

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**N. 3601**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei senatori ROTONDO, BARATELLA, BASSO,  
BATTAGLIA Giovanni, BONAVITA, BRUNALE, BRUTTI Paolo,  
DATO, DI GIROLAMO, FLAMMIA, GARRAFFA, LABELLARTE,  
LONGHI, MALABARBA, MARINO, MONTALBANO, MONTINO,  
PIATTI, SALVI e VICINI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 22 SETTEMBRE 2005**

—————

Misure per lo sviluppo dei porti commerciali, pescherecci  
e turistici della Sicilia orientale

—————

ONOREVOLI SENATORI. - Il presente disegno di legge interviene in materia di sviluppo dei porti commerciali, pescherecci e turistici della sponda orientale della Sicilia, con l'obiettivo di accrescere la competitività economica e commerciale di un'area territoriale finora completamente priva di interventi infrastrutturali pubblici e di valorizzarne i beni naturalistici, paesaggistici ed architettonici di notevole pregio.

Questi territori, finora ai margini dell'Europa, stanno ritornando al centro dell'attenzione anche grazie alla riscoperta del Mare Mediterraneo quale via di comunicazione e di crescenti flussi di traffici commerciali e turistici. Dopo secoli di emarginazione, esso sta riacquistando l'antica centralità. Si parla a tal proposito di «nuova via della seta del XXI secolo» e di punto d'incontro di commerci, di culture e di civiltà, così come lo era già stato nel Medioevo.

Rischi di retorica a parte, non ci sono dubbi che il Mediterraneo è destinato ad essere rilanciato dai nuovi flussi commerciali da e per la Cina, l'India e il *Far East* asiatico, dal raddoppio del canale di Suez, dall'allargamento dell'Unione europea (UE), dagli sviluppi degli accordi euromediterranei che porteranno a partire dal 2010 alla creazione di un'area di libero scambio fra l'Unione europea, i Paesi rivieraschi del Maghreb, quelli mediorientali e la Turchia, e dalla necessità di limitare il ricorso al trasporto su gomma.

Il rilancio del Mediterraneo è documentato dal forte aumento dei trasporti intercontinentali di *container* (nel 2004 i traffici tra Asia ed Europa sono cresciuti più di quelli tra Asia e Nord America, il 16,5 contro il 14,3 per cento) e dalla realizzazione di un fitto reticolo di collegamenti inframediterranei, reso

possibile dalla spettacolare crescita sia dei servizi di corto e medio raggio, sia di quelli combinati strada-mare, che sono all'origine del successo delle autostrade del mare.

Secondo il Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL), solo nel nostro Paese «l'offerta di autostrade del mare è aumentata negli ultimi anni del 150 per cento» e l'aumento del traffico passeggeri, compreso quello crocieristico, è stato tale che, negli ultimi dieci anni, il Mediterraneo ha recuperato dieci punti di quota nel mercato delle crociere.

In questo scenario i porti rappresentano per l'Italia un fattore strategico e sono chiamati a ricoprire un ruolo cruciale nell'ambito del sistema logistico nazionale per ragioni geografiche (l'Italia è la porta di accesso all'Europa per chi viene dal Medio Oriente, da Suez o dalla costa africana), per ragioni commerciali (viaggiano via mare, oltre al 100 per cento dell'interscambio italiano di petrolio e dei suoi derivati, anche il 58 per cento del resto dell'*export* e il 35 per cento del resto dell'*import*) e per ragioni economiche (il *boom* dei trasporti via mare può rappresentare un'occasione irripetibile per invertire la tendenza al declino).

Già oggi i trasporti marittimi concorrono alla formazione del PIL per il 2,3 per cento, contro una media UE dell'1,6 per cento, e danno lavoro a trecentocinquantesimila persone. Questi valori sono destinati a crescere in maniera significativa se l'Italia, come da più parti si auspica, sarà in grado di assolvere al ruolo di nuova piattaforma logistica del Mediterraneo. Nel difficile processo di riconversione dell'economia nazionale dal manifatturiero tradizionale al terziario ad alto valore aggiunto i trasporti marittimi hanno un ruolo non trascurabile da giocare.

