il PRG del Consorzio ASI di Milazzo e pace del Mela.

Intervento MZ02

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 14.342.000 così distribuiti:

- Fondi propri della Autorità Portuale in misura pari ad euro 1.947.064;
- Fondi Regione Siciliana DDG n. 2102 del 28/12/2006 e DDG n. 1704 del 23/07/2010 nella misura di euro 8.773.771;

L'importo decretato è al netto del ribasso e quindi è sufficiente a eseguire l'opera che è in corso.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRP di Milazzo.

Intervento MZ03

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 3.489.000 non ancora formalmente imputati essendo il progetto in fase decisionale. Si stima la possibilità di finanziare e/o cofinanziare l'opera con parte dell'avanzo di amministrazione dell'Ente, compatibilmente con le esigenze degli altri interventi programmati.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRP di Milazzo.

Intervento MZ04

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 13.055.000 non ancora formalmente imputati essendo il progetto in fase decisionale. Si stima la possibilità di cofinanziare l'opera per euro 3.000.000 con parte dell'avanzo di amministrazione dell'Ente.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRG di Milazzo

Intervento MZ05

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 7.000.000 non ancora formalmente imputati essendo il progetto in fase decisionale. Si stima la possibilità di finanziare e/o cofinanziare l'opera con parte dell'avanzo di amministrazione dell'Ente.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: da adeguare il PRP di Milazzo.

Intervento MZ 06

Quadro di spesa: Importo complessivo euro 5.950.000 interamente coperto con fondi statali ex L. 166/02 a favore della AP di Messina.

Programmazione: inserito nell'attuale POT 2015-2017 della Autorità portuale

Pianificazione: coerente con il PRP di Milazzo.

Osservazioni

Il porto di Messina è inserito nella rete dei porti *Comprehensive*. Si rileva, attualmente, la presenza di significativi colli di bottiglia per l'accessibilità al porto.

Gli interventi previsti non prevedono partecipazione da parte di finanziatori privati ma gravano tutti sulla finanza pubblica.

L'Autorità non ha trasmesso i cronoprogrammi degli interventi come richiesto dall'art. 29 anche se ha indicato, in alcuni casi, i tempi di realizzazione degli stessi.

Autorità portuale di Savona

Inquadramento del porto

I bacini portuali di Savona e Vado Ligure sono sotto l'egida dell'Autorità Portuale di Savona e dispongono oggi di una superficie operativa pari a 1 milione di mq, con 5 km di banchine. Il porto di Savona Vado Ligure è inserito nella rete globale (*comprehensive*), parte integrante della strategica TEN-T.

Nel bacino di Savona, scalo antico e incastonato nel cuore della città, si ritrovano due terminal passeggeri di Costa Crociere, compagnia leader nel mediterraneo che proprio di Savona ha fatto il suo homeport.

Il porto commerciale di Savona mantiene da decenni inalterato il suo fondamentale ruolo di approvvigionamento per le industrie delle regioni vicine (Piemonte e Lombardia) e del sud Europa e in esso sono presenti terminal carbone con collegamento via funivia verso parchi di stoccaggio nell'hinterland, terminal per rinfuse liquide alimentari e oli vegetali, con 29 serbatoi per 22.000 mc di capacità e sei impianti di movimento merci alla rinfusa, nonché due terminal rivolti alle merci convenzionali quali prodotti forestali e siderurgici, rinfuse ferrose e merci varie nonché traffici Ro-Ro.

Il bacino di Vado Ligure - sviluppatosi a partire dagli anni '60 in posizione decentrata rispetto al tessuto cittadino ed in adiacenza ad una vasta area retrostante, progressivamente abbandonata dall'industria sin dagli anni '80, e dunque riutilizzabile per attività logistiche (oggi è infatti un'area extra portuale, occupata dall'interporto V.I.O. S.p.A.) - è gestito dalla società Forship, ed è base delle compagnie Corsica-Sardinia Ferries e Strade Blu. In esso sono presenti: terminal container e ortofrutta (*Reefer Terminal*), con 4 accosti per complessivi 900 ml, magazzini per ortofrutta refrigerati per complessivi 27.000 mq e piazzale container di 173.000 mq (capacità istantanea di 10.000 TEU), terminal Ro-Ro, 4 accosti, piazzale e magazzino, terminal rinfuse solide e terminal petroliferi.

Nel 2014, più di 2.400 navi hanno attraccato alle banchine del porto di Savona Vado, portando allo scalo oltre 12 milioni di tonnellate di merce e 1,3 milioni di passeggeri, di cui 1.019.000 croceristi. Se si considera il bacino di utenza commerciale dei porti italiani in termini di popolazione e numero di imprese nel raggio di 200 km dallo scalo, il porto di Savona Vado si posiziona al terzo posto nella graduatoria nazionale alle spalle di Genova e Ravenna.

Il porto di Savona Vado è dotato di banchine con fondali naturali tra i 15 m e i 22 m ed è efficacemente connesso alla rete viaria nazionale essendo collegato al nodo autostradale di Savona, da cui si dipartono la A10 (Genova-Ventimiglia) e la A6 (Savona-Torino), raggiungibili dal porto di Vado Ligure tramite una bretella extra-urbana di 3 km e dal porto di Savona attraverso un percorso urbano di 4 km. Detto porto è inoltre efficientemente connesso alla rete ferroviaria attraverso la linea costiera Genova Ventimiglia e due linee di valico appenninico verso il Piemonte, che si dipanano dalla stazione di S. Giuseppe di Cairo.

L'Autorità Portuale di Savona ha da tempo posto in essere azioni dirette a ridurre l'impatto ambientale delle operazioni portuali tramite, ad esempio, un piano di risparmio energetico e di implementazione della produzione di green energy. Nel 2010 sul tetto del Terminal Ovest del Palacrociere è stato infatti installato un impianto fotovoltaico da 121 Kw che, producendo oltre 130 Mwh annui, copre circa 1/5 del suo fabbisogno energetico. Per sfruttare l'energia del vento sono stati installati all'interno del bacino portuale di Savona due impianti eolici, uno a turbine e l'altro a pale, da 20 kW. Nel bacino di Vado Ligure è poi presente un impianto di "cold ironing", che permette lo spegnimento dei motori dei traghetti in sosta. Sempre da un punto di vista di tutela dell'ambiente, nel corso del 2013 è inoltre divenuta operativa un'isola ecologica situata a ridosso della diga foranea, in un'area lontana dal centro abitato, che si estende su una superficie di circa 2.500 mq permettendo la differenziazione e lo smaltimento di diverse tipologie di rifiuti (nel 2012 79 tipi di C.E.R.).

