



Regione Siciliana

Assessorato Turismo, Comunicazioni e Trasporti
Dipartimento Trasporti e Comunicazioni
Ufficio della Direzione

Via Emanuele Notarbartolo 9, 90141 Palermo
Tel 0039 091 7078034 - 7078126 – Fax 0039 091 7078098
e-mail: dipart_trasporti@regione.sicilia.it
m.carcasio.trasporti@regione.sicilia.it

Brussels , 5 aprile 2005

**Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries
and regions**

PUBLIC CONSULTATION CONFERENCE

Maria Carcasio

Member of the Transport and Communication Department of Region Sicilia

**Le Reti TEN-T e i Corridoi pan-europei di trasporto. Ruolo della Sicilia e Proposta di
inserimento dei Porti siciliani di PALERMO e di AUGUSTA.**

Mr. Chairman, Ladies and Gentlemen,

Thank you for the opportunity of an intervention in this meeting.
I'll tell you some words about the role of Sicily in the Mediterranean related to the
development of the Trans-European Transport axes and the strategic planning of the
Region of Sicily on Intermodal Freight Transport and Logistics.

Con D.A. del 16 dicembre 2002 (GURS n. 7 del 7 febbraio 2003) l'Amministrazione
Regionale, grazie alla attività svolta dal Dipartimento Trasporti e Comunicazioni della
Regione Sicilia, si è dotata di un **Piano Direttore, Indirizzi strategici ed interventi
prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia.**

Con D.A. del 23 febbraio 2004 (GURS n. 11, parte I, del 12 marzo 2004) ha approvato
e adottato **il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità / Piano Attuativo del
Trasporto delle merci e della Logistica,** sulla mobilità e sullo sviluppo delle
infrastrutture del settore dei trasporti in Sicilia per perseguire obiettivi di efficacia,
efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.



Con D.A. del 17 novembre 2004 (GURS n. 54, parte Prima del 17 dicembre 2004) si è completato il sistema strategico con l'approvazione dei **Piani attuativi del trasporto stradale, ferroviario, marittimo ed aereo.**

Tali strumenti di pianificazione strategica della politica dei trasporti pongono la Sicilia all'avanguardia in Italia in questo settore.

Fra gli Interventi previsti nei documenti sopra citati, sono particolarmente importanti quelli mirati allo sviluppo del **trasporto intermodale delle merci**, allo sviluppo del **trasporto sostenibile dal punto di vista sociale e ambientale.**

Tali finalità infatti sono perfettamente in linea con la politica europea dei trasporti e con gli obiettivi che la **Commissione Europea** ha fissato per incrementare gli scambi commerciali all'interno dei Paesi che fanno parte della Comunità Europea, e fra questi ultimi e il resto del mondo, e per favorire tale sviluppo nel rispetto della salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza sociale, come viene approfonditamente spiegato nel LIBRO BIANCO "**La politica europea dei trasporti per il 2010**", edito nel 2001.

Fra i Programmi promossi dalla Direzione Generale per l'Energia e i Trasporti della Commissione Europea per il finanziamento di Progetti volti alla realizzazione di iniziative soprattutto rivolte allo sviluppo dell'intermodalità, al potenziamento del trasporto marittimo e fluviale più efficiente e alla salvaguardia dell'ambiente e della sicurezza sociale quello relativo alle Reti **TEN-T** (Corridoi identificati dal Parlamento, dal Consiglio e dalla Commissione Europea) è particolarmente importante perché da tale pianificazione dipende poi lo sviluppo delle:

- **Motorways of the sea /** Autostrade del mare
- e dei servizi che possono attivarsi grazie al Programma **Marco Polo**, adottato dal Consiglio e dal Parlamento Europeo il 22 luglio 2003, valido per un periodo dal 2003 al 2006 e che il 14 luglio 2004 la Commissione ha proposto di estendere per un periodo che va dal 2007 al 2013.

