

UNIONE EUROPEA
REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

IL PRESIDENTE

Prot. n. 15404 Gab. del 12 SET. 2016

OGGETTO: *Autorità Portuale di Catania - D.lgs 4 agosto 2016, n. 169* recante
 “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente
 le Autorità Portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione
 dell'articolo 8, comma 1, lettera f) della legge 7 agosto 2015, n. 124.”

- *comma 2 dell'art. 22 del D.lgs – Mantenimento autonomia finanziaria AA.PP. già costituite ai sensi della legge n. 84/1994;*
- *comma 3 art. 7 del D.lgs – Localizzazione sede Istituenta AdSP del Mare di Sicilia Orientale.*

On. dott. Graziano Delrio
 Ministro delle Infrastrutture e Trasporti
 Piazzale Porta Pia, 1

00198 ROMA

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Il *D.lgs 4 agosto 2016, n. 169*, innova e semplifica radicalmente, in coerenza con le linee guida definite dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) e relativamente ai porti di rilevanza nazionale, l'assetto generale del “sistema portuale” mediante la definizione di una nuova *governance* incentrata sull'istituzione delle “Autorità di Sistema Portuale” pluriscalo in luogo di quelle monoscalo sino ad oggi disciplinate dalla legge n. 84/1994.

L'innovativa riforma del settore, condivisa nella sua logica a regime, evidenzia criticità attuative nella fase di transizione dalle precedenti Autorità Portuali ex legge n. 84/1994 alle nuove Autorità di Sistema, tant'è che lo stesso legislatore ha ritenuto necessario, accogliendo le richieste della Conferenza delle Regioni e della Commissione parlamentare della Camera dei Deputati, introdurre con l'*art. 22 del D.lgs* alcune disposizioni transitorie quali :

- *il mantenimento, su motivata richiesta delle Regioni interessate e per un periodo non superiore a 36 mesi, dell'autonomia finanziaria ed amministrativa delle attuali AA.PP.;*
- *la definizione dei limiti territoriali delle istituende AdSP;*
- *la continuità applicativa dei vigenti regolamenti di contabilità;*
- *la separazione dei bilanci fino alla chiusura dell'esercizio finanziario;*

- *il subentro in tutti i rapporti attivi e passivi delle AA.PP. da parte delle AdSP.*

Di particolare rilievo appare, inoltre, nel contesto della consolidata realtà infrastrutturale di questa Regione, il dettato normativo di cui al **comma 3 del sopra richiamato art. 7** che consente, sempre su richiesta motivata del Presidente della Regione, di individuare quale sede dell'istituenda AdSP, in alternativa a quella del porto *Core*, quella già sede di una A.P. soppressa aderente alla medesima Autorità di sistema.

Ciò premesso essendo pervenute a questa Presidenza della Regione da parte delle Istituzioni territoriali interessate e dagli Organi di rappresentanza delle attuali AA.PP., sia pure nelle more della definitiva promulgazione della norma di riforma, innumerevoli istanze motivate (*già allegate in copia alla nota prot. n. 13274 del 8 agosto 2016*) tendenti a sensibilizzare la Regione Siciliana sulla necessità di avvalersi, seppur per un periodo transitorio, sia delle previste facoltà di deroga di cui al **comma 2 dell'art. 22** che delle disposizioni di cui al **comma 3 dell'art. 7 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169**, si reiterano di seguito, a conferma e modifica della precedente prima richiamata **nota prot. n. 13274 del 8 agosto 2016**, formali motivate richieste pertinentemente riferite alla norma promulgata.

AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR DI SICILIA ORIENTALE

(Porti di Augusta e Catania)

Un'attenta analisi del sistema infrastrutturale del territorio dalla Città Metropolitana di Catania induce ad affermare che il "Porto di Catania" è, anche storicamente ed identitariamente, la vera infrastruttura "*Core*" del nuovo sistema portuale e logistico della Sicilia orientale, già dotato di moderni sistemi di collegamento ferroviario ed efficienti collegamenti di prossimità con le infrastrutture del sistema aeroportuale di Fontanarossa e di Comiso, che già oggi costituiscono in questo ambito, come attestato dal Piano Nazionale degli Aeroporti appena approvato, un importante Hub strategico che sottende, da un lato, le rotte commerciali del Nord Europa e, dell'altro, quelle del Medio Oriente e dei paesi rivieraschi del Nord Africa, ed in un prossimo ravvicinato futuro anche quelle intercontinentali.

