

(febbraio 2013)

La Commissione europea ha approvato, in applicazione delle norme dell'UE in materia di aiuti di Stato, un aiuto di 100 milioni di EUR concesso dall'Italia a fronte di un progetto di investimento di 145,33 milioni di EUR nelle infrastrutture del porto siciliano di Augusta.

[\(Comunicato stampa della Commissione europea del 19 dicembre 2012\)](#)

Prospettive di sviluppo del porto di Augusta

di Matteo Ignaccolo

Secondo i documenti pubblicati dalla EURO-MED PARTNERSHIP (REGIONAL STRATEGY PAPER 2007-2013), circa il 30% del traffico portuale in Europa si svolge nei tre porti di Rotterdam, Antwerp e Hamburg, mentre nove dei più grandi porti del Mediterraneo trattano solo il 20% del totale. Dunque una delle priorità fondamentali è potenziare il funzionamento dei porti del sud Europa e favorire la loro interconnessione con i sistemi di trasporto stradali e ferroviari all'interno delle reti europee.

Con riferimento all'Italia, il traffico in container (TEU) dei primi otto più importanti porti italiani è pari a circa il traffico di un solo porto del nord Europa. Inoltre un trasporto merci containerizzato tra Singapore e Milano ha la stessa durata (circa 28 giorni) se la nave proveniente dal Far East scarica a Genova o ad Anversa: è bene ricordare che andando ad Anversa una nave viaggia per cinque giorni in più che attraccando a Genova e che ovviamente, viaggiando in ferrovia, Milano è molto più vicina a Genova che non ad Anversa. Il tutto si spiega a causa di una differente organizzazione dei servizi portuali e del trasporto merci ferroviario. Infatti non a caso circa 800000 container l'anno arrivano nel distretto industriale del nord Italia dai porti del nord Europa. In Italia l'utilizzo dell'intermodalità nave – ferrovia è minimale: molta merce che arriva nei porti continua il proprio viaggio su gomma anche per distanze superiori ai 500 km; addirittura dal più importante porto italiano, Genova, non parte alcun servizio ferroviario per il nord Europa!

A fronte di ciò la volontà, più volte dichiarata nei documenti della programmazione nazionale e regionale, di fare della Sicilia la “piattaforma logistica dell'Euro Mediterraneo” funzionale all'intero “Sistema Paese”.

L'obiettivo è quello di favorire un incremento di collegamenti, dalla costa Est dell'America del Nord tramite l'Atlantico o dal mare del nord, al mare del Giappone attraverso Suez realizzando, così, veloci ed economici itinerari intermodali Ovest – Est e viceversa. Ciò richiede la realizzazione ed il potenziamento di hub portuali mediterranei capaci di ricevere le grandi navi e di dare servizi logistici e di spedizione delle merci verso l'Europa.

In questo scenario, Genova, Gioia Tauro e Taranto rappresentano l'attuale potenziale italiano nel Sistema Portuale del Sud - Europa mentre i porti della Sicilia che si trovano più vicini alle rotte transoceaniche che attraversano il Mediterraneo non hanno ancora approntato una valida strategia per intercettare tali traffici. Risulta necessario dunque integrare il vantaggio competitivo della posizione geografica della Sicilia, al centro del bacino del Mediterraneo, con la disponibilità di infrastrutture portuali in grado di servire navi di grande stazza, che percorrono grandi distanze senza scali intermedi sino a porti che devono essere necessariamente dotati di grande capacità e fondali.

Tale indirizzo è perfettamente coerente con gli obiettivi e le strategie di intervento oggetto del Piano Attuativo del Trasporto Marittimo contenuto nel Piano Regionale dei Trasporti della Sicilia del 2004 (Regione Sicilia, 2004). Dall'analisi dello scenario attuale e di quello futuro risulta evidente l'attuale ruolo marginale della Sicilia nel sistema dei traffici marittimi internazionali che interessano il Mediterraneo. Questa marginalità non riguarda però solo la Sicilia, ma interessa, anche, buona parte dell'Italia che, fatta eccezione per i porti prima citati, intercetta solo in minima parte i suddetti traffici.

