

**ALLEGATO 3** CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI  
ADUNANZA DEL 25 LUGLIO 2008 N. PROT. 40/08



*Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici  
Assemblea Generale*

*Adunanza del 20 luglio 2008*

*Atto deliberativo 40/08*

*Cappella*, Porto Commerciale di Augusta - Completamento terza fase realizzazione  
banchina containers da realizzarsi nel Comune di Augusta.  
Importo complessivo progetto definitivo generale: € 130.890.000,00  
Importo complessivo progetto definitivo di primo stralcio: € 25.822.000,00

L'ASSEMBLEA

VISTA la nota n. 1413 del 21.02.2008, con la quale l'Anonimà Portuale di Augusta ha  
traspresso, per esame e parere, l'affare indicato in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti e gli atti integrativi successivamente trasmessi rispettivamente  
con nota n. 3521 del 03.06.2008, n. 3681 del 10.06.2008 e n. 511/08 del 27.06.2008;

UDITA la Commissione Relatrice (Musci, Sessa, Ferrante, D'Arcobello, Iannicelli, La Mottagna,  
Erasmi, Burgignoni, Fontana, Stara, Vesci, Albenzio, Evangelista, Finelli, Da Deppo, Parise, Carabiani).



PREMESSE

Con lettera prot. n. 1413 del 21.02.2008, l'Autorità Portuale di Augusta ha trasmesso per  
esame e parere i progetti definitivi generale e di primo stralcio, relativi al completamento della terza  
fase di realizzazione della banchina containers da realizzarsi nel comune di Augusta nell'ambito del  
relativo porto commerciale.

Dall'elaborato "Relazione Generale" che accompagna gli elaborati di progetto è possibile  
desumere gli elementi salienti che caratterizzano gli interventi proposti, che si ripartono qui di  
seguito attraverso uno stralcio significativo della relazione stessa a meno di grafici, tabelle e figure.

"Il presente documento riguarda la progettazione definitiva, redatta ai sensi degli artt.  
25/26/27/28/29/30/31/32/33/34 del DPR 554/1999, della terza fase delle opere del Porto  
Commerciale di Augusta sito nella parte Nord - Ovest dell'omonima Rada, ed in particolare della  
realizzazione della banchina Containers.

Le opere, previste dal piano Regolatore del Porto approvato con i voti del Consiglio Superiore dei  
lavori Pubblici n. 421 e 251 rispettivamente emessi nelle adunanze del 17.08.80 e del 28.05.1986  
ed infine resi esecutivi con il D.M. n. 64/1986, si inseriscono in un contesto ad oggi ben delineato  
che ha visto, la realizzazione per lotti e fasi del porto, e che ha portato negli anni un crescente  
incremento del traffico commerciale e che ne fa, ad oggi, uno dei porti di maggiore interesse sia  
per la sua ubicazione strategica, in quanto baricentrico nel bacino del Mediterraneo, sia per la sua  
potenzialità futura, in quanto la ulteriore possibilità di sviluppo verso la terra ferma lo rende  
competitivo rispetto ai numerosi porti italiani, i quali si trovano ingabbiati all'interno delle città e  
pertanto hanno per gran parte raggiunto i limiti di espansione, vedi il Porto di Catania, di  
Palermo, di Trapani, di Napoli, di Genova ecc.... solo per citarne alcuni tra i più importanti.

La realizzazione della terza fase, pertanto, risulta essere l'ultima fase di previsione del succitato  
PRP, ciò a dimostrazione della lungimiranza avuta nella sua stesura da parte dell'Ufficio del  
Genio Civile OO.MM. di Palermo, redattore del progetto di Piano.

Tale realizzazione consentirebbe al Porto Commerciale di Augusta di fare quel salto di qualità  
necessario per essere sempre più competitivo al fine di non vanificare gli sforzi fatti, fino ad oggi,  
in termini di investimenti.

PROGETTUALITA'

Descrizione sulle varie fasi di realizzazione del Porto

2.1.1 - 1° Lotto funzionale

Il Progetto esecutivo di un primo lotto funzionale del Porto commerciale di Augusta venne redatto,  
nel Settembre del 1979, dalla S.p.a. Estramed, su incarico del Consorzio ASI di Siracusa.

Tale Progetto fu approvato e finanziato (Finanziamento CASMEZ), previo parere favorevole della  
delegazione speciale del consiglio superiore dei Lavori Pubblici, dalla Cassa del Mezzogiorno, in  
data 03.12.1980 per il complessivo importo di Lire 27.975.000.000, di cui 18.900.000.000 per  
lavori a base d'appalto e le restanti Lire 9.075.000.000 per forniture, spese generali, oneri ed iva.

Il Progetto comprendeva il dragaggio di un adeguato specchio d'acqua per l'evoluzione dei  
natanti, la costruzione di banchine e di un pontile di servizio per l'ormeggio dei natanti, la  
formazione di retrostanti piazzali e opere minori di viabilità.

Per i lavori da eseguire in appalto venne direttamente svolta dalla Cassa del Mezzogiorno una  
licitazione privata, il cui esito fu approvato con determinazione del 28.10.1980, l'importo  
dell'appalto rimase stabilito lire 18.704.880.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 21.01.1982, in pendenza della sottoscrizione del Contratto di  
appalto avvenuta il 23.02.1982, con il verbale di consegna fu disposto l'immediato inizio delle  
operazioni di dragaggio.



Nelle more della stipulazione del contratto di appalto, venne ad estendersi, anche alle opere portuali in oggetto, la normativa antisismica, per effetto dell'avvenuta inclusione del territorio del Comune di Augusta tra le zone sismiche, disposta dal Ministero del LL.PP. con D.M. del 23.09.1981.

Si rese, pertanto, necessaria la verifica dei calcoli di stabilità delle banchine dalla quale emerse l'inadeguatezza delle strutture sotto l'azione delle spinte sismiche con la conseguente necessità di revisionare gli elaborati progettuali.

Da ciò, scaturì, la realizzazione di una prima perizia di variante, e si rese necessaria la sospensione dei lavori che avvenne con verbale del 29.10.1982.

La perizia di variante venne approvata previo parere favorevole dello delegazione speciale del Consiglio superiore del LL.PP., dalla Cassa del Mezzogiorno in data 01.12.1983 n. 2981.

L'ammontare dell'appalto venne elevato dal lire 18.704.880.000 a lire 25.195.706.000, per il maggior costo pari a lire 6.490.826.000 venne disposto un atto aggiuntivo, il quale fu perfezionato il 03.07.1984, in pendenza del perfezionamento di detto atto aggiuntivo, vennero ripresi i lavori con verbale del 13.02.1984.

Di seguito vennero introdotte nuove varianti di minor costo e senza nuovo impegno di spesa, formalizzate con la perizia di assessment contabile del 15.03.1986 approvata dall'Agenzia Sviluppo del Mezzogiorno con provvedimento n. 414 del 23.12.1986.

Il termine finale per l'ultimazione dei lavori, a seguito delle perizie di variante, venne fissato al 12.07.1986, l'ultimazione avvenne entro i tempi contrattuali così come risulta dal verbale della D.L. del 18.07.1986.

I lavori eseguiti con il 1° Lotto possono così riassumersi:

- **Dragaggio della zona portuale**  
in conformità alle previsioni di P.R.P., le operazioni di dragaggio, incluse in questo 1° lotto, concernono la escavazione (fino a quota - 12,00 m. sotto l.m.) degli specchi acquei prospicienti le banchine e le aree di accesso;

- **Banchine commerciali e di riva**  
Erano state progettate a pilonate di massi prefabbricati, per una lunghezza rispettivamente di ml. 234 e ml. 249, a seguito della prima perizia di variante, con il nuovo grado di sismicità attribuito al Comune di Augusta, si è optato per un nuovo tipo di banchina a giorno, con impalcato di piastre prefabbricate e poggianti su quattro file di pali di grande diametro (∅ 1200), ad interasse longitudinale e trasversale di 6,00 e 7,00 metri.

Con la variante approvata la lunghezza della banchina di Riva passava a ml. 246 e quella della banchina Commerciale a ml. 255,76.

L'opera viene completata dal terrapieno, costituente i piazzali a tergo delle due banchine opportunamente mantellato da una scogliera di protezione avente anche la funzione antirisciacco.

- **Pontile di Servizio**

Il pontile di servizio, serve all'ormeggio, oltre che dei tanti natanti normali, anche a quelli delle navi Ro-Ro. Esso misura una lunghezza di ml. 256,10 dal filo banchina, completano l'opera tre bricole di accesso e quattro bricole di ormeggio per natanti fino a 40.000 Tonnellate.

- **Piazzi per le operazioni portuali**

Posti a ridosso della banchina i piazzali prendono inizio dall'estremità del molo commerciale, con larghezza variabile tra ml. 12,5 e ml. 60. L'area degli arrivi e partenze, per raccordarsi poi con la viabilità stradale. La loro realizzazione è stata prevista mediante versamento, sul terreno previamente bonificato, di materiale Ton-venani e la costruzione del rilevato, fino al piano di posa della pavimentazione vera e propria. Per i tratti di rilevato con scarpata terminale a contatto con il mare, è stata prevista una protezione formata di strati di geotessile e di detriti fienanti e drenanti, con un sovrapposto strato di scogli.

- **2.1.2 - 1° Lotto 1° stralcio funzionale**

Il progetto generale del 1° Lotto funzionale esecutivo del Porto Commerciale di Augusta, fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nella seduta del 26.06.1986 n. 32, per un importo complessivo di lire 45.000.000.000, con il quale si approvava, contestualmente, il 1°

stralcio esecutivo funzionale del secondo lotto per un importo pari a lire 21.480.000.000, il quale fu ammesso a finanziamento con i fondi di cui alla legge 730/83 FIO, per un importo pari a lire 21.425.000.000. Il progetto stralcio in argomento fu approvato con delibera n. 10006 del 22.07.1986.

Dal Commissario del Governo presso l'Intervento Straordinario per il Mezzogiorno, con la succitata delibera con la quale venne approvato il progetto venne anche concessa l'esecuzione dei lavori al Consorzio ASI di Siracusa.

Con delibera n. 1886 del 22.07.1986 il Consiglio Generale dell'ASI approvò l'affidamento dei lavori a trattativa privata, a seguito del ribasso offerto del 12%, l'importo contrattuale netto è risultato pari a lire 14.207.600.000, a fronte di lire 16.145.000.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 23.07.1986, il termine ultimo per dare finiti i lavori veniva fissato ai data 02.10.1987.

In data 20.06.1987 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una perizia di variante e suppletiva per l'impegno delle somme derivanti dal ribasso d'asta, da destinare al prolungamento del terrapieno a tergo della banchina commerciale, con nota del 17.04.1990, la Agenzia comunicava che non potendosi prevedere a tempi brevi l'approvazione della perizia, i lavori principali dovevano essere ripresi ed ultimati in tempi brevi.