L'Italia, con una quota del 20 per cento, è al primo posto nell'interscambio tra l'Unione europea e l'«area Med», come a Bruxelles chiamano i Paesi della sponda sud che partecipano agli accordi euro-mediterranei. In calo più o meno marcato su tutti gli altri mercati, le esportazioni italiane verso i Paesi del Mediterraneo hanno conosciuto, ancora di recente, uno spettacolare quanto inatteso incremento: tra il 2003 e il 2004 la loro quota sul totale delle esportazioni è passata dal 5,1 al 6,1 per cento. Al successo dell'interscambio dell'Italia con i Paesi Med danno un contributo di primo piano molte province siciliane. Siracusa figura al secondo posto, dopo Milano, tra le province che esportano di più in quell'area; mentre Trapani è addirittura la prima fra le province importatrici, seguita da Cagliari al secondo posto e da Siracusa al quinto. Questo *trend* è destinato a rafforzarsi in maniera significativa quando nel 2010 si arriverà all'area di libero scambio.

In un momento come l'attuale, tuttavia, l'importanza dell'area di libero scambio va ben oltre i suoi risvolti economici. La sua realizzazione contribuisce a rafforzare sul piano politico i tentativi diretti a costruire un futuro di pace nel Medio Oriente e rappresenta un modo concreto ed efficace di lottare contro il terrorismo.

Attualmente il 90 per cento degli scambi commerciali tra Europa e Paesi terzi, l'80 per cento del trasporto merci tra l'Unione e i Paesi mediterranei e il 30 per cento di quelli intracomunitari avviene via mare. Nei prossimi dieci anni il volume di traffico nell'area mediterranea dovrebbe aumentare a un tasso medio annuo del 9 per cento.

Questi spettacolari tassi di crescita del trasporto marittimo sono la conseguenza della sempre più marcata divisione internazionale del lavoro tra la Cina e l'India da una parte e l'Occidente postindustriale dall'altra, che vede progressivamente concentrarsi nel *Far East* asiatico il grosso della produzione mondiale di prodotti manifatturieri tradizionali e

ad alta intensità di lavoro; dei benefici effetti sulle economie dei Paesi dell'Europa orientale del processo di integrazione nell'UE, che dovrebbe portare sia a un'accelerazione dei tassi di crescita delle loro economie che a un'intensificazione dei processi di delocalizzazione; infine, della scelta dell'UE di privilegiare i trasporti marittimi e ferroviari rispetto a quelli su gomma. In omaggio a questa filosofia, nell'ambito del *Transport European Network* (TEN), sono in corso di realizzazione lungo le coste del Mediterraneo due autostrade del mare: quella del Mediterraneo occidentale che collega Genova all'Africa via Palermo e quella del Mediterraneo orientale che collega Trieste alla sponda sud maghrebina e mediorientale e al Mar Nero via Augusta.

L'evoluzione attesa della domanda avrà significative ricadute su tutti i tipi di trasporto marittimo. I traffici con il *Far East* asiatico spingeranno soprattutto il trasporto di *container*; mentre gli scambi con la sponda sud del Mediterraneo e con i Paesi comunitari dell'Europa orientale faranno crescere la domanda dei trasporti di corto e medio raggio e dei trasporti a mezzo di navi ro-ro (sono così chiamati i traghetti attrezzati per imbarcare e sbarcare rapidamente i veicoli con merci a bordo e al cui *boom* è legato il fenomeno delle autostrade del mare).