In coerenza con le politiche sopra descritte la Commissione europea ha approvato il finanziamento pari a 100.000.000 di euro, per l'infrastrutturazione del Porto Commerciale nella Rada di Augusta al fine di realizzare un Porto Hub di Transhipment per Container, il cui soggetto attuatore è l'Autorità Portuale.

Il porto di Augusta rappresenta uno dei porti italiani di maggiore interesse. Infatti, sia la sua ubicazione strategica baricentrica nel bacino del Mediterraneo, sia l'assenza di vincoli significativi alla sua potenzialità di espansione futura verso la terra ferma, lo rendono competitivo rispetto alla maggior parte degli altri porti italiani. Al momento il traffico annuo di tonnellate di merci movimentate è pari a circa 33.000.000 di cui circa 31.500.000 di rinfusa liquida (soprattutto prodotti petroliferi) e 1.500.000 di rinfusa solida. Il traffico di prodotti petroliferi ha però registrato una sensibile riduzione negli ultimi anni.

Il progetto complessivamente si compone di quattro interventi così denominati:

1. Acquisizione aree ed ampliamento di nuovi piazzali attrezzati nel Porto Commerciale di Augusta

2. Adeguamento di un tratto di banchina del Porto commerciale per l'attracco di mega-navi container e ed attrezzaggio con gru a portale
3. Realizzazione banchine container -1° stralcio funzionale;
4. Realizzazione banchine container -2° stralcio funzionale.

Il costo complessivo stimato è di 309.42 M€.

Gli interventi 1 e 2, descritti di seguito nel loro complessivo sviluppo, saranno realizzati in due fasi funzionali distinte mentre gli interventi 3 e 4 saranno realizzati all'interno della prima fase funzionale.

E' bene ricordare, in breve, che la rada di Augusta presenta una superficie complessiva di circa 24 km² ed è protetta da tre bracci (Settentrionale, Centrale e Meridionale) della diga che delimita lo specchio acqueo.

La rada nel complesso è caratterizzata da fondali piuttosto elevati ed in particolare la Darsena commerciale presenta profondità di circa -12,0 m . Sempre nella Darsena Commerciale è localizzato il pontile Ro-Ro lungo circa 260 m.

Molti documenti di programmazione spingono per favorire la vocazione del porto di Augusta verso una prevalente funzione di porto di *hub-transshipment*, in grado di servire elevati volumi di traffico di navi mega-container che, provenienti dai mercati emergenti dell'Est, in transito nel Mediterraneo, trovino in Augusta un porto di transito con fondali profondi. Da qui navi *feeder* di dimensioni ridotte, assicureranno la spedizione e la consegna delle merci nei porti più piccoli del Mediterraneo e più vicini alla destinazione finale.

Naturalmente, crescita del traffico commerciale di container, localizzazione nel centro del Mediterraneo e fondali profondi non sono sufficienti per garantire la capacità di Augusta di sviluppare funzioni di *hub-transshipment*. È altresì necessario garantire:

- la diminuzione dei costi delle operazioni di handling portuale, grazie a una maggiore flessibilità della forza lavoro;
- la privatizzazione delle banchine, per consentire l'ingresso di operatori specializzati che investono in tecnologie di movimentazione e gestione dei terminal;
- la presenza di attività di terziario marittimo ad elevata professionalità, in grado di tessere relazioni internazionali e alleanze con i principali operatori marittimi del settore;
- lo sviluppo di una logistica portuale, che consenta di realizzare una maggiore fluidità e affidabilità nella catena del trasporto;
- lo sviluppo dei servizi ferroviari.

Tre ulteriori questioni d'interesse per il porto di Augusta.