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Secondo quanto riportato nella relazione predisposta dall'Autorità Portuale il Piano Regolatore Portuale è stato approvato in via definitiva dal Consiglio Regionale della Liguria nell'agosto 2005. Tale documento fonda le sue scelte di indirizzo sull'analisi degli elementi di forza propri del sistema logistico portuale savonese:

- fondali profondi naturali, che consentono di realizzare banchine idonee ad ospitare navi di ultima generazione senza necessità di dragaggi;

- efficienti infrastrutture di collegamento verso l'hinterland ed i corridoi multimodali europei quali:
 - ✓ le linee ferroviarie di valico verso la Pianura Padana (Torino e Alessandria) sotto-utilizzate e con ampi margini di capacità;
 - ✓ l'Autostrada A6 Savona-Torino, interessata da ridotti volumi di traffico leggero e pesante, completata dalla bretella A33 Cuneo-Asti, di connessione verso il Nord Est;
- infrastrutture intermodali e logistiche e di aree di riconversione industriale disponibili per attività sulle merci nell'immediato retroporto di Vado Ligure e lungo gli assi multimodali verso l'hinterland.

Su queste basi il PRP ha definito le linee strategiche per lo sviluppo dei due bacini portuali di Savona e Vado Ligure.

Per quanto riguarda il porto di Savona, il PRP ha previsto la realizzazione della nuova viabilità di accesso con separazione dei flussi per le zone merci e passeggeri; il potenziamento del terminal crociere con la realizzazione di strutture ricettive e accosti dedicati; il completamento della Darsena Alti Fondali, con la realizzazione del terminal per le rinfuse solide e della connessione alla funivia per l'inoltro ai parchi di stoccaggio; la realizzazione di un'espansione a mare delle aree "ex italsider"; la realizzazione di un'espansione a mare destinata all'accertamento delle piccole aziende artigiane del settore nautico; la realizzazione di un'espansione della diga foranea, destinata all'insediamento di nuove attività commerciali; la costruzione di un porticciolo turistico nella zona della Margonara; il riassetto per scopi urbani/portuali delle aree Miramare e delle aree di affaccio a mare della fortezza del Priamar.

Per quanto riguarda il porto di Vado, invece, il PRP ha previsto la costruzione di una piattaforma "multipurpose" a mare, ove insediare un nuovo terminal per traffici containerizzati dedicato alle grandi navi ed accentrare i vari impianti di sbarco, per rinfuse solide e liquide, operativi sui pontili della rada; il completamento del terminal Ro-Ro delle Calate Nord; il potenziamento del muro paraonde di accesso al porto; la realizzazione della nuova viabilità di accesso al porto; il completamento del raccordo ferroviario e la realizzazione di una zona di separazione tra le aree portuali ed il litorale di Bergeggi.

L'intervento centrale del PRP è, comunque, la realizzazione della piattaforma "multipurpose" alla quale sono legate le più importanti prospettive di rilancio del territorio provinciale la cui realizzazione dovrebbe terminare entro la fine del 2017.

Per quanto riguarda il Piano Operativo Triennale per il triennio 2015/2017, è stato previsto uno schema di interventi in linea con le programmazioni precedenti, mantenendo le due linee d'azione principali, rivolte da un lato a sviluppare la progettualità del nuovo PRP, dall'altro a tutelare le aree urbane e il litorale interessate dalla prossimità delle attività portuali. Gli interventi previsti, per un totale di Euro 33.750.000, possono essere sinteticamente raggruppati nelle seguenti categorie:

- a) sviluppo delle infrastrutture portuali;
- b) miglioramento dell'integrazione con le reti di trasporto;
- c) tutela dell'ambiente e riassetto urbanistico.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Attraverso un lungo percorso elaborato con Trenitalia, RFI, operatori del trasporto e centri intermodali, e tramite l'investimento di risorse proprie per l'acquisizione di mezzi di manovra e trazione e per il potenziamento degli impianti ferroviari in porto e sull'ultimo miglio, l'Autorità portuale di Savona ha definito una nuova modalità di gestione del sistema ferroviario, dal punto di vista della governance del servizio.

Ed infatti nel primo caso, per migliorare l'efficienza sull'ultimo miglio attraverso investimenti mirati sugli impianti e la riorganizzazione della gestione, l'Autorità Portuale ha acquisito il controllo diretto delle infrastrutture di collegamento alla rete, tramite la stipula di accordi con RFI per il trasferimento della gestione delle linee fra i bacini portuali di Savona e Vado Ligure e Parco Doria. Nel secondo caso l'Autorità Portuale ha messo a punto un servizio ferroviario autonomo per il collegamento fra il porto e l'hinterland, attraverso la selezione tramite bando europeo di un'impresa ferroviaria cui è assegnata la gestione della

manovra portuale e la possibilità di effettuare la trazione in linea verso le principali destinazioni utilizzando sei locomotive elettriche dedicate, appositamente acquistate dall'Autorità stessa.

Gli impianti ferroviari dei bacini portuali di Savona e Vado Ligure sono raccordati alla rete nazionale ciascuno mediante una linea a singolo binario, di collegamento allo scalo ferroviario di Parco Doria, da dove i convogli vengono inoltrati a destinazione.

Tale iniziativa ha visto un'accelerazione con l'adozione del Piano Regolatore Portuale, che ha previsto la realizzazione della piattaforma multipurpose di Vado Ligure e dunque un forte sviluppo di traffici.

Per consentire un sistema funzionale ed efficiente, tra il 2000 ed oggi sono stati portati a compimento un articolato piano di investimenti per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali ed extraportuali (25 milioni di Euro) e per ampliare il parco mezzi a disposizione dell'Autorità portuale (14 milioni di Euro), tra cui:

- ✓ la realizzazione del nuovo raccordo ferroviario per il porto di Vado, che permette di eliminare il passante attraverso l'abitato ed è adeguato al transito di convogli pesanti;
- ✓ potenziamento del materiale rotabile, con l'acquisizione di 4 locomotive elettriche E655, 2 locomotive elettriche E483, 2 locomotori e con il revamping di tutti i locomotori diesel e tipo Henschel;
- ✓ vari interventi di potenziamento degli impianti ferroviari portuali: realizzazione di nuovi raccordi alle banchine e alle aree di stoccaggio; adeguamento dell'armamento, dei sistemi di segnalamento e degli impianti complementari.