Il traffico *container* dovrebbe passare in ambito comunitario dagli attuali 32 milioni di *Twenty-feet equivalent unit* (Teu) a 60 milioni di Teu nel 2014, con un aumento del 75 per cento. I porti italiani per mantenere invariata la quota attuale dovrebbero praticamente raddoppiare la loro capacità di movimentare *container*. Il maggior porto italiano di *container*, quello di Gioia Tauro, dovrebbe passare nel periodo considerato da 3,2 a 6 milioni di Teu; gli altri porti tutti assieme da 6 ad almeno 12 milioni di Teu.

Gli esperti prevedono una forte crescita anche del trasporto passeggeri sia nei collegamenti tra i Paesi rivieraschi del Mediterraneo che sotto forma di domanda crocieriera.

stica. Nel mercato mondiale delle crociere, il Mediterraneo, che detiene oggi una quota del 23 per cento, dovrebbe salire nel 2014 al 33 per cento.

La Spagna e la Francia hanno già avviato, anche grazie allo sfruttamento delle risorse messe a disposizione dall'Unione europea, un massiccio investimento di risorse pubbliche per l'adeguamento strutturale dei porti commerciali e turistici presenti lungo le coste del Mare Mediterraneo, raggiungendo punte di eccellenza nelle città di Barcellona, Valencia, Tolone e Marsiglia, ove si assiste a transiti commerciali e turistici in costante crescita.

Il nostro Paese, che pure si sviluppa in gran parte nel Mediterraneo, registra al contrario una spesa per investimenti infrastrutturali portuali notevolmente inferiore a quella della Spagna e della Francia. Punte di eccellenza nazionali sono Gioia Tauro, Cagliari, Genova e Taranto.

Ciò che colpisce è che i crescenti traffici commerciali per via marittima con le aree in via di sviluppo del Sud-est asiatico si sviluppano e transitano di fronte alla sponda orientale della Sicilia senza venire intercettati dai porti locali se non in misura ridotta rispetto al potenziale naturale dell'area.

L'assemblea del CNEL ha approvato all'inizio del 2005 un documento di «osservazioni e proposte» a proposito della competitività dei porti italiani, che non ha avuto finora l'attenzione che forse merita. In tale documento il CNEL lancia un preoccupante allarme: i porti italiani non sono in grado di tenere il passo dell'incremento previsto nel traffico *container* nei prossimi dieci anni, e si ipotizza che, a fronte di una crescita attesa della domanda del 75 per cento, l'offerta italiana potrà aumentare al massimo del 40 per cento. Il *gap* tra domanda e offerta rischia, poi, di essere ulteriormente aggravato dai limiti fisici di cui soffrono buona parte dei porti italiani, quanto a fondali, spazi di manovra per l'attracco, lunghezza delle banchine, ampiezza dei piazzali. Limiti che

mal si conciliano con il progressivo irrompere sulla scena di una nuova generazione di navi porta-*container* di 7/8.000 Teu.

Per scongiurare un simile scenario, che comporterebbe un drastico ridimensionamento della quota italiana nel mercato del *transshipment*, il CNEL raccomanda un ripensamento dei programmi e delle strategie. «Preme [...] rilevare», si legge nel documento, «che tutti gli interventi programmati per il potenziamento dell'esistente, a prescindere dai tempi della loro realizzazione, non saranno sufficienti a far fronte al massiccio incremento dei traffici e all'evoluzione dei mezzi navali [...]. Occorre pertanto sin d'ora prevedere la definizione dei criteri guida per individuare e pianificare alcuni grandi progetti strategici portuali che consentano all'Italia di conservare la propria centralità nell'area mediterranea». L'allarme del CNEL, per l'autorevolezza e la rappresentatività del soggetto da cui proviene, riapre il dibattito su come l'Italia debba attrezzarsi per intercettare una fetta del traffico *container*. La tesi, secondo cui le attività di *transshipment* dovranno essere concentrate su non più di tre porti, va probabilmente ripensata. E ai porti già designati di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto, bisognerà aggiungerne ancora uno o due, che necessariamente dovranno essere individuati quanto più a sud possibile.