Per quanto riguarda l'intermodalità e il trasporto su scala nazionale, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** d'altro canto nel **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, PGTL, ha fissato le linee guida per lo sviluppo dei sistemi di trasporto ferroviario, marittimo, aereo, stradale, in linea con le direttive e i Programmi definiti dalla Commissione Europea.

In tale contesto la Sicilia ha il privilegio di una posizione geograficamente centrale per potere offrire una base logistica di straordinario interesse strategico nel Mediterraneo.

I più importanti interventi previsti nel

- **Piano Direttore / Indirizzi strategici ed interventi prioritari del sistema di trasporto e della mobilità generale in Sicilia, Palermo febbraio 2003**
- e nel
- **Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità e il Piano Attuativo del Trasporto delle merci e della Logistica, Palermo aprile 2004**

per quanto riguarda l'intermodalità e la logistica prevedono:



- **Linee di interventi infrastrutturali regionali:**

Accordi di Programma Quadro:

Riguardano il miglioramento e il potenziamento delle infrastrutture dei Porti di Palermo, Messina e Catania, appartenenti alla Rete nazionale SNIT, dei Porti di valenza nazionale di Trapani, Porto Empedocle ed Augusta e di numerosi altri porti di valenza regionale. Nell'accordo è stato finanziato uno Studio di fattibilità relativo al sistema portuale siciliano. (cfr. PRTM, p. 246)

- **Linee di intervento funzionali, gestionali, organizzative:**

Logistica integrata

La **logistica integrata** (pubblica + privata) deve puntare a realizzare un flusso unico all'interno della catena fornitore-produttore-cliente al fine di raggiungere i seguenti obiettivi:

1. migliorare l'efficienza della gestione
2. minimizzare l'investimento in scorte ed attività fisse,
3. minimizzare la flessibilità per aumentare il "valore" per il cliente finale,
4. creare un vantaggio competitivo condiviso dall'intera catena,
5. offrire la garanzia della qualità a tutti i livelli del processo e per tutti i prodotti.

Trasporti integrati

Con la **legge regionale n. 11 del 5 luglio 2004** relativa a "*Provvedimenti per favorire in Sicilia il trasporto combinato "strada-mare" delle merci*" sono stati stanziati 35 milioni di Euro da erogare in tre anni, la Regione Siciliana ha avviato un concreto banco di prova per l'incentivazione dell'intermodalità e dello sviluppo del trasporto sostenibile, in stretta correlazione con gli indirizzi europei e nazionali.

LE AUTOSTRADDE DEL MARE DEL MEDITERRANEO

Dalle analisi di scenario si può ipotizzare che vi sia attualmente un flusso attraverso il Mediterraneo (est-ovest / ovest-est) di almeno 6-8 milioni di TEU equivalenti tra container feeder ed altre unità di carico short sea shipping (shortsea) concentrati su una direttrice che potrebbe essere associata al percorso tracciato dalla Commissione per le autostrade del Mare nel Mediterraneo .

La Sicilia, al centro del Mediterraneo, si trova proprio sulla direttrice del flusso di traffico che attraversa il Mediterraneo che i modelli indicano, ha 6 milioni di abitanti e la vocazione e l'obiettivo di diventare la piattaforma logistica del Mediterraneo. Per questo il sistema portuale siciliano, che sarà servito da un adeguato sistema logistico, si propone nel suo insieme come nodo strategico per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Ovest a Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa.

L'utilizzo dei nuovi sistemi RORO INTEGRATION per il trasporto combinato shortsea-feeding potrebbe essere il fattore vincente per i porti siciliani pronti ad utilizzarli.



I traffici da e per la Sicilia di esportazione e consumi sarebbero in questa prospettiva integrati da quelli di feederaggio. I volumi di container feeder per la Sicilia, nodo di una rete di collegamenti via mare, possono dipendere da porti di transshipment del bacino del Mediterraneo o essere generati dagli hub nell'isola. Il porto di transshipment, che usualmente lascia poco al territorio, in questo scenario risulterebbe il motore per le attività di logistica oltre che generare i volumi che consentono di incidere sulla frequenza e la regolarità dei servizi shortsea, rendendoli appetibili e competitivi con il trasporto su strada.