Come detto, l'Autorità Portuale ha acquisito il controllo diretto delle infrastrutture di collegamento alla rete e questo ha consentito di ottenere maggiore flessibilità di servizio, in quanto i mezzi di manovra possono transitare in continuità fra i due bacini e, a seguito del declassamento della linea a binario di collegamento, ora risulta più semplice ed economico organizzare le tratte verso Parco Doria. Per fare ciò, l'Autorità Portuale ha stipulato apposita convenzione con RFI della durata di 5 anni. Detta convenzione, tra le altre cose, regola la gestione della linea fra il bacino di Savona e Parco Doria e, al riguardo, impone all'Autorità Portuale di provvedere agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sulla tratta. Al riguardo, nel corso del 2014 sono stati impostati due interventi necessari per garantire l'operatività in sicurezza di tale raccordo:

- il potenziamento dei viadotti ferroviari, per un importo complessivo di Euro 14.000.000;
- il rinnovamento dell'armamento ferroviario, per un importo complessivo di Euro 200.000.

A scopo di migliorare il servizio di trasferimento dei convogli dal porto di Vado Ligure verso la rete, nella prospettiva di crescita del volume di traffico ferroviario correlata alla prossima entrata in funzione del terminal container APM, nel 2012 l'Autorità Portuale ha chiesto a RFI di poter gestire direttamente anche la tratta ferroviaria fra lo scalo e Parco Doria. La relativa Convenzione prevede il passaggio all'Autorità Portuale a partire dal 14 giugno 2015 e impone in capo ad essa, tra l'altro, gli interventi di adeguamento impiantistico e di manutenzione delle infrastrutture. Gli interventi da effettuare sul sistema di Vado Ligure prevedono, in particolare:

- adeguamento degli impianti ferroviari della linea, per un importo complessivo di euro 716.000;
- realizzazione del terminal intermodale, per un importo complessivo di euro 21.000.000;
- adeguamento degli impianti ferroviari della Stazione di Vado Zona Industriale, per un importo complessivi di euro 2.000.000.

Essendo in scadenza la convenzione in essere con Serfer per la gestione del servizio ferroviario portuale, l'Autorità Portuale sta elaborando un bando europeo finalizzato alla selezione dell'impresa cui affidare in convenzione la gestione del sistema ferroviario per i prossimi 5 anni.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità ha presentato una puntuale relazione nella quale si riportano 37 interventi, in stato procedurale

più o meno avanzato. Di questi interventi 26 sono posti in essere dall'Autorità portuale mentre 11 sono interventi di iniziativa privata. Il quadro complessivo degli interventi in corso e in programma nel porto di Savona Vado prevede investimenti complessivi pari a euro 859.735.000 e la quota di investimenti privati rappresenta circa il 40% di tale somma.

Relativamente al collegamento con piani di portata più generale, quattro interventi sono stati inseriti nell'Intesa Generale Quadro approvata dalla Giunta della Regione Liguria con Deliberazione n. 1044 in data 7 agosto 2014 e successivamente inoltrata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Struttura Tecnica di Missione per l'inserimento nell'Allegato infrastrutture.

Molti degli interventi riportati sono già completamente finanziati o dall'Autorità o, per quel che riguarda gli interventi proposti da soggetti privati, dai privati stessi. Due interventi usufruiscono, ad oggi, di un contributo statale mentre non sono previsti per nessun intervento contributi regionali.

La piattaforma *multipurpose* che, lo si ribadisce, rappresenta l'intervento più rilevante e che riguarda la realizzazione di un'espansione a mare nella rada di Vado, tra il terminal Ro-RO Forship e la foce del Torrente Segno, destinata ad accogliere un terminal container per navi sopra i 14.000 TEU, con capacità di movimentazione a regime di almeno 720.000 TEU, è realizzato in project financing. In particolare, il progetto è stato sviluppato mediante la procedura prevista dall'art. 37-bis e seguenti della legge n. 109/1994, sostituito dall'art. 153 del D.Lgs. n. 163/2006, promossa da un raggruppamento di imprese guidato dalla società APM Terminals Vado Ligure S.p.A. (gruppo APMoller Maersk), che nel 2007 si è aggiudicato la gara europea per la realizzazione dell'opera e per la successiva gestione in concessione.

Il costo complessivo dell'opera, pari a Euro 450.000.000, è coperto da un contributo statale di Euro 290.000.000, una quota a carico dell'Autorità Portuale pari a circa 10.000.000 e una quota a carico del privato pari a Euro 150.000.000.

La quota di contributo statale viene coperto dalle seguenti voci:

- | | |
|--|---------------------|
| • Decreto Interministeriale MIT-MEF 120/T/2007 | Euro 118.000.000,00 |
| • Decreto Interministeriale MIT-MEF 357/2011 | Euro 17.409.740,32 |
| • Decreto Interministeriale MIT-MEF 28/2014 | Euro 42.666.666,00 |
| • Fondo Infrastrutture MIT | Euro 25.000.000,00 |
| • Decreto Interministeriale MIT-MEF 43/2013 | Euro 85.559.497,85 |

Per quanto riguarda i fondi resi disponibili con il Decreto Interministeriale n. 43/2013, attuativo dell'art. 15 D.L. n. 83/2012, la somma assegnata all'Autorità Portuale di Savona deriva dalla revoca dei finanziamenti precedentemente concessi alle Autorità Portuali di Livorno, La Spezia, Taranto, Cagliari, Brindisi e Marina di Carrara, per mancata pubblicazione dei bandi di gara relativi alle opere finanziate.

La realizzazione della piattaforma *multipurpose* è prevista nel PRP del porto di Savona Vado, la sua realizzazione è stata inserita nella programmazione 2009/2011 e i relativi lavori sono stati avviati nell'autunno del 2012, procedono secondo programma e sono giunti ad una fase di avanzamento del 24%. L'entrata in servizio è prevista per il 2017.

Sotto questa denominazione, che come visto si riferisce ad un'espansione a mare nel porto di Vado Ligure che ospiterà un terminal container in acque profonde, si inserisce in realtà un complesso di interventi pubblici e privati, di carattere marittimo, intermodale, logistico, ambientale, energetico e urbanistico che fanno perno su tale progetto, definendo un vero e proprio piano di sviluppo di più vasta area che, a partire dall'ambito locale, coinvolge anche i territori collocati lungo gli assi di collegamento ai mercati di destinazione delle merci.