La prima riguarda i collegamenti marittimi di corto raggio (Short Sea Shipping) come una reale alternativa in grado di competere con i trasporti terrestri che ipotizza lo sviluppo di vere e proprie Autostrade del Mare in grado sia di ridurre congestione ed esternalità prodotte dalla saturazione del sistema infrastrutturale stradale sia di fornire l'accesso a paesi separati dal resto dell'Unione Europea dal mare.

In questo quadro, da un punto di vista geografico i collegamenti marittimi con origine o destinazione nel porto di Augusta, rispetto agli altri porti della Sicilia, possono risultare competitivi verso l'Adriatico o la Spagna e certamente interessanti per l'Est Mediterraneo.

Augusta costituisce, infatti, un approdo potenziale per le linee marittime che potrebbero essere istituite per collegare la Sicilia con la Grecia, la Turchia, i Paesi del Mar Nero e del Medio Oriente (Siria, Giordania, Libano, etc).

Naturalmente, affinché la potenzialità geografica possa esprimere opportunità concrete di mercato è necessario identificare fattori determinanti:

- nel luogo di destinazione della merce, tanto per la domanda "lato mare" quanto per la domanda "lato terra";
- nella lunghezza della tratta terrestre pre-imbarco o post-sbarco, la qualità delle infrastrutture utilizzabili, i tempi di percorrenza ed i costi/km;
- nelle modalità di trasporto disponibili: strada o ferrovia o nel mix delle stesse (intermodalità);
- nell'efficienza dei raccordi ferrovie-porti e nei tempi necessari per le operazioni di interscambio tra strada e ferrovia nei centri intermodali;
- nel prezzo complessivo del transito portuale;
- nella efficienza e nella affidabilità complessiva dello scalo.

Se Augusta intende sviluppare questo tipo di traffici, ipotizzando che una quota del traffico merci che interessa il porto abbia una destinazione finale raggiungibile via ferrovia, bisogna considerare la prossimità dell'interporto di Catania, con il relativo scalo intermodale, e porsi il problema se sia più conveniente trasferire le unità di trasporto dalla nave all'interporto su mezzo gommato o su mezzo ferroviario.

È evidente che un progetto definitivo del layout del terminal ferroviario all'interno del porto deve originarsi da una attenta stima del traffico potenziale e dell'impatto che esso determina, appena fuori dall'area portuale, attraversando l'area urbana di Augusta. Qualora si prevedano traffici di notevole intensità è da prendere in considerazione un possibile interrimento della tratta urbana della linea ferroviaria e, in seconda battuta, un tracciato interamente nuovo che, bypassando le stazioni di

Augusta e Lentini, sia in grado di ridurre l'impatto del traffico merci sulle aree urbane ed eventualmente costituire anche una linea per servizi di trasporto passeggeri di tipo espresso tra Siracusa e Catania.

La seconda questione attiene agli aspetti ambientali. Sulla base degli studi esistenti sulla caratterizzazione ambientale della Rada di Augusta (ICRAM, 2008), emerge come l'intensa attività industriale delle aziende petrolchimiche localizzate abbia determinato la sedimentazione di elevate concentrazioni di inquinanti nei fondali della rada, soprattutto di mercurio, esaclorobenzene ed idrocarburi pesanti.

Qualunque ipotesi di sviluppo ed evoluzione del ruolo del porto è sensibilmente condizionata dalle scelte che saranno adottate in relazione alla necessità di sottoporre a interventi di bonifica un volume di sedimenti superiore a 13 milioni di metri cubi.