In data 22.11.1991 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una seconda perizia per l'esecuzione dei lavori dei danni causati dal terremoto che ha colpito la zona nel dicembre del 1990, cui far fronte con le economie conseguite sui lavori principali, la perizia veniva approvata dal Comitato dell'Agenzia, con delibera n. 602 del 11.11.1992, e con essa autorizzati i lavori di

riparazione per un importo pari a lire 44.143.821, pertanto l'importo autorizzato originariamente di lire 16.145.000.000, con l'approvazione della perizia veniva determinato in lire 16.189.143.821. Su istanza dell'impresa in data 19.02.1988, come risulta da verbale del 18.03.1988, in attesa della prima perizia inviata alla cassa non approvata.

- Tenendo presenti i 180 gg. di proroga concessi l'ultimazione dei lavori veniva fissata al 02.04.1988, l'ultimazione avvenne entro il tempo fissato.
- Durante l'attuazione dei lavori non vennero apportate modifiche al progetto, i lavori appaltati e realizzati possono così riassumersi:

- **Escavo Subacqueo alle quote -1, -7, -14, -15;**
- **Terrapieni per la formazione del piazzale della superficie**
- **Impianti relativi alle aree interessate dallo stralcio**

### 2.1.3 - 1° Lotto 2° stralcio funzionale

Il progetto generale del 1° Lotto funzionale esecutivo del Porto Commerciale di Augusta, fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori pubblici nella seduta del 26.06.1986 n. 32, per un importo complessivo di lire 43.000.000.000, con il quale si approvava, contestualmente, il 1° stralcio esecutivo funzionale del secondo lotto per un importo pari a lire 21.480.000.000, già descritto nel punto precedente.

Dal progetto generale esecutivo fu poi redatto il secondo stralcio per l'importo di lire 21.575.000.000 finanziato con fondi di cui alla Legge 730/83 FIO.

Il progetto di secondo stralcio in argomento fu approvato con delibera n. 6643 del 26.10.1988 dal Comitato di gestione dell'Agenzia per la Promozione dello Sviluppo del Mezzogiorno per l'importo di lire 21.575.000.000, con la succitata delibera con la quale veniva approvato il progetto, venne anche concessa l'esecuzione dei lavori al Consorzio ASI di Siracusa.

Con delibera n. 1989 del 14.06.1989 il Consiglio Generale dell'ASI approvò l'affidamento dei lavori a trattativa privata, a seguito del ribasso offerto del 12% l'importo contrattuale netto è risultato pari a lire 16.338.517.000.

La consegna dei lavori ebbe luogo il 26.10.1989, come risulta dal relativo verbale redatto, sotto riserva di legge, in pari data. Con successivo atto aggiuntivo del 20.11.1990 si conviene che il verbale sopradetto deve considerarsi come primo verbale parziale relativo a consegna frazionata, come previsto dall'art. 11.2 C.S.A., e che la data legale della consegna sarà quella dell'ultimo verbale di consegna parziale.



Nei fatti la consegna definitiva è intervenuta il 10.12.1993.

Con delibera n. 203/96 del 19.07.1996, il Consorzio ha concesso una proroga di mesi tre su istanza dell'impresa del 29.05.1996, per il verificarsi di eccezionali avversità atmosferiche, su istanza dell'impresa del 18.10.1996, è stata concessa una proroga di giorni 60 al termine di ultimazione dei lavori, concesso dal Consorzio con Delibera direttiva n. 243/96 del 23.10.1996, accordata per le incombenze relative agli impianti elettrico e antincendio.

I lavori furono sospesi dal 18.12.1990 al 14.09.92 per definire la reale portata dei danni riscontrati conseguenti al sisma del 13.12.1990 e degli interventi da realizzare. Dal 06.10.1994 al 26.09.1995 in attesa dell'approvazione della perizia di variante e suppletiva redatta nel luglio del 1993, dal 27.11.1996 al 27.07.1997 per la risoluzione delle problematiche connesse all'adeguamento della quota parte dell'impianto antincendio realizzata nel biennio precedente, con diverso appalto. Tenendo presente la data di consegna definitiva, il tempo utile assegnato ai mesi 15, le sospensioni intervenute e le proroghe di mesi tre e di sessanta giorni concessi, la scadenza per dare finiti i lavori restava fissata al 06.09.1997.

In data 23.05.1991, con nota n. 1529, veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una perizia di variante e suppletiva, datata dicembre 1990, per maggiori lavori relativi alle banchine ed ai terrapieni, nonché l'eliminazione della strada di collegamento, della pavimentazione del piazzale e degli impianti. Tale perizia non risulta essere stata approvata.

Nel Gennaio 1993 veniva trasmessa all'agenzia per il Mezzogiorno una seconda perizia per tenere conto degli interventi necessari connessi all'evento sismico del 13.12.1990, tale perizia veniva trasmesso con nota n. 4035 del 27.11.1993 al Ministero dei Lavori Pubblici che l'11.12.1994 invitava il Consorzio ad una successiva rielaborazione secondo le indicazioni dell'art. 9 del D.L. 96/93. Tale perizia aggiornata e ripresentata con nota 635 del 17.02.1995 veniva approvata con Decreto n. 4335 del 27.04.1995 e con successivo decreto n. 4344 del 25.05.1995 veniva autorizzata la ripresa dei lavori.

La perizia comprendeva modesti adeguamenti delle opere e degli impianti tecnologici, nonché alcuni adeguamenti alle Leggi vigenti e alle indicazioni delle autorità competenti all'utilizzo delle strutture portuali.

L'importo a seguito di tale perizia ha subito un incremento di lire 1.266.519.000 determinando un importo complessivo di lire 24.950.000.000. Durante l'attuazione dei lavori non vennero apportate modifiche al progetto, così come modificato con la richiamata perizia, i lavori appaltati e realizzati possono così riassumersi:

1. Banchine per complessivi ml 275.000;
2. Piazzali e pavimentazioni delle aree retrostanti le banchine;
3. Strada di conglomerato tra il Porto e l'area industriale di Punta Cugno;
4. Infrastrutture ed impianti elettrico, idrico ed antincendio;

2.1.4 - Progetto di completamento II° stralcio II° Lotto completo e funzionale  
In data 05/02/2001, con delibera n. 18 il Comitato direttivo del Consorzio ASI di Siracusa approva il progetto esecutivo dei lavori di Completamento del secondo stralcio secondo lotto del porto commerciale di Augusta con l'esclusione dell'edificio 5 Magazzino consolidamento merci in località Augusta per un importo dei lavori da appaltare di €13.069.574,15 (Euro tredicimilioni sessantaseimila trecento cinquecentosettantaquattro/15); a corpo €13.069.574,15 (Euro tredicimilioni sessantaseimila trecento cinquecentosettantaquattro/15); e di cui €181.270,63 (Euro centoottantatremila duecentosettantasei/63) per oneri per la sicurezza già predeterminati dalla stazione appaltante e non oggetto dell'offerta; il progetto riportava già il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici n. 529 del 30.11.2001.  
L'intervento in oggetto riguarda:

- la realizzazione di ml 194,25 di banchinamenti a giorno su pafficatura;
- Edificio Direzione portuale e servizi (mc 5.900);
- Edificio Dogana e Guardia di Finanza (mc 1.120);
- Edificio Spedizionieri e Agenti Portuali (mc 3.260);
- Edificio Barriere ingresso-uscita (mc 185);

- l'esecuzione di tutti gli impianti (rete idrica, antincendio, elettrica, fognaria) e le attrezzature necessarie per la completa operatività portuale;
- la realizzazione di n. 3 briccole di accesso e di n. 1 briccola di ormeggio in maniera tale da consentire l'attracco di navi tipo RO-RO;
- la pavimentazione di 74.000 mq di piazzali già completati nell'ambito del primo lotto funzionale.

In seguito a pubblico incanto il cui verbale di gara è stato approvato con determinazione del dirigente generale del consorzio n. 122 in data 28/11/2002, i lavori sono stati aggiudicati all'ATI Teunis s.p.a. - St. Gen. Co s.r.l. con sede in Tremestieri Etneo (Catania) via G. Almirante n. 23 per il prezzo complessivo di € 9.334.545,33 (Euro novemilioni trecentoventiquattromila cinquecentoquarantacinque/33) come di seguito specificato, in seguito all'offerta del 28.98 % (ventotto virgola novantotto) di ribasso.

Il giorno 24.04.2003 veniva fatta la consegna dei lavori sotto riserva di legge in pendenza della stipula del contratto, la durata è prevista in giorni 650 naturali lavorativi e consecutivi con esclusione dei giorni di Sabato e Domenica e dei giorni in cui ricadono le festività nazionali riconosciute e la festa del patrono del comune Augusta. Pertanto il termine di ultimazione resta fissato per il giorno 17.11.2005.

Il giorno 04.07.2003 veniva stipulato il contratto presso lo studio del notaio De Luca Anno. Ref. 20886 Racc. n. 9691, registrato a Siracusa il 23.07.2003 al n. 2860.

Il 14.11.2003 ai sensi dell'ex art. 8 lettera l del D.P.R. 554/1999, veniva accertato l'effettivo inizio della produzione.

I Lavori venivano ultimati in data 14.07.2006 con un credito d'impresa di € 23.318,47.

2.1.5. Progetto di completamento III° fase "REALIZZAZIONE BANCHINE CONTAINERS"  
Il progetto di completamento della terza fase "Realizzazione banchina Containers", è stato redatto dalla società VIA Ingegneria, la quale contestualmente produceva lo studio di impatto ambientale redatto ai sensi dell'art. 4 (commi 1, 2 e 3), del DPCM 27.12.1988

La procedura di compatibilità ambientale veniva avviata dal Consorzio ASI di Siracusa il giorno 15.06.2005 con la pubblicazione su giornali a diffusione regionale e nazionale, in pari data veniva trasmesso sia il progetto definitivo delle opere che il SLA al Ministero dell'Ambiente ed al Ministero del B.S.C.C.A.A. per gli opportuni adempimenti.

Lo studio VIA otteneva parere favorevole del Comitato del Ministero dell'Ambiente il 02.08.2006, che oltre a recepire i pareri espressi dall'Area Soprintendenza Beni Culturali ed Ambientali di Siracusa e dell'Area Soprintendenza del Mare, dettava tutta una serie di prescrizioni ed indicazioni a cui adeguare la progettazione definitiva.

In data 27 Marzo 2007 veniva emesso il Decreto definitivo di approvazione a firma congiunta del Ministro ai Beni Culturali ed Ambientali, On. Francesco Rutelli e Ministro all'Ambiente On. Pecorello Scario, DSA - DEC-2007-0000244

Alla luce delle superiori considerazioni, si è proceduto a rielaborare il progetto definitivo, che nei capitoli successivi viene puntualmente descritto evidenziando i punti sollevati dall'iter VIA.

#### ANALISI E VALUTAZIONE DEI PARERI ACQUISITI DAL VIA

Decreto approvazione VIA

Le compatibilità ambientali relative al progetto del Porto Commerciale di Augusta - Terzo fase - Realizzazione Banchine containers, è stata acquisita con la emissione in data 27 Marzo 2007 del DSA - DEC - 2007 - 0000244.

L'iter che ha portato all'orientamento del D.M., pur non lungo, relativamente ai tempi di avvio, ha visto impegnati i progettisti alla risoluzione in fase di istruttoria di gran parte delle problematiche che venivano poste, prima dalla Commissione istruttrice del progetto ed in secondo luogo dal Comitato del Ministero dell'Ambiente.