Non a caso, il progetto di Vado Ligure risulta inserito, quale importante fattore esogeno, nei piani di sviluppo territoriale di realtà quali la Regione Piemonte (Piano Regionale per la Logistica), la provincia di Cuneo (progetto Sistema, progetto del Sistema Portuale Integrato Ligure-Piemontese, studio per lo sviluppo della piattaforma logistica di Mondovì), la provincia di Alessandria (SLALA – Masterplan della Logistica del Nord Ovest). Da un punto di vista regionale il nuovo terminal andrà a rafforzare il sistema dei porti liguri, completando l'offerta disponibile con un impianto gateway adatto ad ospitare le nuove generazioni di navi,

di dimensione sempre crescente, in termini di fondali e produttività di banchina, e proiettato verso il mercato del sud Europa.

Oltre alla peculiare disciplina convenzionale già analizzata nell'Iniziativa di studio sulla portualità italiana, è interessante notare come la realizzazione della piattaforma logistica multifunzionale di Vado sia molto remunerativa per il porto e come abbia un valore residuo positivo con un V.A.N Stato pari a Euro 2.351.343.279,18. Quindi anche per lo Stato, indipendentemente dalle motivazioni di economia industriale, l'investimento non comporta solo costi ma anche benefici economici diretti.

	VALORI ATTUALIZZATI	VALORI DA ATTUALIZZARE
COSTO INTERVENTO	- 207.263.213,45	308.790.912,42
VALORE RESIDUO 40%	17.948.624,35	144.800.000,00
RICAVI OPERATIVI	2.540.657.868,28	9.670.420.237,50
VAN STATO	2.351.343.279,18	

Alla piattaforma, come detto, sono legati gran parte degli interventi proposti considerato che molti interventi compongono il quadro complessivo definito dall'Accordo di Programma sottoscritto da Regione Liguria, Autorità Portuale, Provincia di Savona e Comune di Vado Ligure, allo scopo di individuare l'assetto definitivo della piattaforma stessa e delle aree limitrofe e di garantire l'efficacia operativa della nuova struttura e la sua integrazione ottimale nel contesto territoriale di Vado e dell'area circostante.

Sulla parte a mare è necessario demolire i pontili che oggi ospitano le attività rinfusiere per consentire la costruzione della piattaforma, gli stessi troveranno collocazione definitiva sui margini della piattaforma, ma per garantire continuità di esercizio dovrà essere realizzata una soluzione intermedia, con l'accentramento di due operatori su di un unico pontile. Dovrà inoltre essere ampliata la diga del porto per consentire la protezione dei nuovi accosti sulla piattaforma, secondo un intervento in due fasi successive. Per questo intervento, che risulta essere uno dei più importanti e urgenti tra quelli presentati, sussiste un fabbisogno pari a euro 80.000.000.

Fra gli interventi a terra emergono la costruzione della viabilità in sovrappasso all'Aurelia per ottenere il collegamento della piattaforma e la zona retroportuale, dove saranno realizzati anche lo scalo intermodale a servizio del terminal container e il nuovo sistema accentrato dei varchi doganali per l'accesso al porto, con conseguente riassetto della viabilità urbana. L'Accordo di programma prevede inoltre, a carico dell'Autorità, il trasferimento degli oleodotti di connessione fra i pontili e i depositi costieri, che corrono lungo l'alveo del torrente Segno, per il quale è stato previsto un consistente intervento idrogeologico di messa in sicurezza. Tale intervento, per un totale complessivo di circa euro 9.000.000, è attualmente privo di copertura.

Osservazioni

In un momento successivo alla trasmissione della relazione, a seguito di contatti diretti, l'Autorità Portuale ha fornito ulteriore documentazione quale il PRP e alcune Tavole progettuali di inquadramento generale allegate all'Accordo di Programma. Non è stato presentato il PTL. La maggior parte degli interventi presentati risultano coperti economicamente.

AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

Inquadramento del porto

Il Porto di Genova, a livello nazionale, rappresenta da sempre uno dei principali scali al servizio degli scambi tra l'Italia e il resto del mondo e si posiziona al primo posto nella movimentazione del traffico containerizzato con una quota di mercato pari a circa 35% del totale delle merci movimentate (esclusi i porti *transhipmet*).

Il Porto di Genova, inserito tra i porti *core*, si trova in una posizione geografica estremamente favorevole, posta strategicamente al centro dell'importante area industriale e commerciale del nord Italia e del sud

Europa. Il Porto si estende ininterrottamente per 22 chilometri lungo una fascia costiera, che si sviluppa dal bacino del Porto antico, in corrispondenza del centro storico della città, fino al suo estremo ponente. È uno scalo polivalente che dispone di 21 terminal operativi privati, attrezzati per accogliere ogni tipo di nave per ogni tipo di merce: contenitori, merci varie, prodotti deperibili, metalli, forestali, rinfuse solide e liquide, prodotti petroliferi e passeggeri, sia crociere, sia traghetti. Inoltre dispone di sei Società che offrono una serie completa di servizi complementari, dalle riparazioni navali alla telematica. La superficie occupata dall'insieme delle infrastrutture portuali è pari a circa sette milioni di metri quadrati, a cui è possibile accedere attraverso diversi varchi posti in corrispondenza delle principali direttrici del traffico.

La vicinanza ai più importanti centri di produzione industriale e di consumo in Italia (Milano e Torino distano solo 150 km) e la prossimità alle principali aree industriali del centro Europa, come Basilea, Monaco di Baviera e Vienna, fanno del porto di Genova un'ideale porta di accesso da sud per i traffici marittimi da e per l'Europa, oltre che un naturale punto di riferimento per il commercio con il Far East.

La polivalenza dei servizi offerti (che copre tutti i segmenti del trasporto marittimo) e la rilevanza del settore industriale (riparazione e costruzione navale) rendono il porto di Genova una realtà strategica nel quadro del sistema logistico nazionale.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Il Piano Regolatore Portuale è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 35 del 31 luglio 2011, rettificata con deliberazione n. 61 del 13 novembre 2001.

Nel corso del 2014 sono stati portati avanti gli approfondimenti necessari per giungere alla redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Una prima struttura del nuovo sarà sottoposto al Comitato Portuale nel mese di Febbraio 2014 in modo da poter avviare così la prima fase della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. La discussione e l'esito di tale passaggio consentiranno di finalizzare il documento di PRP del relativo Rapporto Preliminare Ambientale, che saranno oggetto di Intesa con il Comune di Genova. Seguiranno la richiesta di parere al Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'avvio delle fasi di pubblicazione con i successivi passaggi ino a pervenire all'approvazione definitiva.