Lo sviluppo di **nuovi servizi di trasporto intermodale** comporta la previsione sia della progettazione, sia della esecuzione delle opere necessarie per realizzare in una prima fase almeno due **terminal modello quali potrebbero essere quelli del Porto di Palermo e del Porto di Augusta.**

- **Porto di Palermo**

DATI RELATIVI AL TRAFFICO ATTUALE NEL PORTO DI PALERMO

La Raccolta dei dati statistici sul movimento merceologico nel 2004 confrontato con i dati dell'anno precedente, l'Analisi dei dati e dello scenario evolutivo, la disamina dei dati afferenti i movimenti merceologici del porto di Palermo evidenzia un aumento nel totale delle merci movimentate nel 2004 nel confronto con i dati dell'anno precedente, registrandosi un totale complessivo di tonnellate 5.937.171 di merci contro le 5.407.618 del 2003.

In particolare:

- Il totale delle merci alla rinfusa liquide è passato da 795.519 tonnellate del 2003 a 848.722 del 2004;
- Il totale delle merci contenitori è passato dalle 141.244 tonnellate del 2003 alle 218.584 del 2004;
- Il totale delle merci alla rinfusa solide è passato da 344.728 del 2003 a 227.450 del 2004;
- In aumento i dati complessivi delle merci Ro – Ro (da 4.126.127 tonn. del 2003 a 4.644.185 tonn. del 2004).

Lo sviluppo delle attività e del traffico del porto di Palermo negli ultimi anni ha trovato consistenza nel naturale processo evolutivo della domanda merci e passeggeri, reso favorevole per la navigazione nel Mediterraneo da quadro decisionale europeo ed italiano, orientato a sostenere il potenziamento degli scali e dei servizi marittimi. Peraltro un riferimento importante è costituito dalla crescente congestione delle vie terrestri, stradali e ferroviarie, mentre risulta ormai evidente la



potenzialità tecnica ed economica costituita dall'approccio multimodale, ossia dalla creazione di una catena logistica intermodale.

Dall'esame dei dati emerge la seguente situazione:

- Il traffico delle merci Ro – Ro rappresenta quasi l'80% del traffico merci complessivo;
- Il traffico merci contenitori pari a 24.040 cont./TEU è di entità modesta anche rispetto alle superfici disponibili riservate a tale traffico (mq. 66.000) che consentirebbero di triplicare tale valore, previo adeguamento del parco gru;
- Il traffico di rinfuse richiederebbe un ampliamento delle superfici disponibili sia scoperte che coperte, anche in considerazione dei forti consumi cittadini.

Occorre precisare che, riferendoci al criterio di classificazione dei porti in rapporto ai mercati delle merci, recentemente adottato nel rapporto del C.N.E.L. del 27.10.2004 ai fini della significatività, vengono individuati i seguenti volumi di movimentazione:

- Rinfuse liquide: 5 milioni di tonnellate;
- Rinfuse solide: 5 milioni di tonnellate;
- Merci varie: oltre 5 milioni di tonnellate o, se inferiori, 100.000 TEU per trasporti in contenitori o di 30.000 veicoli merci su navi Ro – Ro.

Risulta evidente che, rispetto ai sopradetti parametri di significatività soltanto il volume di merci trasportato Ro – Ro si avvicina a tali valori.

La pianificazione infrastrutturale del porto di Palermo, finalizzata alla logistica ed alla intermodalità, prevede la realizzazione delle seguenti opere:

Realizzazione della infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità
Costruzione del terminal Ro – Ro alla Calata Marinai d'Italia – porto di Palermo
Costruzione del parcheggio sotterraneo del varco E. Amari – porto di Palermo.
Porto di Palermo – Nodo intermodale nave – ferrovia – strada – piattaforma logistica Sampolo.



Porto di Palermo – attrezzatura innovativa per movimentazione containers da 200.000 TEU

In relazione al trend di sviluppo, già rilevabile dai dati statistici, si può concretamente prevedere che l'aumento potenziale del traffico del porto di Palermo, correlato ai previsti interventi strutturali sopra descritti, possa attestarsi su un +30/50% nel breve termine 2005/2010.