Tale impegno, ha dato la possibilità di approfondire molte e tante questioni, soprattutto di natura ambientale, che non rimesse avrebbero certamente non solo allungato i tempi di approvazione ma vanificato l'intervento stesso.

Di seguito vengono riportati i punti essenziali da seguire al fine di ottemperare a quanto richiesto dal D.M. ed ottenere pertanto la realizzazione dell'opera compatibilmente ad esso e di conseguenza



contemplando la compatibilità ambientale con lo sviluppo socio-economico - produttivo dell'area.

In ottemperanza al D.M. si metteranno in atto le seguenti disposizioni vincolanti alla esecuzione delle opere:

- prima dell'avvio dei lavori dovrà essere definito il passaggio di proprietà delle particelle 153 e 155, per le parti interessate, dal Demanio dello Stato, ramo, Aeronautica al Demanio Marittimo di competenza dell'Autorità Portuale di Augusta;
- per quanto riguarda l'escavo in mare in accordo con l'ARPA Sicilia e ICRAM, prima dell'inizio dei lavori, dovrà essere effettuata la caratterizzazione, ai sensi del DM 24/01/96, dei fondali dell'intera area da dragare in corrispondenza del piano di posa della banchina e il materiale dragato dovrà essere conferito a discarica autorizzata; gli interventi previsti dal progetto vanno realizzati compatibilmente alle attività di messa in sicurezza e/o bonifica previste dal Progetto preliminare di bonifica della Rada di Augusta Fase I - inclusa all'interno della perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Priolo (BoL-Pr-SI-PR-Rada di Augusta-02/05) redatto da ICRAM, in particolare, la caratterizzazione dei fondali da sottoporre a interventi di escavo, nella zona interessata dal piano di posa della banchina, dovrà integrare quella già effettuata ai fini della caratterizzazione dell'area marino-costiera prospiciente il sito di interesse nazionale di Priolo secondo il protocollo adottato nel piano di caratterizzazione UCRAM (doc. ICRAM #CII-Pr-SI-P-02/04), approvato senza prescrizioni dalla Conferenza di Servizi decisa in es. al 14 c. 2, della Legge n. 241/90 del 18/11/03, con metodiche e modalità da concordare con gli Enti competenti e già adottate all'interno di altri Siti di Interesse Nazionale;
- prima dell'inizio dei lavori dovrà essere redatto un piano di monitoraggio relativo al piano di costruzione delle opere che consideri tutte le componenti ambientali ai fini di eventuali misure di mitigazione; tale piano di monitoraggio, concordato con l'ARPA Sicilia, riporterà le modalità operative, la frequenza, i parametri e i tempi di esecuzione, e, dovrà prevedere anche una idonea banca dati per l'informazione e la consultazione;

in particolare:

- a. - dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio del rumore prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio con particolare riferimento all'abitato di Augusta e di eventuali recettori sensibili, in caso di superamento dei limiti normativi per le emissioni sonore, deve essere previsto l'impiego di macchine o tecniche di lavorazione meno rumorose, oppure devono essere predisposte barriere acustiche da collocare sul perimetro di cantiere, in corrispondenza dei recettori. Nei casi non risolvibili mediante le misure susseguite il proponente dovrà provvedere a proprio carico all'insonorizzazione degli edifici interessati;

- b. - dovrà essere previsto un monitoraggio del rumore, prodotto durante le attività di cantiere e di esercizio, per la valutazione di eventuali disturbi alle specie di uccelli frequentatrici: il pSJC Saline di Augusta;
- c. - dovrà essere previsto e posto in essere un piano di monitoraggio delle emissioni di inquinanti atmosferici prodotti durante le attività di cantiere e di esercizio, con particolare riferimento all'abitato di Augusta e ad eventuali recettori sensibili;
- d. - dovrà essere previsto e posto in essere un sistema di monitoraggio degli sversamenti accidentali in mare di sostanze inquinanti durante le attività di cantiere che potrebbero nascere a seguito di incidenti o di malfunzionamento delle macchine. Tale piano di emergenza dovrà essere concordato con l'ARPA Sicilia sia per quanto riguarda le macchine per le lavorazioni a terra sia per quelle impiegate nelle lavorazioni a mare;

- e. - durante le attività di dragaggio e di costruzione della banchina dovranno essere effettuati prelievi delle acque del bacino portuale al fine di verificare la sussistenza di alterazioni ambientali significative (torbidità, contaminanti) e di predisporre adeguate azioni correttive in corso d'opera;
- f. - durante la fase di realizzazione di tutte le opere previste in prossimità dei ricettori residenziali e delle zone del porto in esercizio, dovranno essere adottati opportuni accorgimenti per ridurre la produzione o la propagazione di polveri quali: bagnatura delle aree di cantiere e delle piste di servizio non pavimentate; lavaggio delle ruote degli autocarri in uscita dall'area di cantiere, bagnatura di eventuali cumuli di materiali, pulizia delle strade pubbliche utilizzate, senza tuttavia



provocare fenomeni di inquinamento delle acque marine dovuti a dispersione o dilavamento incontrollati;

- prima dell'inizio dei lavori dovranno essere realizzati gli interventi di mitigazione acustica consistenti nella messa in opera di barriere antirumore fonoassorbenti, in corrispondenza dello svincolo tra la strada di collegamento del porto con la SS. 193 e di quello tra la S.S. 193 e la S.S. 114 e in altre zone dove dovesse risultare necessario in base ai dati del piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Siciliana. Laddove, si dovesse configurare l'impossibilità, fisica o tecnica di posizionare le barriere fonoassorbenti si dovrà ricorrere a un contributo per l'insonorizzazione delle abitazioni interessate, destinato al potenziamento del potere fonoisolante degli infissi.

Allo scopo di limitare i potenziali impatti aeromobili dalla sospensione e diffusione dei sedimenti durante le operazioni di dragaggio sui littorali limitrofi all'ambito portuale, fatti i salvi ulteriori specifici accordi sulle modalità operative che potranno essere indicate dalla Regione Siciliana o dalle strutture tecniche delegate esse dovranno essere effettuate con procedure e macchinari idonei a minimizzare la risospensione del materiale fine.

Il capitolato d'appalto delle opere dovrà prevedere l'osservanza di un "Protocollo ambientale, da concordare con l'ARPA Sicilia e la Regione Siciliana dove saranno riportate tutte le prescrizioni per la mitigazione degli impatti durante lo svolgimento dei lavori e per tutte le attività di cantiere e la comminazione di opportune penali in caso di inosservanza.

Per evitare la dispersione delle polveri durante le attività di cantiere, il materiale trasportato dagli autocarri dovrà essere bagnato e coperto con teloni.

Per il contenimento delle emissioni inquinanti, i veicoli impiegati nella fase di costruzione e quelli impiegati nelle attività di banchina dovranno essere omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (fase III-A o fase III-B) e muniti di filtri per il particolato conformi alle norme europee.

Durante la fase di esercizio le attività di banchina dovranno essere sospese nelle ore notturne, fatti salvi i casi di forza maggiore.

- il piazzale e la banchina containers dovranno essere provvisti di un sistema di raccolta e di trattamento delle acque di prima pioggia, con un numero idoneo di dissabbiatori disoleatori, che dovranno essere poi convogliate al sistema fognario comunale.

- Prima del collaudo finale delle opere dovrà essere definito con l'ARPA Sicilia:

- il sistema per la gestione delle acque di sentina comprensivo degli impianti e delle attrezzature per il trattamento finale e il successivo smaltimento dei rifiuti, conformemente a quanto previsto dal decreto legislativo 24 giugno 2003 n. 182, recante attuazione della direttiva 2000/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico;

- il sistema della gestione della raccolta degli oli usati, dei filtri dell'olio e delle bauxite esaurite nonché delle vernici, solventi e sostanze antivegetative;

- il sistema dei controlli sulla manutenzione dei pezzi di trattamento delle acque meteoriche dei piazzali e della banchina (dissabbiatura e dissolatura delle acque di prima pioggia) e dell'eventuale impianto della raccolta delle acque di sentina; un attività di monitoraggio consistente in campionamenti periodici nell'area marina circostante la banchina in progetto, da effettuarsi in accordo con ICRAM e ARPA-Sicilia e secondo le modalità indicate nel DM 24/01/1996, volti a verificare la caratterizzazione chimica, fisica e microbiologica dei sedimenti, per garantire l'immediato riconoscimento di eventuali fenomeni di inquinamento o carico dei sedimenti stessi in conseguenza delle attività previste;

- il sistema di illuminazione dell'area portuale dovrà perseguire un aspetto unitario curato e composto, tra l'altro, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, dovrà adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di serietà che ne eliminino completamente le dispersioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

- in considerazione della messa a disposizione della Regione Siciliana di una somma pari al 2% dell'importo lavori destinato a misure di compensazione, si dovrà, in accordo con la Regione Siciliana, individuare un programma di monitoraggio per le due aree pSJC Saline di Augusta e l'area della foce del F. Mulinello, e predisporre e attuare un progetto esecutivo che abbia obiettivi di riqualificazione e valorizzazione riguardante l'area del pSJC Saline di Augusta;



preceduto da una comunicazione scritta, almeno dieci giorni prima, al Servizio Museo archeologico di Leonitino e Megera della Soprintendenza di Siracusa.

### 3.1.2 **Parere Dip. Reg. le BB.CC.AA - Area Soprintendenza del Mare**

Come richiesto dalla Soprintendenza del mare dovrà essere:

- preventivamente alla costruzione della banchina, containers e nelle aree interessate dai dragaggi, ad una ricognizione archeologica dettagliata che dovrà essere effettuata *si con indagini strumentali che visive dirette*. Tali indagini dovranno essere condotte alla presenza di personale tecnico scientifico della Soprintendenza che le ha richieste. Gli oneri derivanti dall'attività di indagine e di sorveglianza saranno a carico dell'Ente proponente;

vengono poste in essere, in considerazione della rilevanza storica del porto. Megarese di Augusta particolari cautele durante l'esecuzione delle opere, in particolare nel corso della loro esecuzione non dovrà essere arrecato alcun danno al materiale archeologico eventualmente rinvenuto in modo fortuito sui fondali, di cui dovrà essere data tempestiva comunicazione alla Soprintendenza, senza la cui preventiva autorizzazione non potrà essere rimosso;

venga data alla Soprintendenza tempestiva comunicazione dell'inizio dei lavori al fine di poter consentire al medesimo Ufficio di esercitare le proprie competenze in materia di tutela dei beni culturali sommersi e di esercitare l'alta sorveglianza archeologica.

### **INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO**

Il contesto dell'intervento

Il PORTO DI AUGUSTA, si inserisce nel quadro di un vasto sistema di trasporti intermodali che solo in Italia conta circa 22 porti internazionali e che rendono il bacino del Mediterraneo un'area strategica nella logistica internazionale. Il Mezzogiorno italiano e la Sicilia, a fronte di un livello di infrastrutturazione inferiore alla media nazionale, conta nello specifico una dotazione di porti di gran lunga superiore al resto d'Italia, come dimostrano i dati presentati nella tabella seguente.