Per cogliere le opportunità derivanti dalla spettacolare espansione del turismo e dei traffici commerciali nell'area mediterranea, la regione Sicilia ha elaborato un ambizioso piano logistico che privilegia l'intermodalità come fattore critico di successo. Al suo interno un ruolo di primo piano viene attribuito a due sistemi portuali: quello costituito a nord dall'asse Palermo-Termini Imerese, e quello rappresentato a est dai porti di Catania e di Augusta.

In coerenza con questo disegno la regione Sicilia ha candidato, nello scorso mese di aprile, il porto di Palermo e quello di Augusta a fare da «caselli siciliani», rispettivamente, dell'autostrada del mare del Mediter-

raeano occidentale e dell'autostrada del mare del Mediterraneo orientale. Le due autostrade hanno come principale obiettivo quello di accompagnare e favorire il decollo dell'area mediterranea di libero scambio. Nessuna decisione è stata ancora presa, invece, sull'altra questione chiave: quella dei collegamenti con l'Estremo Oriente. Su questo argomento si sono tuttavia pronunciati molti addetti ai lavori, i quali sono stati unanimi nel sostenere che la Sicilia non può rinunciare a intercettare una parte del traffico cinese e deve attrezzare a questo scopo almeno un suo porto, e che per «ragioni fisiche» oggettive i porti di Palermo e di Catania non possono aspirare a ricoprire tale ruolo, nonostante il loro rango di porti di rilevanza nazionale, in quanto privi di fondali adeguati e di libertà di espansione. Le due città possono al massimo essere terminali passeggeri ma non riuscirebbero a sostenere l'impatto urbanistico che comporta un porto di grande dimensioni.

Fatta questa ampia premessa, vediamo meglio da vicino qual è lo stato dell'arte dei porti della Sicilia orientale.

I quattro porti commerciali della costa orientale sono tra di loro complementari e non in concorrenza e rappresentano per quella parte di Sicilia una preziosa fonte di ricchezza, finora sfruttata solo in misura modesta. Catania, Augusta, Santa Panagia e Pozzallo sono importanti, soprattutto, per la loro posizione geografica che fa di essi altrettanti snodi decisivi del sempre più fitto reticolo di traffici che caratterizzerà il Mediterraneo negli anni a venire. Ma hanno un ruolo tutt'altro che secondario anche come porti «interni». Nel loro *hinterland* naturale figurano, infatti, le province di Catania, Siracusa e Ragusa, che costituiscono la parte più evoluta dell'economia regionale, il cosiddetto «distretto del Sudest». Siracusa è la provincia più industrializzata della Sicilia; Catania ospita il distretto tecnologico di Etna valley; Ragusa è ai primi posti tra le province italiane leader in agricoltura. As-

sieme Catania, Siracusa e Ragusa rappresentano il 33 per cento della popolazione e il 38 per cento del prodotto interno lordo della Sicilia, e concorrono al 72,5 per cento delle esportazioni e al 51,3 per cento delle importazioni regionali. Nella classifica delle province siciliane per reddito *pro capite*, Ragusa, Siracusa e Catania occupano rispettivamente il primo, il secondo e il terzo posto.

Il porto di Catania sul piano amministrativo è il porto più importante della Sicilia orientale.

È sede di autorità portuale e figura tra i porti che fanno parte della rete del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT). Secondo una ricerca del CNEL, il porto di Catania opera soprattutto nel traffico delle merci varie e si colloca al quattordicesimo posto tra i porti italiani rilevanti per questo tipo di specializzazione. Nel 2003 sono stati movimentati nel porto di Catania merci varie per tredicimila Teu e sono stati trasportati, a mezzo di navi ro-ro, 115.000 veicoli-merci (*trailers*). Va osservato che la movimentazione di merci varie è un indicatore significativo dell'importanza di un porto, perché di solito si tratta di prodotti finiti e semilavorati, il cui trasporto è mediamente più redditizio rispetto agli altri carichi. A partire dal prossimo autunno, il porto di Catania dovrebbe arricchirsi di una nuova linea di navigazione con la Libia, che sarà organizzata dalla Grimaldi, una delle maggiori società italiane di navigazione. In prospettiva il porto di Catania deve, tuttavia, fare i conti con la mancanza di spazio, dovuta alla sua collocazione all'interno del perimetro urbano. Un limite che si può in parte attenuare e circoscrivere con un'intelligente opera di razionalizzazione, ma che è impossibile rimuovere del tutto.