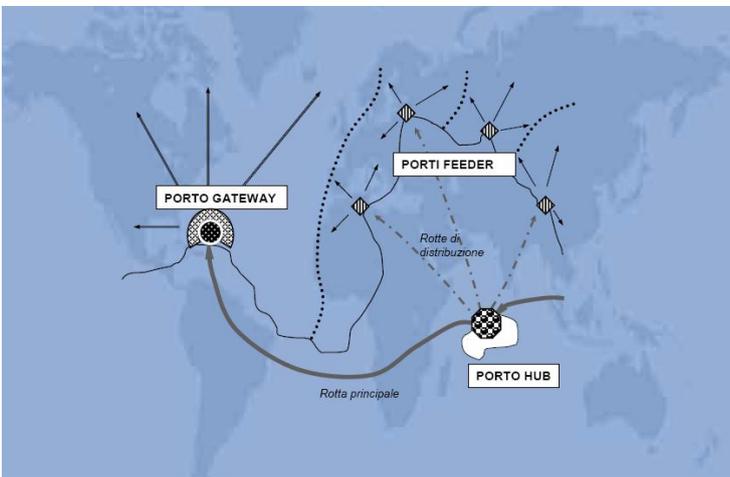
In considerazione degli elevati volumi di sedimenti coinvolti e dei conseguenti ingenti costi di bonifica, è ragionevole prevedere che gli interventi di bonifica siano attuati in tempi diversi, dando in sede di programmazione priorità a quelle aree in cui livelli elevati di contaminazione possano costituire un rischio per la salute e per l'ambiente.

Come suggerito dallo studio citato sopra, alcune ipotesi per gli interventi di bonifica possono trovare un'utile sinergia con i progetti di sviluppo in corso di esecuzione, prevedendo il riempimento delle nuove casse di colmata da adibire a banchine portuali con i sedimenti contaminati provenienti dal dragaggio di alcune aree ai fini dell'approfondimento dei fondali per il passaggio delle navi.

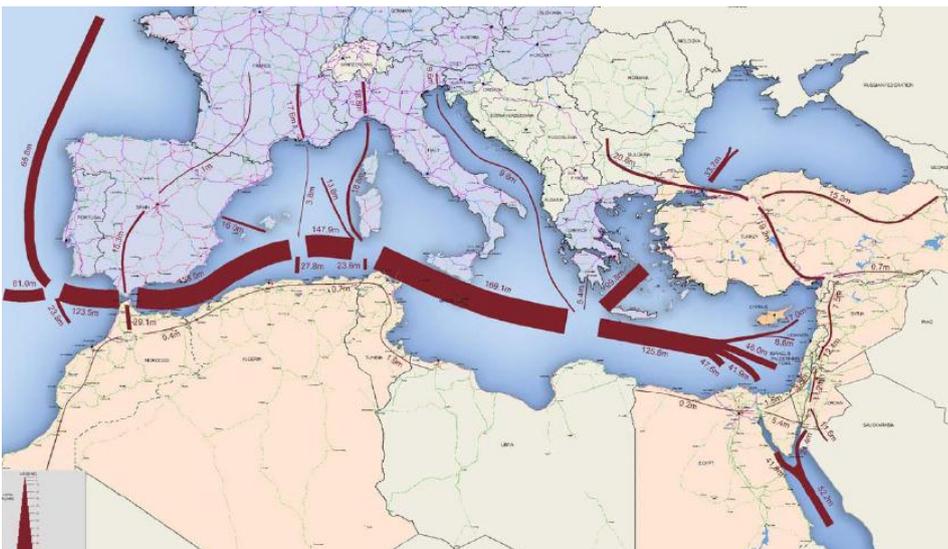
Infine trattando di un potenziale nuovo porto di transhipment occorre tener presente dell'attuale decremento di domanda di trasporto containerizzato che si registra in tutti i porti italiani e non solo. Ciò è evidentemente conseguenza dell'attuale congiuntura economica ma anche dello sviluppo delle attività di porti concorrenziali, in specie quelli del nord-Africa (ad es. Tangeri , Algeiras, Pt Said Marsaxlokk...) che, utilizzando una manodopera più a buon mercato vanno man mano crescendo tecnologicamente e nel management.



Immagine dal satellite del porto commerciale di Augusta



Categorie di porti (fonte Siviero, 2004)



Flusso delle merci nel Mediterraneo al 2020 (escluso prodotti petroliferi) – Fonte Euro Med Transport