Tuttavia, se da una parte l'isolularità e la localizzazione periferica rispetto ai mercati europei e ai principali fornitori di materie prime rappresentano al momento dei fattori limitanti per lo sviluppo della Sicilia, dall'altra tale posizione geografica - nota di rote commerciali del Mediterraneo - può diventare strategica per la candidatura dell'isola a futura piattaforma logistica internazionale.

Allo stato attuale, fanno parte della rete SNT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti, cioè del sistema infrastrutturale multimodale di interesse nazionale) i porti sede di autorità portuale e cioè Palermo, Catania e Messina, e della rete trans-europea TEN (Trans-European Network) dei porti marittimi di categoria "A" e cioè i porti di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Augusta, Catania, Messina e Milazzo.

I dati relativi al trasporto marittimo nei porti italiani sono stati desunti dall'analisi statistica redatta nel Conto Nazionale Infrastrutture e Trasporti (CNIIT) - per l'anno 2002 e dall'Osservatorio Short Sea Shipping "Classifiche dei porti secondo i dati di traffico annuali - 1997-2003 - dai quali si desume l'andamento in aumento della capacità dei porti italiani e la loro specializzazione in porti di transshipment e di trasporto combinato.

Il progetto di ampliamento del porto di Augusta si inserisce all'interno di un programma regionale che, compatibilmente al diritto nazionale ed europeo in vigore, possa incentivare, nell'ambito dell'autotrasporto di merci, il ricorso al trasporto combinato strada-mare sulle rotte nazionali attestate sui porti della Sicilia, al fine di perseguire obiettivi di natura ambientale, consistenti nella riduzione degli impatti negativi provocati dal traffico su strada degli automezzi pesanti.

In considerazione della ridotta attrazione che esercita sugli autotrasportatori il trasporto via mare rispetto al trasporto tuano-strada, la Regione Siciliana ha addirittura studiato un provvedimento mirato ad assegnare lungo un periodo temporale di durata triennale un sussidio agli autotrasportatori comunitari in partenza o in arrivo via mare nei porti della Sicilia, una specie di "bonus ambientale" commisurato alla differenza fra i costi esterni del trasporto su strada e quelli del trasporto via mare.

Le direttrici di traffico marittimo più significative che coinvolgono la Sicilia sono:

- per la linea Tirrenica, le relazioni Liguria-Sicilia, Toscana-Sicilia, Campania-Sicilia, Lazio-Sicilia
- per la linea Adriatica: Veneto/Emilia Romagna-Sicilia.

- in fase di progettazione esecutiva dovrà essere elaborato un progetto complessivo relativo alle opere di mitigazione della sistemazione a verde dell'area collinare sbancata, da realizzare a totale carico del proponente, che dovrà essere sottoposto a verifica ed approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali; comprendente la sistemazione a verde sulla base dei seguenti criteri:

- utilizzo di essenze arboree ed arbustive tipiche ed autoctone, da acquisire possibilmente in ambito locale rivolgendosi preferibilmente agli ecotipi genetici locali (non d'importazione) in quanto meglio adatti alle condizioni pedologiche e meteorologiche e ad al fine di introdurre elementi di tutela della biodiversità genetica;

- impianto di macchie e raggruppamenti costituite da specie ad alto fusto associate a specie a portamento arbustivo, al fine di creare un raccordo omogeneo con le biocenosi esistenti ed incrementare la naturalità dell'area, l'altezza degli esemplari, al momento dell'impianto, dovrà essere già significativa e comunque non inferiore a quattro metri;

- programma di monitoraggio e manutenzione degli interventi effettuati ai fini dell'efficacia dell'effetto-barriera e di inserimento paesaggistico; la manutenzione dovrà comprendere le idonee cure culturali atte a garantire il buon esito degli impianti, fino al completo affrancamento della vegetazione (irrigazione di soccorso, ripristino delle falciature, potature e sfalci delle infestanti, eventuali trattamenti diserbanti e antiparassitari con uso esclusivo di sostanze a bassa persistenza e tossicità, ogni altro intervento che si renda necessario per il buon esito degli interventi); il monitoraggio e le cure culturali dovranno comunque essere ripetuti con frequenze idonee per tutta la durata dell'esercizio della centrale;

Il Proponente dovrà fare riferimento al Manuale ANPA - Agenzia Nazionale per la Protezione dell'Ambiente - e Comitato per la Lotta alla Desertificazione (di cui al DPCM 26.09.1997, G.U. n. 43 del 21.02.1998) - Propagazione per seme di alberi e arbusti della flora mediterranea - Roma 2001 ed al Manuale di Ingegneria Naturalistica, redatto a cura del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare;

Tutte le prescrizioni dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare, dalla Regione Sicilia e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali per le parti di propria competenza;

dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte della Regione Sicilia, e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate nei rispettivi pareri, riportati integralmente nelle premesse, ove non ricomprese nelle precedenti.

### 3.1.1 **Parere Dip. Reg. le BB.CC.AA - Area Soprintendenza BB.CC.AA Siracusa**

Come richiesto dalla Soprintendenza ai BB.CC.AA di Siracusa dovrà essere:

- stipulata una apposita polizza assicurativa e/o fiduciasoria, almeno ventennale, da prevedere fra le somme a disposizione dell'Amministrazione, che contenga il ripristino dei danni ai Forti Garzia e Vittoriana attribuibili all'implementazione sia degli inquinanti che delle vibrazioni e del modo ondosu dovuti all'incremento del traffico navale nell'entroterra dei predetti monumenti dovuto alla realizzazione dell'intervento;

- realizzare negli sbancamenti previsti a monte della banchina muri di sostegno non più alti di 2.50 metri da rivestire in pietrame a secco locale, e le eventuali opere di stabilizzazione del versante vengano realizzate tramite sistemi di ingegneria naturalistica, mascherati da filari di vegetazione arborea ed arbustiva selezionata fra quella storica mediterranea;

- il disboscamento previsto per una parte dell'esistente bosco di eucalyptus preceda una ripianumazione, intorno ai piazzali a terra e/o in apposite aree all'interno, di essenze arboree ad alto fusto, selezionate come da punto precedente;

- salvaguardare le presistenze architettoniche attualmente presenti nell'area e consistenti in un pozzo ed in una piccola postazione bunker risalente al 2° Conflitto Mondiale;

- conferire presso discarica autorizzata i materiali di risulta e quelli provenienti dai dragaggi, fatti salvi i casi previsti dal D.M. 24.1.1996, senza la competenza Soprintendenza del Mare;

- l'inizio dei lavori, in considerazione del fatto che è stata accertata la presenza di un'area archeologica attigua all'area di intervento, indiziata dalla presenza di materiali di età greca, etrusca



L'insieme dei porti ritenuti strategici per il sistema delle Autostrade del Mare del Ministero dei Trasporti sono a tutt'oggi Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Venezia, Ravenna e Brindisi, mentre i porti siciliani in cui vengono operati servizi di cabotaggio Ro-Ro per il combinato strada-mare sono Palermo, Termini Imerese, Catania, Trapani.

Tuttavia, nonostante le elevate dotazioni portuali, con le quali la Sicilia supera la media nazionale con un dato pari al 174,9% (cf. Tabella: "Indicatori di dotazione infrastrutturale"), la tipologia e la qualità dei servizi offerti risulta inadeguata al sistema produttivo e alla domanda di trasporto merci, tanto che il numero di container che viene movimentato nei porti siciliani (47.000 contenitori - TCU) è di molto inferiore a quello di Genova (1.500.000), Gioia Tauro (2.650.000), Trieste (200.000), e Napoli (200.000).

Allo stato attuale le direttrici di riferimento siciliane sono solo: Genova-Palermo, Napoli-Palermo, Genova-Termini Imerese, Livorno-Palermo e Ravenna-Catania, ma gran parte degli interventi individuati dai Piani di settore tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, allo scopo di incrementare il trasporto intermodale soprattutto in relazione al trasporto di cabotaggio.

In questo quadro, il porto di Augusta, grazie ai suoi fondali profondi che permettono il transito di navi di grande cabotaggio e alla posizione strategica rispetto al settore sud-orientale dell'isola che rappresenta uno dei poli agricoli più importanti per l'economia della Sicilia, è candidata - dall'Assessorato all'Agricoltura della Regione Siciliana - a diventare dopo Palermo, Catania e Trapani, il quarto punto di controllo fidejussorio per i prodotti agricoli, dove - cioè - possono effettuarsi importazioni ed esportazioni di produzioni agroalimentari verso i paesi extracomunitari.

Ciò allo stato attuale, tuttavia, la baia naturale di Augusta rappresenta uno dei nodi industriali più importanti del Mediterraneo. Essa è sede del primo polo di raffinazione di greggio del Mediterraneo - Priolo -, la cui raffineria occupa un'area di 400 ettari tra i Comuni di Priolo, Melilli e Augusta, e comprende anche le strutture produttive delle società Enaschem e Polimeri Europa.

L'insediamento industriale dispone al suo interno di circa 70 km di rete stradale e 30 km di rete ferroviaria. Il ciclo petrolifero installato nella raffineria costituisce una delle maggiori strutture per la trasformazione del petrolio greggio, e ha una capacità di lavorazione autorizzata per 17.600 Kilonn/anno.

#### Il territorio interessato

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno dell'ambito amministrativo della Provincia di Siracusa, provincia che si estende per oltre 80 km dalla Piana di Catania all'Isola delle Correnti e per 42 km dal mar Jonio e fino a Monte Lauro.

La linea di costa è bagnata da un piccolo tratto di Mar d'Africa e, per il resto, dal mar Jonio. Essa è caratterizzata nella parte a sud da estesi litorali sabbiosi alternati a rari tratti rocciosi, mentre nella parte centrale spesso emergono dal mare ripide scogliere che trovano la loro massima espressione nei pressi di Capo Murro di Porco, a sud di Siracusa, di Capo S. Panagia, immediatamente a nord di Siracusa, e di Capo S. Croce e Capo Campolato nei pressi di Augusta e dello Costa Saracena, a sud di Agnone Bagni.

Lungo la costa, in corrispondenza delle aree più depresse, sono frequenti quelle paludose che lungo nel passato erano state trasformate in saline.

In particolare le più importanti paludi sono rappresentate dai Pantani Cuba e Longarini, ai confini con la provincia di Ragusa, dai Pantani Murgatella vicino Pachino, dai pantani di Vendicari, e dalle ex saline di Siracusa, Augusta e Priolo.

L'idrografia della provincia è costituita dai fiumi Anapo, San Leonardo, Marcellino, Cassibile, Asinaro e Tellaro.

Essi hanno un regime idraulico che - in molti casi - a dispetto dell'irregolarità del regime pluviometrico, è particolarmente uniforme. In particolare nei fiumi Anapo, Cassibile ed Asinaro, alimentati da cave che incidono estesi tavolati calcarei, scorrono costantemente alcune centinaia di litri al secondo di acqua che spesso alimentano ambienti fluviali di particolare interesse e suggestione, tra i quali quelli nei quali insistono le Riserve Naturali Orientali di Pantalica, Valle dell'Anapo e di Cavagrande del Fiume Cassibile.



Dal punto di vista climatico va rilevata la notevole influenza che i rilievi esercitano a dispetto della loro modesta quota.