L'area portuale della Città metropolitana di Catania oggi è dotata di moderni collegamenti con l'hinterland e nella sua prossimità insistono sia l'Interporto che i district park che costituiscono elementi essenziali per lo sviluppo di una logistica intermodale già operativa secondo criteri di efficienza economica e sociale, e posta a servizio di un indotto produttivo di grande rilievo.

Di fatto nell'ambito del programma europeo delle Reti TEN-T oggi è il porto della Città metropolitana di Catania a possedere i requisiti di centralità per essere individuato come "*Core*".

Peraltro la centralità delle Città metropolitane assunta nell'ambito della riforma degli enti di area vasta (*la c.d. legge Delrio in campo nazionale e la legge regionale n. 15/2015 sull'istituzione dei Liberi Consorzi e delle Città metropolitane, in ambito regionale*) rafforza la necessità che la governance dei sistemi territoriali sia più prossima ai centri di governo del territorio, soprattutto se essi ricadono in un'area economica estesa.

Il porto di Catania ha una condizione geografica privilegiata che si riflette anche sull'intero territorio regionale, tant'è che risulta asservito ad un bacino terrestre rappresentato da sei province siciliane su nove, ed una popolazione complessiva di tre milioni di abitanti.

Il porto etneo è l'unico scalo sede di Autorità Portuale nazionale la cui estromissione dalla Rete Ten-T è del tutto incoerente con la sua storia e con la sua combinazione intermodale; difatti la vicinanza con la stazione ferroviaria, la ferrovia metropolitana, l'aeroporto, l'interporto ed il centro

agroalimentare e il facile inserimento nella rete viaria e ferroviaria territoriale, conferiscono al porto di Catania una peculiarità unica in Sicilia: la "*Centralità*", che Catania possiede non solo in qualità di Città Metropolitana, con un bacino demografico superiore al milione di abitanti, ma anche come sistema di network intermodale, basti pensare che in meno di 10 minuti è collegato con l'aeroporto di Catania, con la stazione ferroviaria di Catania, con l'interporto, con il distretto logistico agrumicolo MAAS di Catania e con il terminal ferroviario di Bicocca, la metropolitana di Catania, il cui raggio di distanza media dallo scalo è come detto raggiungibile in tempi ridottissimi che oltre ad assicurare e garantire una ottimale gestione integrata del traffico, permette di abbattere le emissioni in atmosfera di sostanze gassose ad effetto serra e combinare in tutte le modalità la logistica trasportistica.

Infatti il regolamento UE individua quale logica di configurazione e concentrazione dei corridoi le piattaforme logistiche intermodali costituite da aeroporti, porti, interporti, terminali ferroviari e stradali, di collegamento logistico a macro realtà urbane nell'ambito dei quali la *governance* sarebbe attribuita proprio a quegli scali ritenuti strategici ai fini del conseguimento di obiettivi di più facile (temporale organizzativa e di accessibilità) interrelazione tra i suddetti poli modali.

Nello spazio temporale medio inferiore a 10 minuti lo scalo etneo risulta collegato a stazione ferroviaria, metropolitana, stazione pullman delle reti regionali, aeroporto, linea autostradale, interporto e mercato agrumicolo (MAAS).

Considerato che, come detto, nel contesto del sistema portuale Distretto Sicilia orientale il porto di Catania evidenzia i requisiti concernenti l'inserimento delle rotte servite nelle direttrici di rete europea e con esse mondiali, e i requisiti altresì previsti dal citato regolamento concernenti l'individuazione dei poli strategici multimodali al servizio delle macro aree metropolitane, il porto risponde del tutto alla logica e alle caratteristiche del *CORE NETWORK*, in atto invece riconosciuto al porto di Augusta la cui distanza, l'accessibilità e la connettività sia alla suddetta rete intermodale che alla più vicina area metropolitana supera i 45 minuti medi di percorribilità, senza tener conto che l'asse autostradale regionale in atto più carente è proprio lungo quella direttrice.

Le misure di policy poste in essere dall'Autorità Portuale di Catania risultano finalizzate alla realizzazione di un "**Sistema mare**", in armonia e coerenza con la logica trasportistica intermodale europea.

