



**NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE**

**DEL PORTO DI PALERMO**

IL DIRIGENTE U.O.S.2.1.  
Ing. Salvatore Catania

**ANALISI DEI FLUSSI MERCI E PASSEGGERI, DEI  
PERCORSI, DELLE AREE DI ACCUMULO E DEI  
PARCHEGGI NELL'AREA PORTUALE DI PALERMO.**

***Il Professionista incaricato:***

**Prof. Ing. Ferdinando Corriere**



***I collaboratori:***

**Ing. Roberto Biondo**

**Ing. Vincenzo Lollo**

**Aprile 2008**

**Copia conforme** agli elaborati approvati dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con parere n°24 del 29.09.2013 e sottoposti a procedura V.A.S. conclusa con parere motivato giusta Decreto dell'A.R.T.A. n°107/Gab del 29.03.2018.

**IL DIRIGENTE AREA TECNICA**  
**(Ing. Sergio La Barbera)**

1/3

## **SOMMARIO**

<b>1 INTRODUZIONE</b>	<b>3</b>
<b>2 SCENARIO ATTUALE DEI FLUSSI E DELLA VIABILITÀ INTERNA NELL'AREA PORTUALE DI PALERMO.</b>	<b>5</b>
2.1 Andamento dei traffici nel porto di Palermo	6
2.2 Scenari evolutivi del porto e conseguenze sull'economia palermitana	8
2.2.1 Prospettive di sviluppo dei traffici nel mediterraneo: il ruolo del porto di Palermo	10
2.2.2 Evoluzioni e dinamiche del traffico containerizzato	10
2.2.3 Altre attività d'interesse per il porto di Palermo	11
2.2.4. Comparazione con le 22 Autorità Portuali delle 22 città PIAU	13
<b>3. CONFRONTO CON IL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE E ANALISI DEI PRINCIPALI PORTI DEL MEDITERRANEO</b>	<b>18</b>
3.1 L'interscambio commerciale, il Programma MEDA	18
3.2 La posizione dell'Italia in ambito U.E.	21
3.3 L'analisi territoriale dell'interscambio	22
3.4 Il Sistema portuale nazionale e analisi dei principali porti del Mediterraneo	25
3.4.1 Il Porto di Barcellona	25
3.4.2 Il Porto di Livorno	28
3.4.3. Il Porto di Civitavecchia	33
3.4.4 Il Porto di Genova	41
3.4.5 Il Porto di Gioia Tauro	44
3.5. Indicatori Benchmark	54
3.6 La dinamica interna della domanda merci in Sicilia	55
3.7 Scambio delle merci tra Sicilia e le macroaree territoriali del canale euro-mediterraneo	58
3.8 La domanda di trasporto delle merci	63
3.9 Dati sui movimenti delle merci nei porti e negli aeroporti	67
<b>4. STIMA DELLA DOMANDA DI TRASPORTO NEL PORTO DI PALERMO</b>	<b>70</b>
4.1 Traffico Ro-Ro	70
4.2 Traffico crocieristico	74
4.3 Traffico containers	76
<b>5. ANALISI DELL'OFFERTA</b>	<b>79</b>
5.1 Scenario attuale	79
5.2 Scenario previsto dal nuovo P.R.P.	81
<b>6. CONCLUSIONI</b>	<b>86</b>

## 1 INTRODUZIONE

La configurazione attuale dell' area portuale risulta frastagliata ed articolata in una serie di piccole realtà complesse e disomogenee.

La viabilità interna di collegamento tra i vari servizi esistenti all' interno dell' area risulta non regolamentata e priva di segnaletica orizzontale e verticale e pertanto estremamente pericolosa e non funzionale al complesso sistema delle attività portuali.

Risulta altresì evidente la carenza di spazi adibiti a parcheggio sia a servizio delle navi "Ro-Ro" che di quelle da crociera.

La vetustà di molti impianti rende infine l' attuale sistema portuale estremamente obsoleto ed inadeguato al servizio di una realtà come quella palermitana, soprattutto in relazione allo sviluppo ed all' incremento turistico che costituisce una delle principali risorse per l' economia dell' isola.

Non appare esserci inoltre una precisa ed organica assegnazione delle navi ai moli di attracco coerente con un opportuna pianificazione delle attività portuali.