Le aree costiere sono caratterizzate da una piovosità molto più ridotta che va da valori di poco superiori ai 550 mm/anno di Siracusa ed Augusta, ai circa 430 mm di Cozzo Spada-ro, vicino Porto Palo.

Augusta, in particolare, rappresenta già oggi un importante porto industriale italiano legato soprattutto all'attività di raffinazione del petrolio e alla produzione di benzina verde. La città costruita su di un'isola collegata alla terraferma attraverso dei ponti, ha subito molti danni sia per il terremoto del 1953 che per i bombardamenti del 1943 ed, ultimamente, per il Sisma del 1990, avvenimenti che hanno contribuito a sostituire il tessuto edilizio storico con edilizia recente.

Fondata da Federico II, ha sempre avuto, per la sua posizione strategica o guardata dall'omonimo golfo, un accentuato carattere difensivo testimoniato dal castello svevo e da due bastioni che cingono la porta spagnola.

La sua economia ha sempre ruotato intorno alla strategica posizione, tant'è che, così in passato la città ha avuto come punti di forza il controllo dei traffici marittimi commerciali, così oggi essa ha potenziato il controllo di quelli petroliferi ed ha sviluppato il settore industriale.

Dalle origini storiche ancora incerte, della città si hanno notizie precise e documentate a partire dalla concessione di un decisivo ruolo difensivo e militare al porto cittadino effettuata da Federico II di Svevia.

Il suo importante ruolo storico è continuato nel corso dei secoli tanto da esser un decisivo porto militare sotto gli Aragonesi contro i Turchi ed il centro militare siracusano più importante durante la seconda guerra mondiale.

Il territorio di Augusta - quindi - è fortemente caratterizzato dalla naturale morfologia della baia su cui affaccia, che si articola in tre parti storiche:

- il Porto Xifonio (rada esterna), compreso fra Punta Izzo e Punta Cacarella;

- Porto Megaresse (rada interna), compreso fra la costa nord e ovest della rada e le dighe nord, centrale e sud;

- Seno del Priolo, compreso tra la diga sud e la penisola di Magnesi.

Il progetto delle opere di realizzazione delle barchine container, relativo alla 3° fase di attuazione del PRP del Porto commerciale di Augusta, interessa l'area del porto Megaresse (rada interna) e costituisce l'estensione (3° fase) del porto commerciale già esistente e relativo agli stralci di 1° e 2° fase.

Il progetto in esame corrisponde - funzionalmente - all'estensione delle barchine commerciali esistenti e in realizzazione con le funzioni relative al traffico marittimo di cabotaggio e Ro-Ro. Una serie di interventi infrastrutturali nelle quattro modalità di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeorporti) ritenuti di assoluta priorità, sono direttamente correlati al progetto in esame.

Tali interventi sono rivolti al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale dei trasporti e risultano compatibili con le previsioni di intervento previste nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nonché nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche previste nella delibera CIPE del 22/11/2000 in attuazione della legge 443 del 31/12/2000 (Legge Obiettivo).

Gli interventi individuati non sono relativi a singole nate o lotti isolati di infrastrutture, ma rappresentano opere per le quali è stata dimostrata la capacità di incidere sulla complessivo funzionalità dell'itinerario o del nodo prescelto, in termini di miglioramento della sicurezza, dei tempi di percorribilità, dell'impatto ambientale e del riequilibrio ed integrazione tra modi diversi di trasporto.

#### Legge Obiettivo

L'art. 1 della Legge Obiettivo n° 443 del 21-12-2000 attribuisce al Governo la delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi (Del. N°121/2001) per il rilancio delle attività produttive. Il Governo, cioè, "... nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni,



individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di promuovere interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

Attraverso tale strumento si è realizzata la possibilità di costruire un quadro normativo specifico, finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti necessari - così come individuati dal 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche - riformando le procedure per la valutazione di impatto ambientale (TIA) e l'autorizzazione integrata ambientale, introducendo un regime speciale anche in deroga alla legge n. 1/98/94 e successive modificazioni.

Le grandi opere strategiche del 1° Programma Nazionale Infrastrutture Strategiche (Legge Obiettivo) che riguardano il sistema dei trasporti siciliani sono riportati nella tabella degli interventi.

In sintesi si riportano la totalità degli interventi previsti nella regione Siciliana correlati al progetto in esame e previsti dalla Legge Obiettivo, ommissi

#### IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO NEL MEDITERRANEO

Il PORTO DI AUGUSTA si inserisce nel quadro di un vasto sistema di collegamenti che fa perno su 81 porti distribuiti all'interno del bacino del Mediterraneo e che rendono quest'area geografica strategica per i collegamenti con i maggiori mercati internazionali.

Di questi porti, 25 dispongono di servizi diretti intercontinentali e 58 di servizi via porti di transhipment, mentre a proporre servizi "short sea" inframediterranei o verso i paesi nord-europei sono rispettivamente 64 e 40 porti; 37 infine sono quelli con servizio traghetti.

Anche gli scali piccoli o medi diventano, in questo scenario, fondamentali grazie ai porti di transhipment (dove il carico viene trasferito su una nave diversa) che offrono servizi competitivi rispetto ai collegamenti diretti.

Una ricerca predisposta dal Cnel analizza le trasformazioni dell'industria dello shipping in uno spazio come quello del Mediterraneo divenuto rapidamente un mercato integrato attraverso l'adeguamento all'evoluzione dei trasporti marittimi mondiali di linea e alle esigenze della logistica moderna.

L'indagine, che aggiorna una precedente rilevazione, analizza gli elementi portanti del sistema (rete dei porti e dei servizi ed operatori), e in particolare la portualità italiana e il rapporto con il territorio, prendendo in considerazione 411 servizi di linea gestiti da 195 compagnie di navigazione internazionali e circa 9.000 collegamenti fra porti e aree geografiche.

Se si considerano i 22 porti italiani con collegamenti internazionali si conferma la tendenza alla crescita dei servizi sia intercontinentali diretti (disponibili in 10 porti contro gli 8 del 1998) sia via porti di transhipment (16, uno in più rispetto al 1998); i servizi "short sea" sono presenti in 14 porti italiani per i collegamenti inframediterranei e in 9 per quelli verso il Nord-Europa (rispettivamente 12 e 7 nel 1998); l'offerta dei servizi traghetti è passata dai 12 agli attuali 15 porti.

L'Italia ha certamente saputo cogliere le opportunità offerte dallo sviluppo del sistema dei transhipment per estendere la sua rete di collegamenti internazionali: l'intero territorio nazionale gode oggi di un'adeguata disponibilità di servizi di trasporto marittimo, che costituiscono il presupposto per sostenere lo sviluppo di un'economia di grande scala.

A fronte maggior vantaggio è il Mezzogiorno, dove si trova un terzo dei porti di transhipment mediterranei e più - così - considerati inseriti all'interno del circuito primario del trasporto marittimo internazionale; in particolare gli scali di Napoli e Salerno hanno segnato l'incremento di servizi regolari più alto di tutto il Mediterraneo occidentale.

Nello scenario internazionale, gli itinerari marittimi tendono a ridisegnare i collegamenti intercontinentali in una visione di aree più che di porti serviti.

Di conseguenza acquistano significato l'insieme di porti a dimensione regionale, nazionale o internazionale; comunque soggetti a modifiche nel tempo, e non classificabili.

Pertanto più si consolida la visione di sistema della rete dei trasporti nell'intero Mediterraneo, più aumentano le interdipendenze tra porti e fra aree.

Nel contesto generale assume rilevanza il ruolo dei transhipment con valenza di fattore strategico per le Compagnie di navigazione sul piano dell'organizzazione dei propri servizi, ottica della riduzione dei costi, da una parte, e di allargamento dei bacini di utenza, dall'altra. Certamente la localizzazione di un porto di transhipment rappresenta una grande opportunità di sviluppo d'area economica.

Per la sua posizione geografica e la dotazione dei porti, non solo di transhipment, l'Italia rappresenta idealmente il più importante mercato di O/D delle merci del bacino Mediterraneo, ma a questo non corrispondono altrettanti efficienti collegamenti stradali e ferroviari con il territorio. Uno studio effettuato nel Gennaio del 2001 dal Ministero dei trasporti e della navigazione, ha riportato le differenze infrastrutturali tra le regioni italiane e europee classificate secondo il sistema Nuts (Nomenclatura delle Unità Territoriali per scopi Statistici), e ha evidenziato che la Sicilia, in materia di trasporti, soffre un notevole divario nei confronti delle altre.

#### Corridoi trans-europei programmati

Nel 2001, in occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti della Unione Europea, si è ravveduta l'opportunità, alla luce dello stato di avanzamento del processo realizzativo delle reti TEN e dei corridoi eurasiatici, redigere un Master Plan delle infrastrutture e dei trasporti della nuova Europa, che operativamente ha inizio nel 2002.

Il Gruppo di Alto Livello per la rete di trasporto trans-europea (TEN-T) ha ricevuto quindi mandato di valutare i progetti prioritari della rete trans-europea di trasporto fino al 2020 in base alle proposte formulate dagli Stati Membri e dai Paesi in via di adesione.

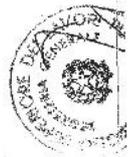
La lista dei progetti prioritari individuata comprende unicamente le infrastrutture di maggior rilevanza per il traffico internazionale, tenuto conto degli obiettivi generali di coesione del continente europeo, dell'equilibrio tra i modi di trasporto, dell'interoperabilità e della riduzione delle strozzature. E inoltre stata eseguita una valutazione di "come ciascun progetto soddisfi agli obiettivi di politica europea in materia di trasporto, del valore aggiunto per la Comunità e della natura sostenibile dei suoi finanziamenti fino al 2020".

Tale piano è stato presentato nel Consiglio informale dei Ministri svoltosi a Napoli il 4 e 5 luglio 2003, durante il semestre di presidenza italiana dell'Unione Europea.

Il 1° ottobre 2003 la Commissione ha preso visione della proposta Van Miert condividendola, tra l'altro, oltre alla maggior parte della proposta legata agli interventi del nuovo Master Plan dell'Unione Europea allargata a 25 Stati, anche quattro proposte sostanziali che il documento conteneva:

- la possibilità di aumentare la percentuale (oggi del 10%) per la copertura finanziaria degli itinerari della rete TEN;
  - la disponibilità della BEI di garantire fino al 75% il servizio del debito e allungare fino a 35 anni l'arco temporale dell'indebitamento;
  - la identificazione di un coordinatore del corridoio, un vero soggetto responsabile del corridoio stesso;
  - la dichiarazione di interesse europeo delle proposte, definita in modo da responsabilizzare gli Stati a fare e a fare in tempi certi, con l'adeguata priorità, gli interventi scelti.
- La Commissione, nella seduta del 1° ottobre 2003 ha ritenuto opportuno identificare un unico elenco, all'interno del quale sono stati confermati:
- il corridoio 5;
  - il corridoio I (Berlino - Palermo), cioè non più articolato in due segmenti Berlino - Napoli e Napoli - Palermo, comprensivo del Ponte;
  - il corridoio Genova - Rotterdam (il vero ponte fra i due mari: il Mare Mediterraneo ed il Mare del Nord);
  - l'autostrada del Mare del sistema occidentale del Mediterraneo;
  - l'autostrada del mare del sistema orientale del Mediterraneo.