Un sistema mare che funziona al meglio delle sue capacità effettive, attuali e future, è il frutto di una catena del valore che funziona:

1. nel porto;
2. nel territorio circostante in cui risulta collocato lo scalo;
3. nel territorio regionale, nazionale e nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo;
4. nelle relazioni dell'Italia, come attore leader del Mediterraneo, con il resto del mondo".
- 5.

La creazione di un "*sistema mare*", mediante il coinvolgimento del cluster marittimo e con il rafforzamento di partnership strategiche, è in linea con la strategia *HORIZZON 2020* dell'U.E. ed è legata fundamentalmente a quattro pilastri:

1. La valorizzazione della posizione geografica per rendere il porto di Catania più competitivo nel Mediterraneo, acquisendo rotte cabotiere e mercantili in genere all'interno di uno dei quattro corridoi europei;
2. La necessità di favorire la crescita e lo sviluppo di una piattaforma territoriale coesa sotto l'aspetto economico e sociale, che faccia sistema nelle modalità di Distretto;
3. L'esigenza di superare i cosiddetti campanilismi territoriali, passando attraverso politiche di razionalizzazione, semplificazione, efficientamento e riduzione degli

"ADMINISTRATIVE BURDENS", dal municipalismo portuale al sistema portuale;

4. Il coordinamento e l'analisi rigorosa di priorità nell'individuare e selezionare gli investimenti da realizzare.

In questa chiave di lettura occorre definire azioni di policy che contribuiscano alla ottimizzazione del comparto marittimo e portuale mediante il raggiungimento di importanti margini di produttività ed efficienza utili al rilancio delle tre macro aree di eccellenza territoriale ovvero il polo industriale, turistico e artigianale.

In questo contesto, il sistema portuale etneo individua i propri orizzonti e obiettivi nell'ottimizzazione di quattro principali comparti marittimi:

- Il traffico Ro-RO;
- Traffico croceristico;
- Traffico containers;
- General cargo.

Il Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera è responsabile dell'implementazione e della gestione del **progetto VTS nazionale**, sistema integrato di controllo del traffico navale che consiste in una rete di sistemi VTS (*Vessel Traffic Service*) locali installati lungo le coste italiane, interconnessi attraverso la rete geografica informativa del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, nel loro insieme, costituiscono il cosiddetto VTMS (*Vessel Traffic Management System*). Si tratta di un sistema integrato ed automatizzato per la raccolta e la gestione delle informazioni del traffico marittimo nelle acque nazionali, basato sull'applicazione di tecnologie di tipo radaristica, informatica e di telecomunicazione (aereo **ATR 42 MP** dotato di **antenna SLAR**).

In questo contesto la Direzione Marittima di Catania, MRSC per Convenzione Internazionale in materia di Safety, risulta dotata del VTS di zona all'interno del quale risultano controllati tutti i compartimenti marittimi della Sicilia Orientale.

La proposta del Consiglio dell'Unione Europea datata 02.10.2004, concernente le linee guida alle quali avrebbe dovuto attenersi il Parlamento Europeo per la redazione del regolamento *Ten-T*, concernente i requisiti funzionali degli scali marittimi l'accesso al mercato dei servizi portuali e la trasparenza finanziaria dei porti, prevedeva che le infrastrutture portuali garantissero la disponibilità delle attrezzature necessarie ad assicurare le prestazioni ambientali delle navi nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio.

Tale requisito è stato peraltro di recente ribadito nell'ambito del documento strategico del Parlamento Europeo, redatto dal Cons. Christina Rafeliff nel novembre 2015, concernente proprio le nuove strategie del trasporto marittimo europeo.

Il porto di Catania risulta dotato di un impianto di deposito preliminare, trattamento chimico-fisico, stoccaggio e trattamento di rifiuti pericolosi e non, liquidi e solidi, realizzato presso la radice della banchine del molo di mezzogiorno, unico in tutta il centro sud d'Italia, certificato e autorizzato dalla Regione Sicilia per i profili di compatibilità ambientale e di abilitazione industriale, emessi dai correlati competenti Assessorati Regionali.

In ultimo, la ormai ultimata Darsena Polifunzionale, costituisce per lo scalo etneo un'infrastruttura di grande prospettiva intermodale, che consentirà la delocalizzazione di parte del traffico cabotiero e containers in aree portuali di più ampia dimensione, con ricadute immediate nella maggiore operatività dei traffici marittimi, sia esistenti che in prospettiva, sia per i profili di una più rapida movimentazione dei mezzi, sia per l'ottimizzazione della sicurezza e della security portuale, senza trascurare l'opportunità che darà a questa Amministrazione di attivare il progressivo reinserimento del porto vecchio nella morfologia dei quartieri storici della città, nell'ottica di un nuovo *lay out* che rinnovi le radici storiche della tradizione mercantile della città di Catania.