Il redigendo Piano Regolatore Portuale ha l'obiettivo fondamentale di procedere al censimento e riordino delle attività ed a una loro pianificazione nel breve e medio termine.

In coerenza con gli obiettivi e le analisi sviluppate nell'ambito dello studio urbanistico, si è proceduto, nell'ambito del presente studio, ad una razionalizzazione dei percorsi interni all'area portuale in relazione agli accessi attuali, previsti o programmati, nonché al dimensionamento

delle aree di accumulo per le attività “Ro-Ro”, delle aree di stoccaggio per i containers, e quelle di sosta a servizio delle navi da crociera e per le attività da diporto.

Uno degli obiettivi che si intende perseguire con il Piano Regolatore del Porto è l’incremento ed il potenziamento del traffico turistico e crocieristico considerando che Palermo risulta attualmente un’ambita meta nell’ambito dei percorsi turistici internazionali nonché nell’ambito del cabotaggio locale e nazionale.

In piena espansione risulta inoltre l’attività della nautica da diporto con conseguente richiesta di stazionamento per i natanti di dimensioni medio-piccole (yacht e natanti).

Altro obiettivo nell’organizzazione delle attività portuali è rappresentato dalla razionalizzazione delle attività di stoccaggio dei containers.

Si riassumono nel seguito i principali punti di forza e di debolezza, nonché le opportunità e le minacce insite nell’attuale scenario evolutivo del Porto palermitano.

I punti di **forza** relativi all’incremento della domanda di trasporto, come sarà in seguito più ampiamente descritto, sono riferibili alla posizione centrale della Sicilia nel bacino del Mediterraneo ed alla conseguente possibilità di interagire con le principali correnti di flusso delle merci che attraversano l’intera area mediterranea.

Di contro risulta **debole** la infrastrutturazione e la logistica nell’ambito della Regione, nonché il sistema dei collegamenti con le reti lineari di trasporto sia stradali che ferroviari.

Una indiscutibile **opportunità** è rappresentata dalla possibilità di completare le lavorazioni della categorie merceologiche di semilavorati o di materie prime provenienti dalle regioni dell’Oriente e di incrementare l’export di prodotti a maggiore valore aggiunto.

In questo scenario una **minaccia** è rappresentata dalla concorrenza particolarmente vivace da parte delle altre regioni del sud Europa (Spagna e Grecia) ed oggi crescente anche in alcune regioni dell’area MEDA. Inoltre, il previsto completamento del corridoio fluviale che presto

collegherà il porto di Costanza (sul mar Nero) con il porto di Rotterdam attraverso il sistema dei canali navigabili del centro Europa potrebbe distogliere parte del flusso merceologico del bacino del Mediterraneo.

## **2 SCENARIO ATTUALE DEI FLUSSI E DELLA VIABILITÀ INTERNA NELL'AREA PORTUALE DI PALERMO.**

Lo studio della viabilità e dei flussi portuali è stato condotto attraverso la rappresentazione delle infrastrutture dedicate alla mobilità e l'analisi della rete dei flussi interni all'area portuale. La mobilità interna è costituita da un'unica rete viaria in cui si intrecciano percorsi pedonali e carrabili che collegano aree di diversa natura con i numerosi accessi presenti lungo le strade di delimitazione dell'area portuale e con i vari terminali dei flussi. I flussi portuali sono stati suddivisi in diverse categorie, in base alle tipologie di traffico e ai terminali collegati:

1. Flussi pedonali: percorsi interessati da traffico passeggeri aventi come terminali la stazione marittima e i punti di approdo di aliscafi e navi RO-RO.

2. Flussi carrabili leggeri: percorsi stradali interessati prevalentemente dal traffico di autoveicoli da e verso parcheggi e gli approdi di navi RO-RO.

3. Flussi carrabili commerciali: percorsi stradali interessati dal traffico pesante di mezzi commerciali tra aree di stoccaggio, terminal containers, navi RO-RO e merci.

4. Flussi carrabili speciali: percorsi stradali interessati dal traffico di mezzi speciali per il trasporto merci operanti esclusivamente all'interno dell'area portuale tra le aree di stoccaggio containers, navi merci e RO-RO e terminal intermodale.