Delle 21 opere la Commissione nella seduta sopra richiamata del 1° ottobre 2003 ha identificato 17 opere, tra le quali 4 riguardano direttamente il nostro Paese.



Le 4 opere sono:

- Asse Lione - Budapest
- Asse Berlino - Palermo (comprensivo del ponte sullo Stretto di Messina)
- Asse Genova - Rotterdam

Il sistema delle autostrade del mare nel Mediterraneo

La Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha votato il documento con una serie di emendamenti e con il reinserimento del Corridoio n. 8.

Il 5 dicembre 2003 i Ministri europei dei Trasporti hanno dato il via libera definitivo alla lista di 29 grandi progetti infrastrutturali (casi si è aggiunto l'asse Senna - Sheldal) selezionati dalla Commissione europea sulla base del lavoro svolto dal gruppo Van Mier.

L'Italia è ben rappresentata nelle nuove mappe dei TENs essendo percorsa:

- dall'asse ferroviario n. 1 "Berlino-Palermo" (prevedendo il potenziamento del tunnel del Brennero);

- dal "Corridoio V" che, collegando Lisbona a Kiev, attraverserà la pianura padana con il tunnel del Moncenisio (da completarsi entro il 2015-2017);

- da un terzo grande asse ferroviario che connette il porto di Genova con quello di Rotterdam attraverso il tunnel del Gotardo (da completarsi entro il 2018); di tale asse il CIPE ha già approvato il progetto del segmento ferroviario Genova - Novara - Sempione; inoltre, i porti italiani beneficeranno, di due "autostrade del mare" quella dell'area occidentale e quella dell'area orientale del Mediterraneo.

Nella seduta dell'11 marzo 2004 del Parlamento europeo è stato reinserito il progetto relativo al Corridoio n. 8.

Con la risoluzione legislativa del Parlamento Europeo del 30 marzo 2004 è stato consentito un aumento del 10 al 20% del sostegno comunitario alle Reti Trans-europee

Piano delle Autostrade del mare

Il 15 febbraio 2002 è stato costituito a Livorno un gruppo di esperti, il cui mandato era di esaminare i problemi che fino ad ora hanno impedito lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio e delle autostrade del mare, e formulare indicazioni operative sulle azioni da intraprendere per dare concretezza progettuale allo sviluppo del sistema intermodale con valorizzazione della mobilità marittima.

Obiettivo del lavoro è stato quello da una parte di rafforzare il concetto dello sviluppo sostenibile per decongestionare le strade europee, superando le barriere geografiche (Alpi e Pirenei) e riducendo di fatto l'impatto ambientale ed il consumo energetico, e dall'altra di realizzare con le autostrade del mare il prolungamento naturale delle infrastrutture terrestri ed inserirsi nelle grandi reti trans-europee dei trasporti.

Le attività svolte, culminate nella sottoscrizione di una dichiarazione congiunta e accompagnata da un documento tecnico, hanno consentito di identificare puntualmente non solo le strozzature e le criticità del sistema trasportistico nell'area del Mediterraneo, ma anche le misure da adottare, sia sul piano infrastrutturale (porti) che su quello gestionale-operativo, per favorire lo sviluppo, a livello nazionale o fra le regioni interessate dei cinque Paesi, di collegamenti marittimi che possano adeguatamente inserirsi, con carattere di sostenibilità, nella catena intermodale.

In tal senso l'incremento dell'uso della modalità marittima deve diventare elemento strategico di una politica dei trasporti ecologicamente sostenibile, capace anche di incrementare la coesione territoriale fra i Paesi dell'Unione Europea.

In ambito italiano, per Autostrade del Mare si possono intendere i servizi in combinato strada-mare di merci, alternativi ad un percorso tutto strada, effettuati con navi Ro-Ro tra porti nazionali (ma anche tra porti europei), in grado di assicurare frequenza, velocità, regolarità nelle partenze (giorni e orari) e fluidità nei collegamenti con l'entroterra.

Il sistema italiano di Autostrade del Mare ha dimostrato una spiccata tendenza alla crescita: in un confronto percentuale tra il 1999 e il 2003, sia in relazione al numero dei viaggi sia dei merci lineari offerti (lo spazio a bordo delle navi è venduto - appunto - in metri lineari), si nota una crescita pari rispettivamente all'84% e al 109%.



Considerata l'attuale operatività delle Autostrade del Mare italiane si deve sottolineare come, ai fini dello sfruttamento integrale delle loro potenzialità, una loro decontestualizzazione dalla logica nazionale sia di fondamentale importanza.

Le Autostrade del Mare (termine adottato anche a livello comunitario come Motorways of the Sea anche se con un significato non del tutto coincidente) nel contesto italiano rappresentano già un sistema.

Se inserite nel quadro dei trasporti (non solo marittimi) europei possono far svolgere all'Italia quel ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente, tra Europa e Mediterraneo.

### PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

Il piano generale dei trasporti (PGT)

La legge 30 del 1998 ha previsto l'approvazione di un nuovo Piano Generale dei Trasporti, in luogo del semplice aggiornamento triennale (inizialmente previsto dalla legge 245/84) a cui provvedeva il CIPE con lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome.

La elaborazione del nuovo PGT è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, nell'ottobre 2000 e dopo l'approvazione da parte del CIPE è stato adottato dal Consiglio dei Ministri con deliberazione del 2 marzo 2001.

Al nuovo piano fu esplicito riferimento il DPEF 2001 - 2004 che gli affidò il compito di definire le linee prioritarie di intervento nel settore della mobilità al fine di:

- realizzare un progressivo riequilibrio modale;
- valorizzare le potenzialità delle nuove tecnologie;
- realizzare il miglioramento del sistema della mobilità nelle grandi aree urbane

Il primo Piano generale dei trasporti, previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245 e approvato mediante il D.F.C.M. del 10.4.1986, costituiva il primo tentativo di approccio globale al governo del sistema dei trasporti. Il Piano individuava le azioni finalizzate alla costruzione ed alla funzionalità dell'offerta: corridoi plurimodali, sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti, interporti), sistemi organizzativi, urbani.

I corridoi plurimodali - assi infrastrutturali e vie di collegamento stradali, ferroviarie, aeree, marittime, idroviarie ed in condotta - consentono il collegamento funzionale di determinate aree del Paese.

Esso si pone come quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare e migliorare la qualità della vita a partire da una analisi negativa del settore attraverso l'introduzione di indirizzi che conducono verso uno sviluppo della logistica - Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) - per il quale si decise la necessità di un collegamento delle infrastrutture, in una logica di sistema a rete della mobilità (intermodalità).

Soprattutto il PGT facilita le condizioni per la realizzazione degli interventi snellendo le procedure di approvazione introducendo, ad esempio, la Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare e conducendo all'adozione della Valutazione Ambientale Strategica per la valutazione della conformità con la normativa europea.

Il PGT determina quindi gli indirizzi e, soprattutto, detta le linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti che costituiscono uno strumento prescrittivo.

Il nuovo Piano Generale Dei Trasporti, presentato nel Gennaio 2001, ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali. Gli indirizzi riguardano principalmente l'incanaglimento della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici, la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale. Gli obiettivi di contenuto specifico riguardano i programmi e gli investimenti nelle infrastrutture di interesse nazionale.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo, il PGT individua le priorità degli interventi a sostegno delle autostrade del mare.



Le autostrade del mare, così come definite dal DM 30 giugno 2000, riguardano il solo trasporto merci a corto raggio attuato attraverso navi Ro-Ro, nell'ambito italiano (cabotaggio); ed internazionale (continentale e da verso il Mediterraneo - short sea shipping).

Conseguentemente le risorse finalizzate alla realizzazione delle cosiddette autostrade del mare, in senso tecnico, escludono sia il trasporto passeggeri, sia il trasporto merci effettuato su lunghe distanze e di tipo non point to point. Le infrastrutture portuali dedicate esclusivamente alla movimentazione delle merci e al trasporto su lunghe distanze sono dunque escluse dal progetto delle autostrade del mare mentre rientrano nella programmazione finalizzata allo sviluppo della portualità e della intermodalità.

Il trasporto point to point attuato attraverso navi Ro-Ro (Roll on - Roll off), lungo i corridoi tirrenico e adriatico, risponde all'esigenza di riequilibrio modale dei traffici per ridurre il costo generalizzato del trasporto attraverso una graduale diminuzione del peso della strada.

Tutto ciò mostra una grande aspettativa in direzione di uno sviluppo dei traffici Ro-Ro ma occorre sfruttare meglio le sinergie e le strategie politiche per il settore in modo da evitare sprechi di risorse, cattivi investimenti e aspettative disattese. Il PGTL rileva che mentre da un lato la crescita del trasporto passeggeri e di quello merci sono complementari ad uno sviluppo del traffico marittimo e alla strategia di riequilibrio modale dell'intero comparto, dall'altro è necessario agevolare la tendenza alla specializzazione, per far sì che la portualità italiana esprima a fondo la sua vocazione nei vari mercati.

Il mercato di container marittimi, finalizzato ai traffici ferroviari risente fortemente delle strategie degli operatori del settore, che dispongono spesso di propri piazzali e banchine. Per realizzare la massima integrazione informale con la strada e la ferrovia occorre rafforzare le aree destinate agli interporti e le piattaforme logistiche situate in prossimità dei porti o lungo le direttrici di collegamento con la rete ferroviaria o autostradale.

Le esigenze del traffico di cabotaggio inoltre sono diverse da quelle del traffico "sea shipping" perché la specializzazione (spasseggi o merci etc per categoria merceologica del porto richiede infrastrutture adeguate (strade, interporto, città), ed una maggiore integrazione con la pianificazione urbana (Piano regolatore, PUM, PRUSS), per evitare possibili congestioni.

Valori d'eccellenza nel trasporto marittimo di container sono stati raggiunti a Gioia Tauro, dove il traffico non è generato dall'entroterra - ma anche a Genova, Livorno, La Spezia, Salerno, dove invece il traffico container coinvolge maggiormente l'intermodalità di corto raggio e il trasporto marittimo che ne deriva è prevalentemente di cabotaggio.

Anche per il cabotaggio passeggeri, infine, la specializzazione, in virtù del minore congestionamento delle aree in prossimità del porto, potrebbe consentire ottimi risultati di riequilibrio modale, riducendo il peso della strada.

Gli studi più accreditati sul futuro dei traffici containerizzati ipotizzano il raggiungimento di una quota media del transhipment sui traffici totali pari al 25% nel 2005.

Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Il PGT si propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, tra i cui elementi di criticità sono evidenziati i seguenti fattori che risultano indicativi anche ai sensi del sistema infrastrutturale di questa parte del territorio:

- presenza di fenomeni di congestione;
- fragilità del sistema in seguito ad eventi accidentali;
- eccessivi carichi sull'ambiente;
- elevata incidentalità stradale.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e individuare le aree di crisi di tale sistema, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti attuale SNIT rappresentato dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

Per la definizione dello SNIT attuale sono state individuate le infrastrutture che già oggi consentono servizi merci e viaggiatori tra le diverse regioni e con gli altri Paesi, oltre quelle esistenti che potenzialmente possono consentire tali collegamenti a seguito della attivazione di nuovi servizi e a limitati interventi di adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture stesse. Lo

SNIT attuale, evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e degli approfondimenti che seguiranno. Le componenti dello SNIT sono classificate in nodi ed archi. Sono nodi dello SNIT i grandi nodi infrastrutturali, intesi come elementi di collegamento reciproco tra le infrastrutture di trasporto di livello nazionale ed elemento di collegamento tra queste e le reti locali; i valichi alpini di maggiore rilevanza; i porti di interesse internazionale e nazionale; gli aeroporti con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali; i centri merci con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali. Sono archi dello SNIT le infrastrutture di trasporto lineari che assicurano i collegamenti tra i nodi; gli assi stradali autostradali, ferroviari e idrovitari.

La rete SNIT è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana ed interconnessa alle aree metropolitane di Torino, Milano, area diffusa veneta;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud;
- porti sede di autorità portuale.

La rete ferroviaria dello SNIT attuale si collega e quella internazionale attraverso 5 valichi alpini che assicurano la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei - I valichi risultano così suddivisi per paese confinante: Francia (Venimiglia, Bardonecchia - traforo del Frejus); Svizzera (Domodossola - traforo del Sempione, Luino, Como); Austria (Brennero, Turrivisio); Slovenia (Gorizia, Trieste Villa Opicina) - e 5 porti Palermo, Catania e Messina.

Accordo di Programma Quadro per il Trasporto Marittimo (APQ)

L'Accordo di Programma Quadro costituisce lo strumento con il quale il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Siciliana, le Autorità portuali di Palermo, Catania e Messina e l'Ufficio Genio Civile OO.MM. di Palermo, concordati, gli obiettivi attuano azioni per una effettiva realizzazione degli interventi previsti.

L'APQ per il trasporto marittimo, sottoscritto il 5/11/2001, è finalizzato a realizzare il potenziamento delle infrastrutture portuali nella Regione Siciliana, cosa che costituisce elemento indispensabile per accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e contribuire al riequilibrio territoriale.

Tale obiettivo è perseguito mediante l'attuazione del programma di interventi su di una serie di infrastrutture portuali ricadenti nella Regione Siciliana.

Tali interventi sono - attraverso tale APQ - schedate e contengono informazioni relative allo tipologia dell'intervento previsto

Le "schede intervento" sono inserite nell'applicazione informatica di cui alla Delibera CIPE n. 44 del 25 maggio 2000, sottoscritte dai firmatari ed allegate allo stesso APQ.

Programma di attuazione dell'Accordo: elenco degli interventi e costi: omisiss

La finalità di tale Accordo di Programma quadro è - quindi - l'accelerazione e la qualificazione del processo di sviluppo territoriale, sviluppo che deve essere perseguito attraverso una più stretta cooperazione tra Governo e Regione e che prevede un programma individuato come un complesso unitario cui assicurare una programmazione e una realizzazione coordinata e funzionale.

Per la realizzazione di tali interventi l'Accordo prevede - inoltre - una stretta e opportuna collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

La copertura finanziaria dell'intero programma per il valore complessivo di 1.175.111 miliardi di lire (606.894 milioni di euro) è assicurata per una parte con risorse afferenti al Quadro Comunitario di Sostegno (QCS) 2000 - 2006. I sottoscrittori dell'Accordo si impegnano, ciascuno per le rispettive competenze e mediante gli strumenti della finanza di progetto, a reperire e rendere disponibile per l'attuazione del programma, la quota di co-finanziamento privato prevista dai relativi Complementi di programmazione o da specifiche convenzioni.



## PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

Piano Regionale dei Trasporti e della mobilità - Piano Direttore

Lo Regione Siciliana non ha approvato un PRT, ma l'Assessore per il Turismo, per le Comunicazioni e per i Trasporti ha adottato, con Decreto Assessoriale, il "Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità - Piano Direttore".

Esso, al pari del PRT, costituisce lo strumento programmatico - regionale - finalizzato ad:

- orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana;
- perseguire gli obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti;

• a realizzare una organica e bene articolata rete di trasporti pubblici Locali che, con criteri di gestione economica

Le linee e le proposte del Piano Direttore - "Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia" - recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001, approvato con delibera del Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

La pianificazione strategica si articola in un Piano Direttore, in Piani Attuativi e Studi di Fattibilità dei sistemi di trasporto, caratterizzati da un sempre maggiore livello di dettaglio, riferendosi lo studio di fattibilità ad opere specifiche indicate nei Piani prima enunciati.

Il Piano Direttore, individua le scelte "macro" individuate per il riassetto dei trasporti regionali, di valenza istituzionale, gestionale e infrastrutturale, e prevede gli indirizzi generali per la pianificazione dei servizi di trasporto di competenza degli enti locali, al fine di garantire il coordinamento con i livelli di pianificazione e programmazione infraregionale (Piani Provinciali e di Bacino, Piani Comunitari, Piani Urbani di Mobilità, ecc.)

I Piani Attuativi conengono le scelte di dettaglio, affrontando i temi specifici di ogni modalità di trasporto, nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di "processo", già formulata nel Piano Direttore.

Il Piano Direttore è dimensionato sulla base delle effettive risorse finanziarie pubbliche attribuibili sia per la realizzazione di infrastrutture che per la gestione della mobilità locale.

Gli indirizzi strategici del Piano Direttore e la sua azione attuativa, si ispirano ai seguenti principi di riferimento:

- Collegamenti interni ed esterni.
- Funzione strategica di base riveste l'intermodalità dei sistemi di trasporto al fine di ottimizzare i collegamenti interni ed esterni dell'Isola e razionalizzare la spesa pubblica.
- Ciò riguarda il trasporto delle merci e delle persone con specifico riferimento anche al trasporto pubblico locale, per il quale sono da recepire i più attuali orientamenti per il passaggio dal sistema concessionario a quello dei contratti di servizio, improntati a principi di economicità, efficienza ed efficacia;
- Ambiente e sicurezza.

I problemi dell'ambiente e della sicurezza sono ritenuti prioritari sia a livello infrastrutturale che organizzativo. Per i primi si evidenzia l'importanza, non solo della valutazione dell'impatto Ambientale per le opere infrastrutturali, ma anche delle conseguenze derivanti dall'accessibilità e sull'uso del territorio.

L'aspetto ambientale ricorre in modo significativo anche nelle scelte modali con specifico riferimento alle aree urbane e metropolitane, per le quali viene preferito il sistema con minori emissioni nocive.

La sicurezza di tutti i sistemi di trasporto deve essere considerata nei riflessi sia sulle priorità di intervento nel sistema infrastrutturale, che nel sistema tecnico-gestionale di tutti i modi di trasporto.

Gli obiettivi che occorrerà prioritariamente perseguire per il superamento delle criticità che in atto penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, vengono qui di seguito sintetizzati:

- favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;
- favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD;
- favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impantanati a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno-bici, bus-bici, metro-bici, ecc.);
- favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;
- favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentricità di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;
- favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'intercambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;
- favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;
- favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.

Gli obiettivi suddetti sono finalizzati al miglioramento dei livelli di accessibilità sia nel campo del trasporto delle persone che in quello delle merci, pur con livelli di servizio diversificati ai fini di:

- minimizzare il costo generalizzato della mobilità;
- favorire la sostenibilità ambientale dei trasporti, e correlativamente scegliere un sistema di trasporto articolato nelle diverse modalità al fine di ridurre i livelli di inquinamento chimico e acustico, nel rispetto delle determinazioni della conferenza di Kyoto;
- accrescere il livello sicurezza dei sistemi di trasporto, incentivando l'ammmodernamento e l'innovazione tecnologica;

• proteggere il patrimonio archeologico, monumentale e storico pervenendo alla conservazione ed alla riqualificazione del territorio, valorizzando percorsi e strade vicinali ed interpoderali, sedimi, caselli, stazioni ferroviarie con valore storico-ambientale e forte caratterizzazione del paesaggio siciliano;

• garantire la coerenza con gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e piani di sviluppo socio-economico;

• garantire la coerenza con le esigenze di protezione civile, tenuto conto dei problemi di sismicità del territorio siciliano e della sua elevata vulnerabilità idrogeologica e di dissesto, anche in relazione al dissestato uso dello stesso (edificazione, disboscamento, escavazione dei torrenti, ecc.);

• favorire il riequilibrio territoriale attraverso le comunicazioni infraregionali, l'accessibilità delle aree interne con le aree metropolitane;

• favorire il riequilibrio modale anche attraverso l'integrazione dei diversi vettori, nell'unico della economicità dei servizi e della compatibilità ambientale, particolarmente nelle aree urbane;

• migliorare le comunicazioni extraregionali con il potenziamento dei poli di interscambio, dei servizi di attraversamento dello Stretto di Messina, del trasporto aereo e, più in generale, attraverso l'insertione nei corridoi plurimodali previsti a livello nazionale ed euromediterraneo;

• favorire nei centri urbani e metropolitani il riequilibrio fra trasporto privato e trasporto pubblico, anche attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto in sede propria.

Il Piano Regionale dei Trasporti e della Logistica nella sua interezza sarà - allora - costituito dal Piano Direttore e dai Piani Attuativi relativi al trasporto stradale, al trasporto ferroviario, al



trasporto aereo, al trasporto marittimo, al trasporto merci e della logistica ed al trasporto pubblico locale, conferendo al PRT la configurazione di "progetto di sistema dei trasporti e della mobilità in Sicilia", nell'ambito del quale ogni singolo documento, una volta predisposto e condiviso, avrà una propria validità individuale in quanto espressione di un quadro generale consociato, ovvero il Piano Direttore.

Piano attuativo delle quattro modalità di trasporto: stradale, ferroviario, marittimo, aereo

Dati gli obiettivi quindi, attraverso i risultati emersi dall'analisi compiuta per la redazione degli Atti di Programma Quadro, la Regione ha individuato una serie di interventi infrastrutturali nelle quattro modalità di trasporto (strade, ferrovie, porti e aeroporti) ritenuti di assoluta priorità. Tali progetti, sono rivolti al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale dei trasporti e risultano compatibili con le previsioni di intervento previste nell'ambito del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, nonché nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche previste nella delibera CIPE del 22/11/2001 in attuazione della legge 443 del 2/11/2001 (Legge Obiettivo).

#### Il sistema portuale

Gli interventi individuati tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto intermodale, con particolare riferimento al cabotaggio.

La realizzazione del progetto delle Autostrade del Mare in modo coerente con la visione di sistema in cui nel PGT viene inquadrata l'attività del trasporto marittimo di cabotaggio, significa individuare le condizioni per cui infrastrutture e servizi, fra loro coordinati, possono accrescere l'efficacia e la capacità competitiva, al fine di rendere il trasporto combinato strada-mare una opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto.

Le direttrici più significative interessanti la Sicilia sono individuate, nell'ambito del Mare Tirreno, nei collegamenti con la Liguria, la Toscana, il Lazio e la Campania, e sul versante adriatico nel collegamento con Veneto/Emilia Romagna.