Per quanto riguarda il Piano Operativo Triennale dell'ottobre 2014, conferma ed integra parzialmente gli obiettivi già fissati nella precedente programmazione, che possono essere sinteticamente riassunti come segue:

- il completamento dei principali interventi di sviluppo dell'offerta portuale contenuti nel piano regolatore portuale vigente: ambito Bettolo e Ronco- Canepa in quanto destinati a produrre positivi effetti in termini di maggiore traffico;
- il completamento degli interventi relativi al compendio di Ponte Parodi;
- la realizzazione dei progetti atti a garantire l'accessibilità stradale e ferroviaria dell'area portuale e la relativa integrazione rispetto al sistema logistico e infrastrutturale di collegamento;
- lo sviluppo del comparto industriale della costruzione e riparazione attraverso la dotazione di impianti adeguati alle dimensioni del nuovo naviglio;

Tra il 2015 e il 2016 sono stati complessivamente previsti interventi per circa 263 milioni di euro dei quali 157 nel 2015 (che trovano copertura insieme a quelli consolidatesi nel 2014) e 106 nel 2016 (rispetto ai quali si attendono risposte in merito alle fonti di finanziamento).

Con riferimento alla programmazione 2015-2017, il POT prevede a copertura per il 2015 risorse complessivamente attivabili pari a circa 166,5 milioni di euro dei quali:

- La parte preponderante è rappresentata dalle risorse stanziato dallo Stato (dedicati alla Formazione della nuova calata Sestri Fincantieri) e dai mutui già attivati e da attivare con risorse proprie dell'Autorità Portuale con la Banca Europea degli Investimenti;
- La quota restante costituisce la residuale capacità di autofinanziamento dell'Ente a valere sul saldo della gestione corrente e sull'utilizzo di parte dell'avanza di amministrazione.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

Il tema del servizio ferroviario portuale si caratterizza per due aspetti di particolare importanza in relazione all'obiettivo di incremento della modalità ferroviaria connesso con lo sviluppo dei traffici portuali: quello infrastrutturale e quello organizzativo.

Per quanto concerne le opere ferroviarie occorre fare riferimento alla progressiva realizzazione degli interventi previsti nel Piano del Ferro ed in particolare all'ammodernamento ed al prolungamento del parco ferroviario Rugna, alla realizzazione della nuova dorsale ferroviarie nel bacino di Sampierdarena, ai nuovi fasci di binari sul Ronco-Canepa.

Queste opere si devono accompagnare con quelle che RFI realizzerà a Voltri ed al Campasso nell'ambito del più articolato progetto del nodo ferroviario di Genova. Tali interventi uniti a quelli sugli impianti tecnologici nonché alla elettrificazione della rete sino ai parchi portuali di Voltri, Sanità-Bettolo e Ronco-Canepa, consentirà di semplificare le operazioni ferroviarie portuali evitando le improduttive soluzioni di continuità rappresentate dall'esigenza di manovre in dipendenza delle attuali caratteristiche infrastrutturali.

Con riferimento all'organizzazione del servizio si deve ricordare che la procedura di affidamento in concessione si è compiuta con l'assegnazione dello stesso a un raggruppamento di imprese composto da Compagnia Portuale P. Chiesa, Rivalta Terminal Europa, InRail, Tenor, che hanno costituito Fuori Muro S.r.l., soggetto attualmente operativo.

Il programma di attività presentato risulta coerente con gli obiettivi che si è data l'Autorità Portuale per quel che attiene all'efficienza ed alla economicità del servizio nonché allo sviluppo di iniziative che consentano di realizzare l'auspicato navettamento dei carichi verso i retroporti, migliorando a un tempo gli attuali volumi trasportati via ferrovia.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

Nella relazione presentata dall'Autorità Portuale di Genova sono presenti 7 progetti, per un costo complessivo pari a Euro 1.880.500.000 dei quali, disponibili ad oggi, 20.000.000. Da ciò consegue un rapporto tra spesa proposta e finanziamento pari a 1,06%. Gli interventi presentati, pur se con un diverso livello progettuale, sono tutti interventi di nuova realizzazione, nessuno dei quali ad oggi ha a disposizione un finanziamento pubblico, né statale né regionale, e solo in un caso è previsto, in parte, un finanziamento a carico di soggetti privati.

Un intervento è relativo ad un progetto di approfondimento dei fondali, due progetti riguardano ampliamento/risistemazione delle aree a terra, due sono relativi all'allungamento dei binari in porto e, in generale, al collegamento ferroviario del porto mentre i restanti riguardano rilevanti interventi di difesa marittima. Nessuno dei predetti interventi è inserito nell'Allegato Infrastrutture o in altro Piano sovraordinato ma quattro degli interventi presenti sono stati inseriti nell'Intesa Generale Quadro approvata dalla Giunta della Regione Liguria con Deliberazione n. 1044 in data 7 agosto 2014 e successivamente inoltrata al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed alla Struttura Tecnica di Missione per l'inserimento, appunto, nell'Allegato infrastrutture.

L'intervento più rilevante è senza dubbio quello relativo alle nuove opere a mare del Bacino di Sampierdarena – Imboccatura di levante, che ha un costo complessivo di Euro 1.000.000.000 e necessità di un fabbisogno di Euro 990.000.000 in quanto euro 10.000.000 sono già stati resi disponibili dall'Autorità portuale di Genova. Detto progetto riguarda un'opera di difesa che dovrà essere concepita secondo un piano di cantierizzazione che favorisca la realizzabilità in più lotti funzionali, di cui il primo è riferibile al bacino di evoluzione del naviglio diretto e/o proveniente dal bacino di Sampierdarena. La nuova opera avrà una lunghezza complessiva pari a 4,7 Km di cui la Fase 1 per una lunghezza di circa 3 Km. L'opera aumenterà l'operatività del nuovo ambito Sanità-Bettolo fino ad accogliere naviglio pari a 22.000 TEU e consentirà l'accesso e il transito al restante Bacino di Sampierdarena al naviglio commerciale di crescenti dimensioni.