I porti di Augusta e Santa Panagia, al di là delle classificazioni amministrative, vanno considerati come un unico porto dal punto di vista economico e da quello operativo, perché: a) servono lo stesso cliente: le imprese del polo petrolchimico di Siracusa

(nei fatti i due porti operano come se fossero la banchina nord e la banchina sud del polo industriale); *b*) sono geograficamente contigui: distano l'uno dall'altro non più di qualche miglio marittimo; *c*) sono intercambiabili e ancora più lo saranno in futuro, come dimostra la vicenda Ergmed. Man mano, infatti, che si completerà l'integrazione produttiva tra le raffinerie ex Erg e quelle ex Agip, una parte del traffico petrolifero, che oggi gravita sul porto di Santa Panagia, si sposterà progressivamente su quello di Augusta. Sommati assieme Augusta e Santa Panagia sono di gran lunga il primo porto italiano petrolifero e uno dei maggiori del Mediterraneo: vi si movimentano più di 47 milioni di tonnellate di rinfuse liquide, a cui vanno aggiunte un milione circa di tonnellate di rinfuse solide. Il ruolo di Augusta come primo porto «energetico» nazionale risulterà ulteriormente rafforzato, se sarà attuato il progetto Erg che prevede la realizzazione nell'area industriale di un rigassificatore, la cui alimentazione metterebbe necessariamente in moto un robusto traffico di gas liquefatto.

Nel nuovo contesto che si è creato nel Mediterraneo, il porto di Augusta è, tra i porti della Sicilia orientale, quello che ha maggiori prospettive di sviluppo. Come terminale siciliano dell'autostrada del mare del Mediterraneo orientale ha le carte in regola per diventare un porto ro-ro di successo, se il progetto europeo, come tutto lascia prevedere, assumerà progressivamente consistenza. Ma ha anche tutti i requisiti «fisici» per essere uno dei potenziali destinatari dei «grandi progetti strategici», invocati dal CNEL per quanto riguarda il traffico di *transshipment*. Può vantare, infatti, una posizione geografica invidiabile: è il primo scalo italiano per chi viene da Suez ed è baricentrico rispetto al Mar Nero e alle coste spagnole. Inoltre dispone di fondali sufficientemente profondi e non ha problemi di spazi: l'area portuale si estende su una superficie di 24 milioni di metri quadrati, con una lunghezza massima

nord-sud di otto chilometri, e una larghezza massima est-ovest di quattro chilometri.

È vero che una parte di questi spazi è ipotecata dalla collocazione non sempre razionale dei pontili delle imprese che operano nel polo petrolchimico, e che un'altra parte deve fare i conti con una serie di servitù militari (le principali delle quali riguardano la sede dell'Alto comando marittimo della Sicilia, il pontile Nato, la base di Punta Cugno e l'arsenale militare). Ma è anche vero che con opportuni interventi è possibile recuperare gli spazi necessari per realizzare un'ala *transshipment* di tutto rispetto.

Il porto di Augusta ha, poi, un altro *plus* che ne accresce significativamente l'appetibilità: mettendo assieme le aree di proprietà del porto e quelle dismesse dalle industrie che si trovano ai suoi confini (si pensi agli stabilimenti ex Agrimont) può dotarsi all'occorrenza di un retroporto che, per dimensioni, ha pochi eguali in Italia. Può sembrare paradossale ma il suo principale punto di forza è proprio quello di essere un porto relativamente recente, senza una tradizione consolidata alle spalle, e in buona parte ancora da organizzare, sistemare e «costruire». Il che consente di adattarlo meglio di tanti altri porti «storici» alle esigenze della navigazione del ventunesimo secolo.