Gli interventi, con caratteristiche di priorità, si riferiscono a porti regionali di 2° cat. e classi 3° e 3°, ed ai porti delle isole minori, con particolare riguardo alle infrastrutture a mare, alle infrastrutture porto-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche, alle infrastrutture in ambito portuale per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti provenienti da navi.

I criteri di selezione degli interventi previsti dal PRT fanno riferimento:

- alla capacità di incidere sulla funzionalità dell'infrastruttura;
- al miglioramento della sicurezza;
- al grado di integrazione delle opere con altri interventi del sistema;
- ai tempi di realizzazione dell'opera.

In connessione con interventi degli altri settori, quelli relativi al sistema portuale facilitano l'integrazione tra impianti portuali e sistemi di trasporto terrestre, migliorando le caratteristiche di accessibilità degli stessi.

Ulteriori interventi sul sistema portuale dovranno essere individuati tramite un Progetto per il potenziamento del sistema portuale, il cui finanziamento viene previsto nell'APQ Porti.

Gli interventi che riguardano i porti sono stati raggruppati in:

- interventi sui porti di interesse nazionale: porti sede di autorità portuale (Palermo, Messina, Catania e Augusta) appartenenti al sistema SNT;
- porti di 2° categoria, 1° Classe (Porto Empedocle e Trapani);
- interventi sui porti di interesse regionale.

Interventi sui porti SNT e porti nazionali

Lo studio del Ministero delle Infrastrutture sui collegamenti Sicilia-Continente ha evidenziato la necessità di potenziare il sistema portuale siciliano, in particolare le strutture relative ai traffici commerciali di tipo Roll On-Roll Off, sia nell'ipotesi di realizzazione di un collegamento stabile che nell'ipotesi di razionalizzazione e potenziamento del sistema attuale di raggruppamento attraverso lo Stretto.

La modalità di trasporto Ro-Ro mostra un trend di crescita che negli ultimi anni risulta più che raddoppiato (circa il 110%) e conquista quote di mercato crescenti; il miglioramento delle caratteristiche dei trasporti marittimi (in termini di velocità, comfort e sicurezza di viaggio) con la conseguente riduzione del costo di trasporto complessivo, il crescente interesse degli operatori nazionali ed esteri per il trasporto combinato multimodale, le politiche nazionali di riequilibrio modale dei trasporti (oggi fortemente sbilanciate a favore del tutto strada) sono i fattori principali che hanno portato in primo piano la necessità di potenziare il sistema portuale siciliano, al fine di promuovere le autostrade del mare previste dal PGT.

Le scelte relative al collegamento di attraversamento dello Stretto possono influire e solo in modo marginale sull'evoluzione del trasporto combinato strada/mare, differendo od anticipando l'orizzonte temporale di saturazione del sistema.

La metodologia per l'individuazione degli interventi ha tenuto conto, del potenziamento delle funzioni passeggeri, di quelle industriali e di quelle commerciali con unità di carico, nonché della necessità di connessione con la rete stradale principale e la rete ferroviaria.

Piano Attuativo del trasporto delle merci e della logistica

I Piani Attuativi rappresentano il secondo livello della "pianificazione strategica" e contengono le scelte di dettaglio sulle singole modalità di trasporto nel rispetto delle scelte generali, integrabili secondo la logica di "processo" formulata dal Piano Direttore.

Essi contengono l'elenco degli interventi attuativi, distinti nelle seguenti classi tipologiche:

- interventi infrastrutturali lineari;
- interventi infrastrutturali lineari;
- interventi gestionali e organizzativi;
- interventi istituzionali.

Interventi infrastrutturali lineari

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi adeguamento delle sagome ferroviarie agli standard di riferimento per gli itinerari nazionali ed internazionali ("freeways") ed in particolare

- per gli assi Catania-Messina e Palermo-Messina, adeguamento alle sagome ferroviarie europee PC 80;
- per i restanti assi ferroviari, verifica complessiva e prima classificazione delle sagome, compreso l'esame di alcuni punti singolari lungo le linee di collegamento per Gela ed Agrigento, analizzando i costi di intervento (ad esempio rilevamento automatico computerizzato a raggio laser).

Interventi infrastrutturali puntuali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi infrastrutturali puntuali di interesse nazionale, europeo ed intercontinentale, sono compresi gli interventi sui porti previsti dagli strumenti di pianificazione e di finanziamento prima richiamati per il trasporto marittimo.

- completamento dell'Interporto di Catania;
- realizzazione dell'Interporto di Termini Imerese;
- realizzazione degli Autoporti-Plattform Logistiche;
- realizzazione di Piattaforme Logistiche per la distribuzione urbana, da definire nell'ambito dei piani locali.

Interventi gestionali ed organizzativi

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- sistema integrato per rilievi, monitoraggio, previsione a breve e medio termine ed informazione relativamente al traffico sulle autostrade siciliane;
- di attraversamento dello Stretto di Messina, nei Porti ed Interporti della Regione;
- misure integrate per ridurre i rischi connessi al trasporto delle merci pericolose;
- misure integrate per la filiera agro-alimentare con particolare attenzione al sistema del freddo e della velocità;
- misure integrate per la filiera turistica di approvvigionamento con particolare attenzione alle aree ad accessibilità debole;
- misure integrate per i servizi a supporto dei sistemi intermodali.



#### Interventi istituzionali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- istituzione di sistemi portuali integrati (SP);
- Sistema Portuale Occidentale, costituito dai principali porti commerciali situati sulla costa della Sicilia Occidentale e Sud Occidentale basato su Palermo, Termini Imerese ed eventualmente Trapani;
- Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola basata su Catania ed Augusta;
- Sistema Portuale dello Stretto, costituito dai principali porti situati nell'area di influenza dello Stretto di Messina basata su Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La realizzazione e gli obiettivi di tale sistema devono essere verificati insieme alla Regione Calabria ed alle Autorità Nazionali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, etc.).

Verifica nell'ambito di uno studio di fattibilità la realizzazione di un Sistema Portuale Meridionale comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa meridionale dell'Isola basata su Porto Empedocle e istituzione di un Centro Regionale di Ricerche e Formazione Superiore sui Trasporti e la Logistica.

Interventi infrastrutturali lineari

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- adeguamento delle sogome ferroviarie agli standard di riferimento per gli itinerari nazionali ed internazionali ("freeways") ed in particolare:
- studio di fattibilità e progettazione definitiva per gli assi Catania-Messina e Palermo-Messina, per l'adeguamento alle sogome ferroviarie europee PC 80;
- verifica complessiva e prima classificazione delle sogome per i restanti assi ferroviari (ad esempio rilevamento automatico computerizzato a raggio laser);
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione del raddoppio ferroviario Catania Centrale - Catania Acquicella;
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione dell'"Asse della Logistica Occidentale" costituito dal collegamento stradale tra gli agglomerati industriali di Lerica Priati e Termini Imerese (collegamento tra la SS 189 e la A 19);
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione dell'"Asse della Logistica Orientale" costituito dalle seguenti tratte funzionali:
- collegamento dal Porto di Catania all'Interporto di Catania (tracciato diretto Asse dei Servizi - Porto di Catania, svincolo tangenziale di Catania/Asse dei Servizi/Interporto di Catania);
- tratta di collegamento dall'interporto di Catania ai Mercati Agro-Alimentari Sicilia (M.A.S.) (due carreggiate direzionali ed una multimodale proprietaria);
- tratta di collegamento dai Mercati Agro-Alimentari Sicilia (M.A.S.) all'area di Sviluppo Industriale di Calagrone (integrazione e potenziamento SS 417).

Interventi infrastrutturali puntuali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- completamento dell'Interporto di Catania;
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione dell'Interporto di Termini Imerese ed inizio lavori;
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione degli Autoponti/Piattaforme Logistiche ed inizio lavori in uno dei siti;
- studio di fattibilità, progettazione definitiva ed esecuzione e realizzazione di un progetto pilota di Piattaforma Logistica per la Distribuzione Urbana delle merci;
- interventi gestionali ed organizzativi
- Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:
- implementazione di tecnologie telematiche e di controllo per il monitoraggio e la previsione del traffico stradale merci di attraversamento dello Stretto di Messina mediante la realizzazione di un sistema integrato per il rilievo, monitoraggio, previsione a breve e medio termine ed

informazione relativamente al traffico sulle autostrade siciliane, di attraversamento dello Stretto di Messina, nei Porti ed Interporti della Regione,

• studio di settore relativo allo movimento delle merci pericolose nel territorio regionale e relativa analisi dei rischi lungo i percorsi: tale studio sarà propedeutico alla definizione di specifiche misure adottabili dall'amministrazione regionale per mitigare i rischi connessi al trasporto di tali tipologie di merci. Parte delle misure possono essere attivate entro il 2006;

• studio di settore relativo alla filiera agroalimentare con particolare attenzione al sistema del freddo e della velocità;

• studio di settore relativo alla filiera turistica di approvvigionamento con particolare attenzione alle aree ad accessibilità debole;

• misure integrate per i servizi a supporto dei sistemi intermodali (pilotaggio, promiscuità doganali).

Interventi istituzionali

Appartengono a questa categoria i seguenti interventi:

- attivazione di consorzi dei sistemi portuali integrati (SP);
- Sistema Portuale Occidentale, costituito dai principali porti commerciali situati sulla costa della Sicilia Occidentale e Sud Occidentale basato su Palermo, Termini Imerese ed eventualmente Trapani;
- Sistema Portuale Orientale, comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa Orientale e Sud Orientale dell'Isola basata su Catania e Augusta;
- Sistema Portuale dello Stretto, costituito dai principali porti situati nell'area di influenza dello Stretto di Messina basata su Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni. La realizzazione e gli obiettivi di tale Sistema devono essere verificati insieme alla Regione Calabria ed alle Autorità Nazionali (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Economia e delle Finanze, etc.).

Studi di fattibilità di:

- Sistema Portuale Meridionale comprendente l'insieme dei porti collocati sulla costa meridionale dell'Isola basata su Porto Empedocle.
- Attuazione di Corsi Istruzione Formazione Tecnico Superiore e di un Master.

Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Siciliana

Con Decreto Assessoriale n. 298/41 del 4/7/00 (S.O. alla G.U.R.S. n. 54 del 21/7/00) viene adottato il "Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico" e con esso vengono individuate le aree del territorio regionale soggette a rischio, e cioè:

- "molto elevato"

per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, comprese la possibile perdita di vite umane, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, distribuzione delle attività socio-economiche,

• "elevato"

per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente ingiustizia degli stessi, interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.

Il PAI costituisce nei fatti - quindi - il primo strumento operativo di pianificazione e di programmazione, concepito al fine del recupero della integrità di un territorio difficile perché in realtà poco conosciuto.

Esso ha valore di piano territoriale di settore e rappresenta uno strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l'Assessorato al Territorio e all'Ambiente pianifica e programma le azioni e le norme d'uso finalizzate alla salvaguardia delle popolazioni e degli insediamenti, delle infrastrutture e del suolo. Gli obiettivi del Piano sono:

- la conservazione e la difesa del suolo da tutti i fattori negativi di natura fisica ed antropica;
- il mantenimento e la restituzione, per i corpi idrici, delle caratteristiche qualitative richieste per gli usi programmati;