Altro intervento di difesa marittima è quello relativo alle opere a mare del Bacino di Sampierdarena – Imboccatura di ponente, del costo complessivi di euro 600.000.000, ad oggi non a disposizione dell’Autorità Portuale. Interessante è poi l’intervento chiamato “*Blue Print*”, progettato dall’Arch. Renzo Piano e che riguarda una riqualificazione strategica delle Aree di Levante. Detto intervento ha un costo complessivo di euro 220.000.000 ad oggi non disponibili anche se, in questo caso, è previsto il ricorso a finanziamenti privati pari al 50% del costo relativo all’intervento di ampliamento del bacino di riparazione n. 4.

Gli interventi presentati, secondo quanto riportato nella relazione dell’Autorità Portuale, dovrebbero permettere la realizzazione di un sistema infrastrutturale articolato e coordinato che consentirà di raggiungere i seguenti obiettivi:

- garantire il servizio richiesto dal mercato in termini di navi sempre più grandi e consolidamento di strutture logistiche connesse passando dalle attuali navi servite di capacità pari a 14.000 TEU alle navi di progetto (fino a 22-24.000 TEU);
- consolidare il ruolo del porto di Genova all’interno della rete ferroviaria trans europea e del core network, l’obiettivo di medio termine per il traffico container è il raddoppio della modalità ferroviaria da uno split modale (container) del 18% al 40% entro il 2020;
- rafforzare e riorganizzare le Aree di Levante del porto nella loro funzione di:
 - centro delle attività del distretto delle costruzioni e riparazioni navali;
 - polo dedicato alle attività legate alla nautica e al tempo libero;
 - cerniera e collegamento tra il porto e la città;
- assicurare le prospettive di crescita dei traffici e i connessi ritorni economico-finanziari in termini di:
 - Iva sulle importazioni;
 - Diritti marittimi (tassa portuale e tassa di ancoraggio)
 - Maggiori entrate in capo agli operatori privati che intervengono nel ciclo del trasporto e relativo incremento di risorse pubbliche derivanti dalla fiscalità generale.

Osservazioni

L’Autorità Portuale di Genova non ha presentato tutti gli interventi da realizzare o in corso di realizzazione, secondo quanto disposto dall’art. 29, limitandosi a presentare soltanto gli interventi ritenuti dalla stessa maggiormente strategici. Degli stessi non ha, conseguentemente, indicato le proprie priorità.

Nella documentazione inviata non erano presenti i cronoprogrammi degli interventi. A seguito di interlocuzioni con l’Autorità la stessa ha provveduto a trasmettere ulteriore documentazione rispetto a quella originariamente trasmessa tra cui i cronoprogrammi di solo due interventi. La relazione fornisce comunque il periodo di durata degli interventi pur senza individuare, salvo eccezioni, date di riferimento.

Tra i documenti inviati non è presente il PTLP, anche se l’Autorità ha riferito che tutti i progetti presentati sono coerenti con lo stesso.

La somma complessiva, assai alta, del costo degli interventi presentati, necessita quasi interamente di fonti di copertura essendo a disposizione dell’Autorità, ad oggi, soltanto Euro 20.000.000 e non essendo prevista partecipazione da parte di privati se non in minima parte per quel che riguarda il progetto “*Blue Print*”.

Autorità portuale della Spezia

Inquadramento del porto

Il Porto Mercantile della Spezia si estende oggi da molo Enel, a levante, a molo Italia a ponente, lungo un tratto di costa di circa 3,0 Km a nord del Golfo della Spezia e occupa un’area di circa 550 mila metri quadrati. Il primo bacino portuale, compreso tra Calata Paita e Molo Garibaldi, serve banchine principalmente destinate a terminal multipurpose con conseguenti traffici di merci varie, in parte alla rinfusa ed in parte

containerizzate, nonché, da Marzo del 2013, di passeggeri provenienti da attività crocieristica.

Il secondo ed il terzo bacino portuale sono invece asserviti a piazzali e banchine destinati quasi esclusivamente a terminal container (LSCT e Terminal del Golfo). Solamente la parte finale del porto mercantile, a levante, risulta destinata a terminal energetico, principalmente asservito al funzionamento della centrale Enel "Eugenio Montale" della Spezia. Gli accosti utili sono oggi 20, distribuiti lungo oltre 4,5 km complessivi di banchina. I fondali che interessano detti accosti sono attualmente caratterizzati da profondità variabili da -10,00 mt (zona crociere) a -15,00 nel bacino di evoluzione e lungo gli accosti del molo Fornelli.

Gran parte delle aree portuali sono già ottimamente collegate con la viabilità autostradale attraverso un tunnel sotterraneo che consente ai mezzi pesanti l'accesso e l'uscita dai piazzali di banchina senza interferire con la viabilità urbana. L'accesso delle merci su gomma avviene attraverso un piazzale di sosta posto in località Stagnoni, a nord del porto mercantile, dove i mezzi possono sostare in attesa di espletamento delle pratiche doganali. Il parcheggio conta 110 stalli per mezzi pesanti e oggi consente il transito di quasi 50 mila mezzi ogni mese.

L'infrastruttura ferroviaria a servizio del porto consta di una Stazione Marittima interna alle aree portuali, connessa alla rete ferroviaria nazionale attraverso due binari dedicati, uno in direzione stazione di "La Spezia Migliarina" (linea La Spezia – Genova - Milano), l'altro in direzione stazione di "Vezzano Ligure" (linea La Spezia – Pisa – Prato e linea La Spezia – Parma). Sempre all'interno del porto, l'impianto ferroviario è caratterizzato da un fascio di 12 binari in parallelo (fascio Italia) destinato alla composizione dei convogli ferroviari di lunghezza limitata a 400÷450 mt da immettere in rete ed alla scomposizione dei convogli prima del loro trasferimento all'interno dei terminal di destino. L'impianto attuale consente, comunque, il trasferimento via ferrovia di oltre il 30% delle merci in transito.

Le dotazioni impiantistiche a servizio del porto sono, infine, caratterizzate da elevata produttività ed efficienza: in banchina si trovano 12 gru STS (ship to shore) del tipo post Panamax, 10 gru semoventi tipo Gottwald di portate variabili da 100 a 300 tonnellate, 6 gru transtainer, 12 RTG di piazzale, oltre 40 constaker, 60 ralle e oltre 80 carrelli elevatori di diversa portata e capacità. Il porto della Spezia risulta, infine, dotato di un port community system e di una rete telematica interna, indipendente ed interamente dedicata all'interscambio dati tra Enti e Società per una completa informatizzazione di tutti i processi.

Le infrastrutture e le dotazioni impiantistiche di cui sopra hanno consentito e consentono traffici importanti attraverso il nodo portuale della Spezia.