Inoltre, va considerato che il decollo del porto di Augusta come porto multifunzionale, e non solo petrolifero, faciliterebbe il processo di ristrutturazione del polo petrolchimico, su cui è in corso da anni un sordo braccio di ferro fra Eni, sindacati e territorio. Un accresciuto ruolo del porto è auspicabile in quanto consentirebbe di compensare in termini di valore aggiunto e di posti di lavoro le perdite che qualunque processo di razionalizzazione inevitabilmente comporta e renderebbe più realistico il disegno che forze sociali e istituzioni inseguono, invano, da almeno un decennio: quello di rompere la logica esclusivamente chimica del polo industriale e di favorirne la parziale diversificazione verso le attività meccaniche.

Il porto di Pozzallo è lo sbocco a mare della provincia di Ragusa. Vi si movimentano merci di vario genere ed è il terminale privilegiato con Malta a cui è collegato anche da un servizio di catamarano. Pensato come porto militare al servizio della base di Comiso, Pozzallo ha problemi di spazio che ne limitano le possibilità di espansione. Adeguati interventi consentirebbero di ottimizzare l'esistente e di meglio mettere a frutto il dinamismo dimostrato in questi anni.

Anche se la priorità è il potenziamento dei porti commerciali, sarebbe sbagliato abbandonare al loro destino il porto di Siracusa e il porto di Portopalo di Capo Passero.

Il porto di Siracusa ha praticamente abbandonato l'attività commerciale e dovrà essere riconvertito a porto turistico e crocieristico. Il relativo progetto ha già avuto il nulla osta dalla regione Sicilia alla fine del 2004. Sulla carta Siracusa può vantare quarti di nobiltà turistica come poche altre città italiane, sedi di porti turistici. Buona parte del territorio della provincia è ormai «patrimonio dell'umanità»: risultano insignite dell'ambito riconoscimento dell'Unesco Siracusa, Noto, Palazzolo Acreide e Pantalica. Per qualunque crociera mediterranea, Siracusa dovrebbe rappresentare una tappa obbligata, se non addirittura il punto di partenza o di arrivo del *tour* crocieristico. Sfortunatamente, però, il progetto di riconversione turistica del porto risulta finanziato solo in parte e deve essere ancora materialmente avviato.

Il porto di Portopalo è prevalentemente ittico. Vi operano 132 imbarcazioni che danno lavoro a 350 persone. Nella classifica nazionale dei porti ittici Portopalo figura all'ottavo posto per quantità pescate, ed in Sicilia è secondo solo a quello di Mazara. Il suo sviluppo futuro è condizionato dal progressivo insabbiamento dei fondali e dal deterioramento delle condizioni di sicurezza. Opportunamente dragato e sistemato, Portopalo ha grosse potenzialità di crescita come porto ittico, ed è in grado di attrarre nuovi operatori.

Attualmente l'integrazione dei porti delle tre province con le altre infrastrutture di trasporto lascia alquanto a desiderare. Tuttavia, il quadro dovrebbe sensibilmente migliorare nei prossimi anni. Sono, infatti, in corso di realizzazione, più o meno avanzata, le autostrade Siracusa-Gela e Siracusa-Catania, l'interporto di Bicocca alla periferia di Catania, e l'ampliamento dell'aeroporto di Catania; mentre dovrebbe essere ormai imminente l'avvio della riconversione dell'aeroporto di Comiso. L'area può contare, inoltre, sulla significativa concentrazione a Catania di un elevato numero di imprese di servizi logistici e di trasporto (il 23 per cento del totale regionale).