Tale sviluppo dovrebbe in particolare riguardare il traffico Ro – Ro ed i servizi di cabotaggio inframediterranei, nonché il traffico containerizzato, (lo – lo e Ro – Ro). Tale previsione, ricavabile anche dalla curva evolutiva dei traffici del porto di Palermo dell'ultimo decennio, è stata elaborata prudentemente in relazione alle convenienze economiche correlate alla scelta della spedizione via mare, rispetto al trasporto terrestre.

- **Porto di Augusta:**

Il Porto di Augusta presenta:

1. rilevante entità dei traffici merci che potrebbe essere incrementato con merci ad elevato valore aggiunto
2. potenziale elevato grado di specializzazione sia per singole filiere merceologiche all'interno dello stesso porto che all'interno di un possibile Sistema Portuale Integrato dell'Isola (prodotti petroliferi, prodotti filiera agro-alimentare dal distretto produttivo della Sicilia Sud Orientale)
3. potenziale elevata entità del traffico combinato, alternativo al trasporto "tutto strada" sulle relazioni con l'Italia e l'Europa continentale nonché con i porti del bacino del Mediterraneo
4. fa parte dello SNIT

L'Attrezzatura di un Terminal Ro-Ro efficiente dal punto di vista operativo ed economico quale **polo-modello per la migliore offerta di trasporto intermodale e il miglioramento e la specializzazione delle attrezzature** potranno:

1. elevare il rendimento del lavoro portuale,
2. ridurre i costi di movimentazione,
3. accorciare il ciclo di banchina e il ciclo di utilizzazione della nave
4. aumentare il livello della competizione fra i porti
5. specializzare il terminal per il traffico Ro-Ro



Il Porto di Augusta, che ha nei suoi programmi di sviluppo **l'attivazione di un terminal container intercontinentale**, è pronto per essere inserito nella rete delle autostrade del mare ed ospitare **un terminal RORO INTEGRATION**. Il terminal, che potrebbe in futuro essere complementare al terminal container hub, in fase di progetto, potrebbe movimentare in un'ipotesi ambiziosa di sviluppo, con le banchine e le aree attualmente disponibili, fino a circa 700000 TEU equivalenti all'anno, ospitando 2 navi al giorno con una capacità fino a 500 TEU e funzionamento 24 ore su 24.

Posizione geografica:

Aree di gravitazione su Palermo:

Province di Palermo, Trapani, Agrigento, Caltanissetta.

Possibili collegamenti con i porti della Francia del Sud, della Spagna, del Marocco, dell'Algeria, della Libia, della Tunisia.

- Su Augusta con posizione equidistante:

Province di Catania, Enna, Siracusa, Ragusa. Fra queste la provincia di Catania costituisce l'area geografica con maggiore concentrazione di operatori di servizi di trasporto e logistici della regione Sicilia (23% sul totale delle imprese).

A livello internazionale Augusta costituisce un polo di rilevante interesse per lo sviluppo del commercio con l'estero perché approdo potenziale per le linee marittime che potrebbero essere istituite per collegare la Sicilia con la Grecia, la Turchia, i Paesi del Mar Nero, del Nord Africa (Egitto, Libia) e del Medio Oriente (Siria, Giordania, Libano etc).

Il Programma di finanziamento delle reti TEN-T può costituire un importantissimo strumento per permettere all'intera regione Sicilia di fare un enorme salto di qualità nel settore del trasporto e della logistica con evidenti sviluppi e ricadute positive nel mercato del lavoro e nell'economia internazionale in vista dell'istituzione della **Zona di Libero Scambio nel Mediterraneo entro il 2010**.

La creazione poi di **nuove linee marittime** e il contributo che queste ultime darebbero allo sviluppo dei commerci esteri dalla Sicilia e per la Sicilia aprirebbe nuove prospettive di sviluppo economico e produttivo per tutti i comparti e i distretti industriali esistenti verso i Paesi europei e terzi del Mediterraneo.

Thank you for your attention.