Il quadro complessivo indica come il porto della Spezia abbia, già in passato, avuto il merito di puntare decisamente all'efficientamento delle aree a disposizione, con un indice di sfruttamento che, per i piazzali dedicati al traffico di merci containerizzate, si attesta oggi attorno ai 4 TEUs/mq/anno. Le ragioni del ruolo di primaria importanza che il porto spezzino è riuscito a guadagnarsi nel panorama nazionale vanno, dunque, ricercate nel massimo utilizzo della logistica di piazzale, ma anche nell'aver puntato all'intermodalità del trasporto merci da e verso i mercanti inland. Altro punto di forza dello scalo ligure è rappresentato dallo studio e dall'adozione di infrastrutture immateriali che hanno progressivamente implementato e velocizzato le modalità di espletamento delle pratiche di sdoganamento delle merci in import/export.

Gli interventi posti in essere dall'Autorità Portuale sono volti prevalentemente:

- ✓ all'internazionalizzazione del porto e all'affermazione del ruolo europeo nell'ambito delle reti TEN-T, con l'obiettivo di recuperare traffici nei confronti dei porti del *northern range*;
- ✓ alla realizzazione delle infrastrutture previste nel Piano Regolatore Portuale, aventi impatto sostenibile anche attraverso forme di partecipazione privata all'investimento;
- ✓ all'efficienza delle operazioni portuali ad incremento delle produttività e della competitività: le infrastrutture immateriali;
- ✓ all'incentivazione dell'intermodalità: connessioni di corridoio, nuove infrastrutture ferroviarie e ottimizzazione dei collegamenti stradali;

- ✓ allo sviluppo del porto lungo la filiera: il retroporto di S.Stefano Magra, la banchina lunghissima e il corridoio logistico sull'asse Tirreno/Brennero.
- ✓ alla differenziazione dell'offerta (traffici crocieristici) e al marketing internazionale.

La pianificazione: il PRP vigente e in corso di aggiornamento, il POT e il PTLP

Gli obiettivi sopra esposti sono riscontrabili nei documenti di programmazione vigenti, quali il Piano Operativo Triennale 2014-2016, approvato dal Comitato portuale nel marzo 2014, e dal più recente Programma Triennale delle Opere pubbliche adottato a ottobre di quest'anno, tutt'ora pubblicato ed in attesa di definitiva ratifica.

Il PRP vigente, approvato definitivamente dalla Regione Liguria nel 2011, prevede ampliamenti per 140 mila metri quadrati, nuove infrastrutturazioni stradali e, soprattutto, nuovi impianti ferroviari per consentire il raggiungimento degli obiettivi di efficienza e di sostenibilità ambientale fissati dallo stesso Piano. Il nuovo assetto consentirà movimentazioni per oltre 2 Mln di TEUs, di cui il 50% trasferiti mediante ferrovia.

In dettaglio le opere previste dal Piano possono essere di seguito sintetizzate:

- Completamento del terminal Ravano alla Marina del Canaletto (50 mila mq);
- Nuova banchina di Fossamastra (10 mila mq);
- Ampliamento del terminal del Golfo (80 mila mq);
- Nuova stazione ferroviaria de "La Spezia Marittima" e riorganizzazione binari;
- Collegamento stradale del varco Stagnoni con i terminal del levante;
- Nuovo waterfront della Spezia con stazione crocieristica di calata Paita;
- Implementazione della fascia di rispetto tra porto e città;
- Bonifiche e dragaggi dei bacini portuali e del canale di accesso al porto.

Il PRP prevede inoltre interventi rivolti a ridurre le interferenze tra attività commerciali e diportistiche oggi ancora presenti all'interno del terzo bacino portuale, ciò attraverso il trasferimento di attività legate alla nautica sociale all'esterno degli specchi acquei interessati dal porto mercantile (molo Pagliari e nuovo porto Mirabello), ma anche interventi per la compatibilità ambientale del porto, rivolti soprattutto alla riduzione degli impatti negativi dell'attività mercantile verso i quartieri residenziali limitrofi al porto (*cold ironing*, mobilità elettrica, produzione di energia da fonti rinnovabili, ecc.). In concomitanza con la realizzazione delle nuove strutture mercantili si darà, dunque, attuazione alla realizzazione completa della fascia di rispetto posta al confine tra il porto mercantile e la città: ciò mediante una zona a verde che, oltre ad allontanare le zone operative dai quartieri residenziali, potrà fungere da vera e propria barriera a polveri e rumori, oltre a creare spazi utili per servizi ed attività ricreative.

Nel 2014 l'Autorità portuale ha completato la progettazione definitiva della barriera fonoassorbente bidirezionale posta sul confine porto-città, che agisce sulla fonte stessa dei rumori, opera quest'ultima di estrema importanza nella definizione di interventi migliorativi del rapporto con la città e fortemente richiesta dalle locali associazioni ambientaliste e di cittadini.

Il Porto Mercantile sta inoltre subendo una trasformazione sostanziale anche nelle strutture del primo bacino "storico", realizzando la più vasta diversificazione delle sue attività di ogni tempo.

In considerazione del nuovo sviluppo del traffico crociere, l'Autorità portuale sta verificando possibili soluzioni alternative per razionalizzare e utilizzare al meglio le aree disponibili in considerazione dei traffici esistenti.

L'organizzazione ferroviaria in banchina e l'accessibilità viaria e ferroviaria

I traffici movimentati nel porto della Spezia, hanno prevalentemente origine/destinazione nelle regioni del nord e nord-est italiano. In prospettiva, l'obiettivo del porto di La Spezia è di estendere l'area di riferimento commerciale della domanda ai bacini della Svizzera, della Baviera e della regione del Baden-Wuttemberg,

acquisendo quote di mercato ad oggi servite dai porti del nord Europa.

Nel contesto sopra delineato risulta particolarmente competitiva la modalità ferroviaria, che già ad oggi rappresenta oltre il 30% della domanda complessiva di traffico container, con l'obiettivo di incremento al 50% nel medio periodo (per un totale di 1 milione di TEUs via ferrovia). L'utilizzo della modalità ferroviaria rientra tra gli obiettivi strategici delineati dalle politiche europee, richiamata dalle ultime regolamentazioni della TEN-T (Regolamenti UE 1315 e 1316), che identificano il porto di La Spezia come porto *Core* del corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Tale corridoio che rappresenta il principale asse europeo di distribuzione nord-sud delle merci, in Italia collega il centro-sud Italia al valico del Brennero e da qui alle aree industrializzate del centro - Sud Europa. Nel tracciato delineato, il porto di La Spezia si collega all'asse dorsale del corridoio attraverso il collegamento La Spezia-Pisa-Prato-Bologna.