Nonostante questi significativi progressi, restano da colmare al più presto due buchi logistici di non poco conto: l'arretratezza della linea ferroviaria Vittoria-Siracusa-Catania, e la mancanza di una bretella di collegamento tra Vittoria e l'autostrada Siracusa-Gela. Un raccordo, quest'ultimo, indispensabile, se si vuole far viaggiare prevalentemente via autostrade del mare i prodotti agricoli del Ragusano.

Come si vede, nell'area territoriale della Sicilia orientale i porti esistenti si prestano, per varie ragioni, ad accogliere traffici commerciali e turistici di ampia portata. Tuttavia, le infrastrutture portuali esistenti sono insufficienti e non garantiscono alle società di trasporto marittimo il raggiungimento di obiettivi di efficienza.

Ci troviamo di fronte ad una ricchezza che chiede solo di essere colta con mezzi adeguati, e l'occasione fornita dall'attuale momento storico non può essere lasciata senza adeguate risposte da parte delle istituzioni. Il presente disegno di legge è un primo contributo in questa direzione.

Nel merito, l'articolo 1 del disegno di legge prevede la predisposizione di un Piano di interventi per lo sviluppo infrastrutturale dei porti commerciali della Sicilia orientale, contenente i progetti e le risorse finanziarie necessarie al potenziamento e alla moderniz-

zazione infrastrutturale dei porti commerciali di Catania, Augusta, Santa Panagia e Pozzallo. Tali stanziamenti, finalizzati ad interventi per il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali necessari allo sviluppo del traffico delle navi *container*, per lo sviluppo delle infrastrutture logistiche intermodali con particolare riguardo al potenziamento dei collegamenti tra i porti e la rete ferroviaria, e per interventi per il potenziamento dei collegamenti tra i porti e la rete stradale locale ed autostradale, dovrebbero garantire da qui ai prossimi anni il raggiungimento dell'obiettivo della crescita e del transito dei traffici commerciali da e per i Paesi emergenti dell'est asiatico e della sponda nord dell'Africa.

L'articolo 2 prevede, con il fine di promuovere lo sviluppo del turismo e la valoriz-

zazione del patrimonio paesaggistico, storico e culturale nella Sicilia orientale, con particolare riguardo alle città di Siracusa, Ragusa e del Val di Noto, l'attivazione delle istituzioni pubbliche per la predisposizione di un apposito Piano di interventi straordinari per l'adeguamento infrastrutturale del porto di Siracusa, finalizzato a sostenere un più ampio traffico e l'approdo per le navi di classe turistica.

Infine, l'articolo 3 prevede, al fine di garantire la riqualificazione, l'adeguamento e lo sviluppo del porto peschereccio di Portopalo di Capo Passero, lo stanziamento di risorse per l'adeguamento infrastrutturale del medesimo porto peschereccio.

Per tutti i motivi sopra esposti, i promotori auspicano un esame e un'approvazione in tempi rapidi di questo disegno di legge.



**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Misure per lo sviluppo dei porti  
commerciali)*

1. Al fine di accrescere la competitività dei porti della Sicilia orientale nell'area del bacino mediterraneo e di consentire lo sviluppo dell'interscambio commerciale per via marittima con i Paesi emergenti asiatici, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Sicilia, gli enti locali, l'Area di sviluppo industriale (ASI) di Siracusa e le autorità portuali interessate, in collaborazione con la società Sviluppo Italia Spa, predispone, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un Piano di interventi per lo sviluppo infrastrutturale dei porti commerciali della Sicilia orientale, contenente i progetti e le risorse finanziarie necessarie al potenziamento e alla modernizzazione infrastrutturale dei porti commerciali di Catania, Augusta, Santa Panagia e Pozzallo.