5. Flussi ferroviari: percorsi di collegamento interno e interno-esterno, che utilizzano le

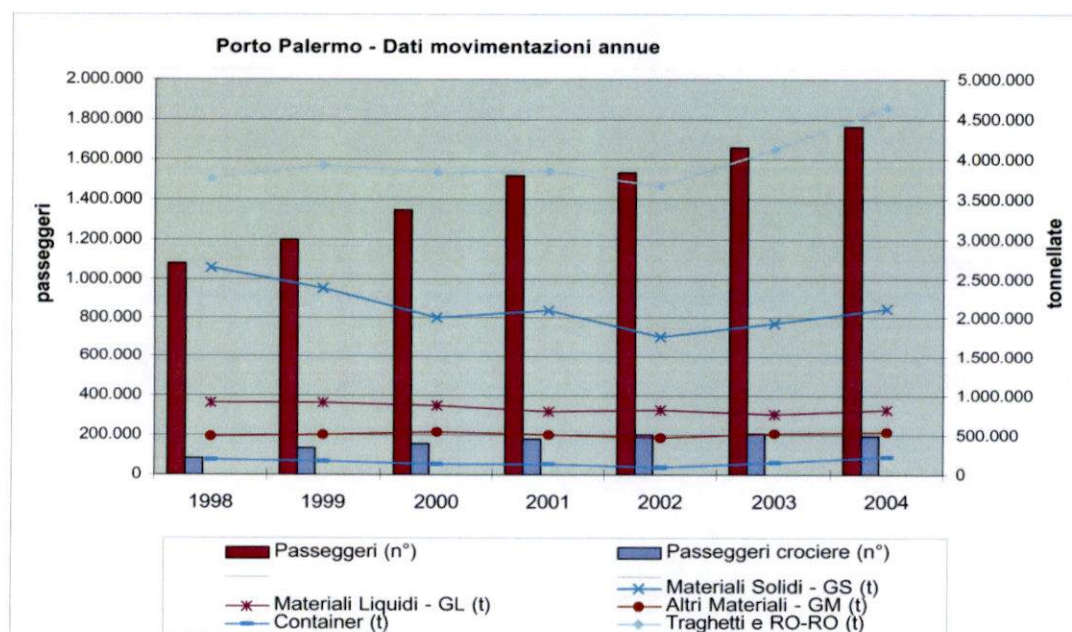
linee ferroviarie presenti in alcuni tratti di banchina per il trasporto di merci.

La rappresentazione grafica di questi percorsi fornisce un quadro sintetico utile all'identificazione di una delle principali criticità del porto di Palermo: la presenza di un'indistinta rete di traffici fatta di intrecci e sovrapposizioni di flussi differenti, che deriva dall'assenza di specializzazione tra le diverse aree funzionali interne al porto.

## 2.1 Andamento dei traffici nel porto di Palermo

Di seguito vengono riportati i dati delle movimentazioni annue relativi ai passeggeri Ro-Ro, alle merci varie, ai containers ed ai passeggeri crociere. Si rileva un sostenuto trend di crescita dal 2002 al 2006 relativo ai passeggeri Ro-Ro e crociere.

Dati movimentazione annua	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Materiali Solidi - GS (t)	2.632.063	2.386.349	2.016.202	2.101.204	1.767.572	1.928.031	2.127.601
Materiali Liquidi - GL (t)	913.664	913.326	877.142	806.555	823.319	769.816	819.968
Altri Materiali - GM (t)	477.035	505.074	534.423	494.095	467.975	525.948	534.203
Container (t)	188.705	167.826	127.315	122.710	97.238	141.244	218.584
Container (TEU)	20.459	16.189	17.128	15.179	11.286	15.272	24.040
Traghetti e RO-RO (t)	3.749.038	3.921.980	3.830.722	3.855.363	3.655.382	4.126.127	4.644.185
Passeggeri (n°)	1.074.995	1.194.909	1.342.364	1.520.237	1.529.532	1.656.257	1.764.499
Passeggeri crociere (n°)	83.171	135.427	157.092	181.101	197.434	206.804	193.197





