

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco la rivoluzione dei porti di Augusta e Catania pubblicata in Gazzetta Ufficiale

Nicola Capuzzo · Tuesday, May 2nd, 2023

Genova – “Il traffico commerciale è asimmetricamente distribuito, troppo a Catania e troppo poco ad Augusta: riorganizzazione e ottimizzazione in tal senso sono il fine della riforma del 2016 e quello cui puntiamo, in primis spostando ad Augusta i contenitori”.

È con queste poche parole che Francesco Di Sarcina, presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sicilia Orientale, sintetizza l’Accordo procedimentale che l’ente ha raggiunto con cinque concessionari a fine marzo e che ha ora pubblicato. Si tratta di Est (Europea Servizi Terminalistici), che gestisce il terminal container di Catania, Itsa – International Terminal Service of Augusta, Fac Srl e Poseidon che operano ad Augusta oltre al Gruppo Ormeggiatori di questo porto.

L’accordo, “che a breve – spiega Di Sarcina – sarà seguito da analogo documento riguardante Catania” – arriva a valle del Dpss (Documento di Pianificazione Strategica di Sistema) approvato un anno fa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e, aggiunge il presidente, “stabilisce chi fa cosa e dove lo farà” cercando di contemperare le istanze presentate da diversi operatori dopo l’approvazione del Dpss. Non solo i succitati: per Catania il documento menziona le istanze di Grimaldi Marangolo Terminal Catania “per il rilascio di una concessione demaniale nel porto di Catania di durata ventennale al fine di ulteriormente sviluppare la propria attività a favore del traffico ro/ro” e quella di Grandi Navi Veloce “per il rilascio di una concessione demaniale nel porto di Catania per lo svolgimento di operazioni portuali a favore del traffico ro/ro e ro/pax”.

Come detto, però, di Catania si parlerà a breve (presumibilmente dopo le elezioni comunali di fine mese), essendo il focus su Augusta: “Se il traffico container cui può ambire il nostro sistema vuole crescere dagli attuali 60mila Teu a quello che è il potenziale, circa 150mila Teu su un orizzonte di qualche anno, servono spazi, fondale e organizzazione, requisiti per i quali Augusta è più attrezzata di Catania” spiega Di Sarcina.

La formula dell’accordo procedimentale (istituto disciplinato dal diritto amministrativo) è la massima tutela per l’ente ma anche per i privati sottoscrittori, trattandosi di procedura che ufficializza e coordina quelle che sono istanze anche parzialmente concorrenti, che potrebbero peraltro incrociare eventuali interessi terzi (nell’ambito dell’accordo gli aspiranti concessionari hanno presentato o si sono impegnati a presentare istanze che daranno vita a nuove concessioni,

soggetto quindi ad evidenza pubblica) e aprire contenziosi.

In estrema sintesi (si veda la cartografia del prima/dopo allegata all'accordo) Est potrebbe passare dagli attuali 15mila mq di Catania agli oltre 80mila di Augusta, previo spostamento di Itsa, resasi “disponibile a rinunciare alle aree attualmente oggetto della concessione a fronte di una delocalizzazione in altre aree più idonee per le proprie mutate esigenze”, cioè “lo svolgimento di operazioni portuali a favore di traffici project cargo e general cargo”, con piccoli conseguenti aggiustamenti per Fac, Poseidon e ormeggiatori.

Il tutto (si punta a chiudere l'iter amministrativo non oltre la fine dell'anno) in un quadro e nell'ottica dei rinnovamenti infrastrutturali in corso, per Augusta collegamento ferroviario e nuova banchina commerciale (“siamo orientati alla riparazione delle gru, che ci permetterà di non perdere i fondi europei per l'opera” ha ribadito Di Sarcina), per Catania “completamento della Nuova Darsena entro 2024, cui si aggiungeranno gli spazi lasciati da Est”.

Al di là dei ro-pax, l'ambizione di Di Sarcina sul capoluogo etneo è forte: “Vogliamo fare un bel Piano Regolatore Portuale. Attenderemo la nuova giunta, perché l'obiettivo principale sarà quello di rilanciare la relazione porto-città”. In quest'ottica fra i target c'è la massimizzazione del potenziale crocieristico della città: “Di certo il rapporto con il terminalista, Catania Cruise Terminal (del gruppo turco Gph, nda), va regolato diversamente, visti anche il recente cambio del management e le problematiche della società coi dipendenti dimessisi in blocco pochi mesi fa. Ma ci consta che la riorganizzazione sia in corso, vedremo”.

Ultimo flash di Di Sarcina dedicato al resto del sistema, attuale e potenziale: “A metà maggio la Regione Siciliana ci consegnerà le aree di Pozzallo, recentemente entrata sotto la giurisdizione dell'Adsp. Acquisteremo una sede e vi piazzero 4 persone, abbiamo già avuto autorizzazione del Mit. È un porto già autosufficiente che fa buoni numeri su rinfuse e container e ha un potenziale crocieristico: con la Regione abbiamo avviato un dialogo per il finanziamento del nuovo molo di sottoflutto (servono 60 milioni di euro), spero sia un progetto avviabile fra 2023 e 2024. Quanto a Siracusa (fuori da giurisdizione Adsp, nda), resto possibilista per implementare sinergie utili a svilupparne l'altissimo potenziale crocieristico: ma servono dei segnali in tal senso (da amministrazioni e operatori locali, nda) entro la fine dell'anno, perché la seconda metà del mandato io la dovrò dedicare a cuocere la carne messa al fuoco nei primi due anni”. Che, come visto, non è poca.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, May 2nd, 2023 at 9:00 pm and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.