La nuova darsena polifunzionale, traghetti Ro-Ro e Containers, dispone di piazzali per mq. 120.000 e di n°5 accosti (un sesto potrebbe essere realizzato mediante idonee strutture di ormeggio tipo briccole).

La predetta grande infrastruttura costituisce un importante presidio anti sismico, inserito come opera strategica nel piano regionale di protezione civile come punto logistico di ammassamento, evacuazione e punto di supporto per approvvigionamenti alimentari e di sopravvivenza in caso di calamità naturale.

Indubbiamente, il richiamato programma europeo delle Reti TEN-T individuando il porto di Augusta come "Core" ha voluto investire, in una logica di reti infrastrutturali moderne, sul futuro di questo importante polo logistico che, tuttavia allo stato attuale è da avviare nella sua realizzazione. Tale porto ha indubbiamente grandi potenzialità e soprattutto spazi non congestionati e congestionabili su cui sviluppare importanti infrastrutture logistiche che fanno presumere, in futuro, grandi margini di sviluppo che però al momento non possono sostenere una realtà commerciale in via di sviluppo.

Qualora nel medio termine le potenzialità di sviluppo del porto di Augusta, oggi solamente ipotizzabili alla luce delle risultanze della relazione della Corte dei Conti Europea n. 04/2012, dovessero realizzare significativi marker di crescita anche grazie alla mutuabilità di una concreta esperienza acquisibile dal rapporto sinergico con una realtà portuale rodada e consolidata come quella di Catania ed all'interconnessione logistica propria dello spirito fondante della nuova AdSP, la revisione triennale di questi organismi territoriali previsto al *comma 14 dell'art. 7 del citato D.lgs.*, consentirebbe una rivisitazione anche dell'assetto organizzativo dell' AdSP.

In considerazione di quanto sopra argomentato, in attesa anche degli esiti a breve dell'istanza avanzata al Ministero ed all'Unione Europea di riclassificazione quale porto *Core* dello scalo etneo,

SI RICHIEDE

che la S.V. con proprio provvedimento adottato ai sensi del *comma 3 del sopra richiamato art. 7 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169*, individui quale sede della comunque istituenda **AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR DI SICILIA ORIENTALE** quella dell' **Autorità Portuale di Catania** già costituita ai sensi della legge n. 84/94.

Contestualmente, sempre per le considerazioni sopra argomentate, tenuto conto che:

- *l' Autorità Portuale ha in fase di definizione presso il Comune di Catania, ai fini dell'acquisizione dell'intesa prevista dalla legge 84/94, la procedura per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale che modifica in modo significativo l'assetto portuale, ormai obsoleto, disegnato nell'ultimo strumento di pianificazione risalente al 1974;*
- *è in itinere il delicato processo di "apertura del porto alla città", sulla scorta di un protocollo di intesa sottoscritto con l'amministrazione civica, per delocalizzare, a seguito della realizzazione e messa in esercizio della nuova darsena commerciale, una larga parte del traffico commerciale presso la zona sud del porto, consentendo così la fruibilità della parte storica del porto;*

- l'Autorità Portuale ha in itinere, a seguito del completamento delle opere di riqualificazione della darsena commerciale, l'espletamento di una gara per l'affidamento ad operatori privati del comparto marittimo di alcune delle principali aree portuali destinate principalmente al settore dei traffici delle navi Ro-Ro, finalizzato alla riorganizzazione dell'assetto logistico dell'intera area portuale.

Inoltre, a seguito delle recenti modifiche delle norme in ordine alla sicurezza nei porti, è stata avviata la gara d'appalto per l'implementazione dei sistemi di "Security";

SI RICHIEDE

ai sensi del comma 2 dell'art. 22 del D.lgs 4 agosto 2016, n. 169 il mantenimento, per un periodo di 36 (trentasei) mesi dalla data di adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, dell'autonomia finanziaria e amministrativa dell'Autorità Portuale di Catania, già costituita ai sensi della legge n. 84/1994.

Il Presidente

On. Rosario Crocetta