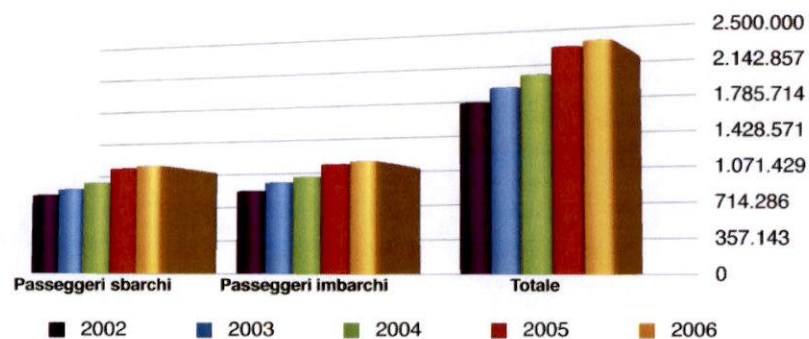


Fig. 1 – Movimento totale passeggeri per anno

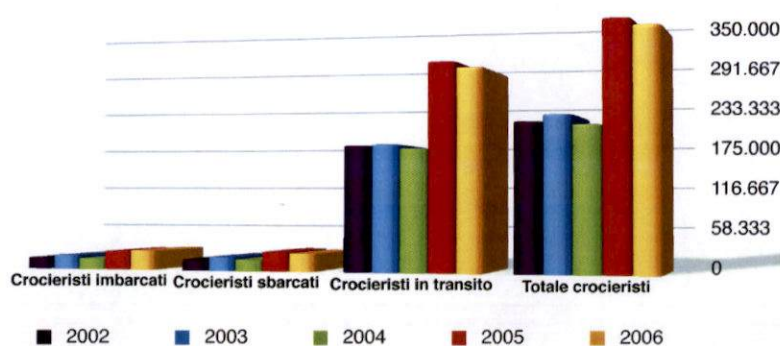


Fig. 2 – Movimento totale crocieristico per anno

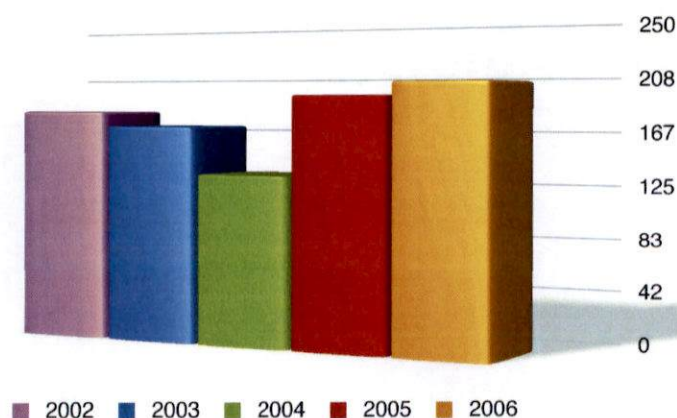


Fig. 3 – Totale numero di navi per anno

## ***2.2 Scenari evolutivi del porto e conseguenze sull'economia palermitana***

In oltre 30 categorie economiche si rileva un impatto – di natura occupazionale – diretto e indiretto derivante dalla presenza del porto e superiore alle 100 unità.

Tutte le attività e i servizi connessi al sistema dei trasporti fanno registrare un'incidenza di addetti port related piuttosto significativa.

Il movimento delle merci per via marittima ha raggiunto in Italia il livello dei 46 miliardi di t. km/anno, pari al 19% circa del traffico totale nazionale, con un incremento medio del 48% nel ventennio 1980-2000, sebbene il traffico complessivo nazionale sia cresciuto maggiormente (+71%), soprattutto per l'apporto dell'autotrasporto (+100% nello stesso periodo).

Per i passeggeri, il trasporto marittimo ha invece incidenza assai modesta e non supera i 4 miliardi di pass. km/anno (circa lo 0,5% del mercato), meno della metà del traffico aereo, e irrisorio anche rispetto al traffico ferroviario, che conta circa il 10% del mercato della mobilità nazionale. Il tasso di incremento nel ventennio - per i servizi di navigazione - è tuttavia piuttosto elevato e si cifra all'incirca nell' 8% medio annuo.