Per conseguire gli obiettivi di traffico, in particolare ferroviario, sopra delineati risulta di particolare importanza lo sviluppo dell'intermodalità nave-ferro attraverso il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie portuali, delle connessioni di "ultimo miglio" e degli itinerari di corridoio fra il porto e le destinazioni finali. Relativamente alle infrastrutture ferroviarie portuali, l'AP di La Spezia ed RFI hanno sviluppato un progetto congiunto che comprende un nuovo terminal di carico e scarico di 5 binari in corrispondenza del Terminal Ravano/Canaletto e una nuova stazione arrivi/partenze di 9 binari.

Sulla base di tale progettazione e delle necessarie autorizzazioni la realizzazione dei fasci di binari interni al porto è prevista nel prossimo triennio. Tale infrastruttura è collegata con le attuali linee agli impianti di La Spezia Migliarina e Vezzano, situati sulla linea Tirrenica Genova-Roma. Per quanto riguarda le linee di corridoio, i piani di sviluppo infrastrutturale di RFI, condivisi dall'AP, si concentrano sull'*upgrading* prestazionale e tecnologico dei collegamenti via Pisa-Prato-Bologna, itinerario previsto nel *routing* del corridoio *Scan-Med* per il collegamento al porto di La Spezia. In particolare è in programma lo sviluppo delle caratteristiche prestazionali merci dell'intera relazione La Spezia/Pisa-Prato-Bologna-Verona-Brennero, in termini di lunghezza treno (adeguamento a 750m) e sagoma (P/C80), da realizzare per fasi in relazione all'acquisizione della relativa copertura finanziaria, anche attraverso la partecipazione alle prossime call europee.

Nell'ambito degli impianti ferroviari a supporto del porto di La Spezia, l'Autorità Portuale ha inoltre previsto l'utilizzo di Santo Stefano Magra, quale piattaforma ferroviaria, attraverso la realizzazione di un nuovo layout dei binari al fine di sviluppare tutte le potenzialità del porto commerciale, mettendo a sistema porto e retroporto. Dell'intera area di c.a. 69.000 mq. presa in affitto dall'Autorità Portuale, circa 13.000 mq oltre ad una palazzina di 800 mq. verranno attrezzati ed utilizzati per i controlli e le verifiche doganali alle quali deve essere sottoposta la merce in uscita dal porto della Spezia, liberando così spazi in banchina, oltre che concentrare e velocizzare le procedure doganali.

Gli interventi in corso di realizzazione – gli interventi proposti

L'Autorità portuale della Spezia intende perseguire la realizzazione dei seguenti interventi:

- A. interventi in infrastrutture di banchina;
- B. interventi in infrastrutture ferroviarie e stradali;
- C. bonifiche e dragaggi.

L'Autorità portuale riporta che i progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, già inseriti nel PTO 2015-2017, rispondono ai tre criteri fondamentali, indicati dal Piano Juncker, per ottenere fondi europei:

- a) valore aggiunto europeo (progetti a sostegno degli obiettivi dell'UE);
- b) redditività e valore economici, dando priorità ai progetti a elevato rendimento socioeconomico;
- c) progetti che possano essere avviati al più tardi entro i prossimi tre anni.

Gli interventi in programma sono previsti da PRP e inseriti nel P.T.O. 2015-2017 e si presentano come sostenibili dal punto di vista ambientale (fascia di rispetto e barriere acustiche, ma anche e soprattutto

impulso al trasferimento inland via ferrovia).

Tra le opere in programma l'Autorità Portuale segnala quelli che rivestono caratteri di priorità ai fini dello sviluppo di nuovi traffici e dell'intermodalità:

Interventi in infrastrutture di banchina

- a) Nuovo Terminal del Levante con adeguamento opera di presa a mare Enel – 1° e 2° lotto– Costo euro 61.500.000, di cui da finanziare euro 17.000.000;
- b) Ampliamento del molo Garibaldi– Costo euro 44.900.000.

Interventi in infrastrutture ferroviarie e stradali

- c) Realizzazione dei nuovi impianti ferroviari della Spezia Marittima– Costo euro 45.827.613,55;
- d) Realizzazione dei nuovi impianti ferroviari al terminal Ravano– Costo euro 16.700.800,00;
- e) Piattaforma logistica di S. Stefano Magra– Costo euro 19.100.000,00.

Interventi di bonifica e dragaggio dei fondali

- f) Bonifica ed escavo dei fondali del molo Garibaldi– Costo euro 25.591.857
- g) Bonifica e dragaggio del terzo bacino portuale e del canale di accesso a -15 m – Costo euro 44.800.000

Tra gli altri interventi previsti vi sono i seguenti:

- ✓ *Cold ironing* lungo gli accosti di ponente del molo Garibaldi;
- ✓ Nuova banchina a giorno in località Marina di Fossamastra;
- ✓ Completamento del Terminal Ravano alla Marina del Canaletto, terzo bacino portuale;
- ✓ Ampliamento della testata del molo Fornelli;
- ✓ Nuovo molo e stazione marittima per l'attività croceristica del primo bacino portuale.
- ✓ Strada di collegamento a raso Stagnoni - porto Est e ottimizzazione della viabilità portuale;
- ✓ Realizzazione collegamento viario sotterraneo dal Terminal Ravano.
- ✓ Bonifica ed escavo fondali del Molo Fornelli Est;
- ✓ Bonifica ed escavo fondali nel primo bacino portuale (Molo Italia) e secondo bacino portuale;

Alcuni dei progetti sopra elencati usufruiscono dei Fondi ex Legge 166/02, alcuni godono di investimenti privati e altri ancora di finanziamenti dell'Autorità portuale.

Gli interventi in corso di realizzazione e/o programmati prevedono investimenti pubblici considerevoli. Detti investimenti sono stati ripartiti in funzione delle tempistiche di realizzazione, ripartendo le voci in uscita durante le fasi realizzative delle diverse opere.

Osservazioni

L'AP ha segnalato in maniera dettagliata l'urgenza e la strategicità di alcuni tra gli interventi inviati.

Tra i documenti non è presente l'PTLP.

Alcuni interventi prevedono importanti contributi privati per la realizzazione.