2. Al fine di garantire la realizzazione delle opere di particolare interesse nazionale di cui al comma 1, sono attribuiti agli enti interessati appositi stanziamenti finalizzati a:

a) interventi per il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali necessari allo sviluppo delle autostrade del mare e del traffico delle navi *container*, con particolare riguardo all'adeguamento della profondità dei fondali, all'allungamento delle banchine, all'ampliamento dei piazzali, delle aree di stoccaggio e di smistamento delle merci;

b) interventi per la realizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture logistiche intermodali con particolare riguardo al potenzia-

mento dei collegamenti tra i porti e la rete ferroviaria ed autostradale;

c) interventi per la realizzazione di apposite aree logistiche esterne all'area portuale, attrezzate per lo svolgimento di servizi, lo stoccaggio, la trasformazione e lo smistamento delle merci provenienti dai Paesi esteri.

3. Gli enti assegnatari dei finanziamenti, competenti alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, sono autorizzati a procedere, sulla base dei progetti inseriti nel Piano degli interventi di cui al comma 1, all'esecuzione dei lavori nel rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici, di cui alla legge 11 febbraio 1994, n. 109.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, determinato nel limite massimo di 75 milioni di euro per l'anno 2005, di 125 milioni di euro per l'anno 2006 e di 175 milioni di euro per l'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Art. 2.

### *(Misure per lo sviluppo del Porto Grande di Siracusa)*

1. Al fine di promuovere lo sviluppo del turismo e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, storico e culturale nella Sicilia orientale, con particolare riguardo alle città di Siracusa, Ragusa e del Val di Noto, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Sicilia, la provincia e il

comune di Siracusa, in collaborazione con le società Italia Turismo Spa e Italia Navigando Spa, predisporre, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un apposito Piano di interventi straordinari per l'adeguamento infrastrutturale del porto di Siracusa, finalizzato a sostenere un più ampio traffico e l'approdo per le navi di classe turistica.

2. Al fine di garantire il finanziamento delle opere di cui al comma 1, è attribuito al comune di Siracusa uno stanziamento destinato alla realizzazione delle seguenti iniziative:

a) interventi per la messa in sicurezza del porto, l'adeguamento dei fondali e il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali necessari allo sviluppo del traffico delle navi di classe turistica;

b) la realizzazione di un *terminal* passeggeri;

c) interventi per il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali necessari alla nautica da diporto.

3. Il comune di Siracusa, competente alla realizzazione degli interventi di cui al comma 2, è autorizzato a procedere, sulla base dei progetti inseriti nel Piano degli interventi di cui al comma 1, all'affidamento dei lavori nel rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici, di cui alla legge 11 febbraio 1994, n. 109.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, determinato nel limite massimo di 25 milioni di euro per l'anno 2005, di 50 milioni di euro per l'anno 2006 e di 75 milioni di euro per l'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero. Il Ministro dell'economia e

delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

### Art. 3.

*(Misure per la riqualificazione del porto peschereccio di Portopalo di Capo Passero)*

1. Al fine di garantire la riqualificazione, l'adeguamento e lo sviluppo del porto peschereccio di Portopalo di Capo Passero, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con la regione Sicilia e gli enti locali interessati, in collaborazione con la società Sviluppo Italia Spa, predispone, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un apposito Piano di interventi per la riqualificazione e l'adeguamento infrastrutturale del medesimo porto peschereccio.

2. Al fine di garantire il finanziamento delle opere di cui al comma 1, sono attribuiti agli enti interessati stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi necessari al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi portuali necessari allo svolgimento delle attività peschereccio.

3. Gli enti assegnatari dei finanziamenti sono autorizzati a procedere, sulla base dei progetti inseriti nel Piano degli interventi di cui al comma 1, all'affidamento dei lavori nel rispetto della normativa vigente in materia di lavori pubblici, di cui alla legge 1° febbraio 1994, n. 109.

4. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, determinato nel limite massimo di 10 milioni di euro per l'anno 2005, di 20 milioni di euro per l'anno 2006 e di 30 milioni di euro per l'anno 2007, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2005-2007, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per

l'anno 2005, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo ministero. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.