Altri elementi importanti nel movimento delle navi sono la crescita del numero degli attracchi portuali e della stazza, che si è praticamente raddoppiata nel ventennio. Lo sbarco di merci, tuttavia, rappresenta circa due volte e mezzo il volume degli imbarchi (330 milioni di t contro 140 milioni), seppure dal '95 in poi, si nota una qualche progressiva tendenza ad un lento riequilibrio.

L'87% circa del movimento è riferibile al cabotaggio "interno", con netta prevalenza rispetto al traffico "internazionale", sebbene la dimensione media del naviglio abbia tutt'altra consistenza (5.000 t/nave nell'internazionale contro 900 nel cabotiero).

Significativa dunque risulta la tendenza, nel periodo esaminato, verso una consistente crescita del naviglio: specialmente a livello di navi porta container, l'orientamento al



"gigantismo" non sembra attenuarsi. Tuttavia, per ciò che riguarda lo scalo palermitano, più idoneo ad un traffico di navi "feeder", sostanzialmente di "alimentazione" rispetto ai grandi "deep-sea vessel" transoceanici di collegamento tra porti "hub", appare interessante osservare che la crescita dimensionale delle navi commerciali tradizionali si è attestato su livelli piuttosto stabili.

Ciò non toglie che un eventuale approfondimento dei fondali a 14 metri potrebbe aprire prospettive rilevanti anche a livello del mercato dei traffici delle navi portacontainers. La dotazione delle attrezzature portuali va adeguata alla maggiore larghezza delle navi portacontainers, mentre un prolungamento del molo S. Lucia e fondale congruo offrirebbe una notevole potenzialità a navi del tipo Ro-Ro, integrando le capacità dei pontili Piave e V. Veneto. La banchina del molo trapezoidale, infine ha capacità tale da consentire una buona operatività a qualsiasi nave cargo in attracco allo Scalo Palermitano.

L'attuale movimento di merci, dell'ordine di 5 milioni di t/anno, è peraltro piuttosto statico e prevale largamente l'entità degli sbarchi (oltre il 70%) con traffici significativi soprattutto di macchine e manifattura, mentre il 20% circa è rappresentato da prodotti alimentari e derivati agricoli. Significativa la quota dei materiali da costruzione. Il traffico Lo-Lo (Lift-on Lift-off) è prevalente rispetto al Ro-Ro (Roll-on Roll-off), che tuttavia ha maggiori caratteristiche di economicità e prospettive di sviluppo.

Anche il Porto di Termini Imerese, peraltro, ha prospettive significative da sfruttare in sinergia funzionale con lo Scalo di Palermo, sia per la relativa vicinanza geografica, che per il traffico svolto (recentemente ha superato 1,2 milioni di t/anno di merci movimentate) e le dotazioni di banchine (3,2 km) e fondali (7-10 m. all'imboccatura). Anche la presenza di un vicino terminale ferroviario può essere interpretato come importante risorsa potenziale.

### ***2.2.1 Prospettive di sviluppo dei traffici nel mediterraneo: il ruolo del porto di Palermo***

In base alle previsioni stimate nell'ambito del P.G.T del gennaio 2001, il PIL dei paesi che si affacciano sulla costa meridionale del Mediterraneo crescerà nel decennio 2001-2010 ad un tasso di incremento medio annuo superiore di oltre il 50% a quello registratosi nel lasso temporale 1991-2000: 5,3% contro 3,4%.

Ciò determinerà una forte spinta all'interscambio commerciale tra tali Paesi e l'estero, con un incremento delle esportazioni e delle importazioni di manufatti da e verso tali Paesi, rispettivamente del 198% e del 193% rispetto a quelle registratesi nel 1998.

### ***2.2.2 Evoluzioni e dinamiche del traffico containerizzato***

Il sistema dei trasporti italiano sarà interessato, oltre che dai traffici direttamente indotti dall'import-export nazionale, anche dai transiti di merci che attraversano le frontiere nazionali anche se non destinate al mercato interno.

Si può valutare che, all'orizzonte del 2010, il traffico totale che interesserà il sistema dei trasporti italiano sarà pari ad oltre 283 milioni di tonnellate (+198,7% rispetto al 1995); di queste oltre 75 milioni di tonnellate sarà costituito da merci che, non destinate o provenienti al/dal mercato nazionale, sono di solo transito.

In un contesto così delineato un ruolo da protagonista sarà svolto dal trasporto marittimo che al 2010, nell'ipotesi di una ripartizione modale dei traffici invariata, assorbirà circa il 44% dei flussi complessivi (124 milioni di tonnellate con un incremento di circa il 219% rispetto al 1995); la restante quota sarà assorbita dal vettore stradale (poco più di 115 milioni di tonnellate con un incremento del 205% rispetto al 1995) e da quello ferroviario (quasi 44 milioni di

tonnellate; +142%).

Sulla base di tali scenari "economici internazionali", il ruolo del porto di Palermo può rivelarsi di un'importanza cruciale, grazie alla sua posizione baricentrica nel Mediterraneo e rivolta con maggiore interesse al quadrante occidentale. Spetterà, dunque, alla Sicilia di potersi mettere in condizioni d'intercettare una quota, più o meno significativa, di tali ingenti flussi di merci, secondo le politiche dell'offerta di infrastrutture e servizi che verrà seguita.

Basandosi su un'ipotesi-obiettivo ragionevole, necessaria del supporto di interventi cospicui sullo scalo palermitano, è stato stimato che inserirsi in questo mercato per una quota relativamente modesta dell'1,75% dei flussi marittimi da/per l'Italia significherebbe un traffico "palermitano" di 2 milioni circa di t/anno per un valore commerciale di 16 miliardi di dollari all'anno (cioè 15 miliardi di euro), riferiti soprattutto a scambi con la Libia (25%), la Tunisia (20%), l'Algeria (15%), l'Egitto (10%).

### ***2.2.3 Altre attività d'interesse per il porto di Palermo***

#### ***Attività crocieristica***

Con riferimento a Palermo si osserva che il porto risente fortemente della concorrenzialità dei principali porti tirrenici (Genova, Civitavecchia e Napoli) che – utilizzati dalle compagnie crocieristiche come home port – concentrano oltre 300.000 passeggeri l'anno a differenza di quello di Palermo, principalmente con funzioni port of call, con una media di poco più di 157.000 passeggeri.

Da sottolineare che il limitato utilizzo del porto da parte delle compagnie crocieristiche come "tappa di sosta" per l'organizzazione di escursioni a terra risulta fortemente influenzata

dalla mancanza di una sensibilizzazione dell'utenza sulla ricchezza dei beni culturali ed ambientali di grande pregio (e dalla associata mancanza di coordinamento con tour operator di "incoming turistico" probabilmente anch'essi dotati di scarsa offerta di "pacchetti" adeguati), nonché dalla tendenza dell'utente medio a preferire posti "esotici" (Tunisia, Marocco, medio oriente) o maggiormente dotati di strutture ricreative (Isole Canarie).

Il porto ha quindi prevalentemente funzioni di port of call, in particolare per imbarcare quella componente di clientela locale altrimenti esclusa dall'itinerario di viaggio.

Se rispetto all'attuale traffico crocieristico, il Porto di Palermo risulta con una dotazione infrastrutturale adeguata anche se con livelli di servizio turistico alquanto carenti (segnaletica, numero passerelle imbarco e sbarco) in relazione alle previsioni di aumento del traffico dei prossimi anni che dovrebbero investire anche questa zona portuale, il sistema infrastrutturale sembra insufficiente.

#### *Prospettiva intermodale dei traffici aerei*

Lo scalo di Palermo, con i dati di traffico più recenti attestati su 2,9 milioni di passeggeri, 4.400 tonnellate di merci e 2.350 di posta, occupa posizioni tra il 7° scalo italiano (per la posta) e il 13° (per le merci), mentre a livello passeggeri occupa l'ottava posizione.

Solamente relazionando il sistema aeroportuale nazionale all'interno del Mediterraneo, risultano prioritari i principali scali dell'Italia centro-meridionale, con un traffico passeggeri di circa 40 milioni l'anno, che costituisce il doppio del sistema spagnolo e turco, il quadruplo di quello greco. Tale superiorità non trova però riscontro nel traffico cargo, dove è la Turchia a guidare questa speciale graduatoria con circa 275.000 tonnellate l'anno, rispetto alle 240.000 degli scali dell'Italia centro-meridionale.

#### **2.2.4. Comparazione con le 22 Autorità Portuali delle 22 città PIAU**



*Fig. 4 Le 22 città PIAU*