

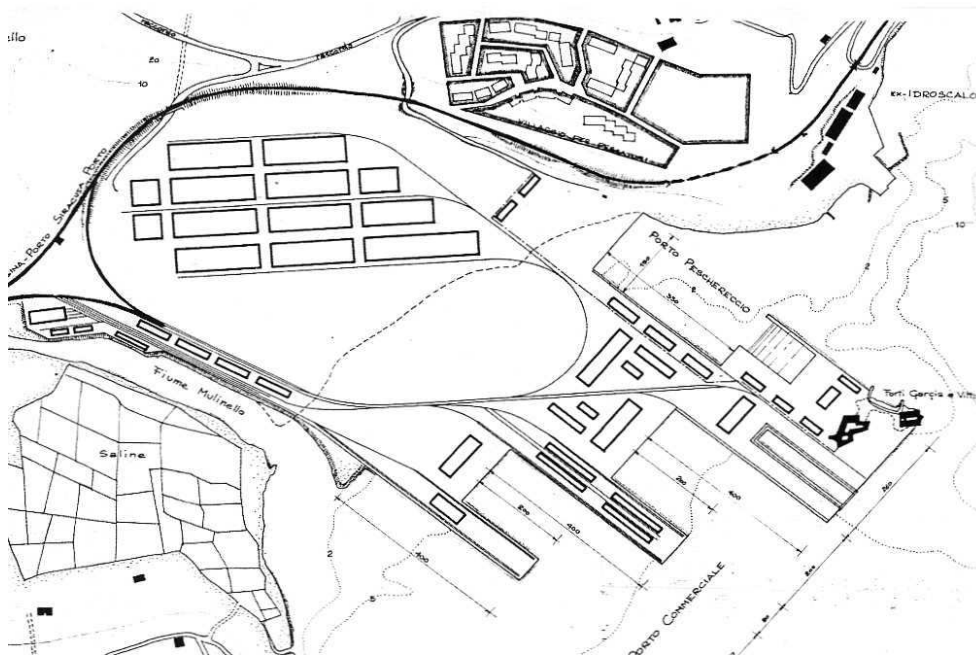
Il Piano Regolatore Portuale di Augusta e la sua evoluzione.

Questa breve cronistoria del Piano Regolatore del Porto Commerciale di Augusta è stata realizzata dall'Associazione Hangar Team Augusta ricavando testo e immagini dal libro di Tullio Marcon "IL PORTO DI AUGUSTA Storia e traguardi" Lombardi Editore e dallo Studio "Analisi del mercato della portualità – Opportunità di sviluppo dell'Hub di Augusta" svolto da Sviluppo Italia S.p.A. per conto della Regione Sicilia (Dicembre 2006).



Il porto megarese prima della costruzione del porto commerciale

Il primo Piano Regolatore del Porto è stato redatto dal Genio Civile per le opere Marittime di Palermo ed approvato il 13 marzo del 1963 dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e prevedeva, oltre al dragaggio dei fondali ed interventi di manutenzione, la realizzazione di un porto commerciale. La zona individuata per lo sviluppo dei banchinamenti fu l'ansa settentrionale del porto megarese.



Piano Regolatore Portuale di Augusta approvato il 13/03/1963

I lavori, suddivisi in due lotti, vengono iniziati nel 1982.



Primo lotto del porto commerciale ultimato nel 1998



Stato di avanzamento dei lavori del secondo lotto del porto commerciale di Augusta (2004)

I lavori del secondo lotto sono stati ultimati intorno al 2005.

Nel 1986 è stata approvata la **terza variante** del PRP. Tale variante, illustrata nella seguente figura, costituisce fino ad ora il vigente Piano Regolatore Portuale. Prevede l'ampliamento del terrapieno posto a tergo del porto commerciale da realizzarsi mediante la colmata delle vecchie saline ed inoltre la realizzazione della nuova "banchina container" disposta perpendicolarmente alla banchina esistente e che partendo dalle pendici del Parco dell'Hangar (area ex idroscalo) si protrae all'interno della rada per una lunghezza di circa 800 metri e per una larghezza, nella parte più estrema, di 180 m.



Sovrapposizione della terza variante al PRP del 1986 alla banchina esistente (Sviluppo Italia)

Con questa variante, nel tentativo di ampliare lo sviluppo delle banchine e dei terrapieni del porto commerciale, viene riproposta la vecchia soluzione della banchina sporgente, una scelta già avanzata nel primo P.R.P. del 1963 e che, già nel 1980, fu giudicato antiquato.

Alla luce delle nuove esigenze del traffico marittimo odierno tale scelta di ampliamento della banchina presenta delle **criticità tecniche** che la fanno risultare **"inattuale e poco adatta per qualsiasi tipo di traffico si voglia realizzare nel Porto Commerciale"** così come riportato nello studio di fattibilità realizzato da Sviluppo Italia S.p.A. nel 2006.

Tale studio rileva la chiara inadeguatezza di questa banchina evidenziando che *"...la larghezza di 180 m del terrapieno risulta essere di gran lunga inferiore ai 500-600 m necessari. Tale insufficienza diventa drammatica se si osserva che nel PRP è previsto il banchinamento su entrambi i lati del tratto terminale della banchina containers. Risulta peraltro non conveniente collocare le aree di deposito dei containers a tergo della banchina esistente perché ciò, aumentando notevolmente i percorsi dei mezzi di movimentazione dei containers sul terrapieno, ridurrebbe drasticamente il rendimento degli stessi mezzi con conseguente incremento dei tempi di ormeggio delle navi e calo della produttività complessiva del terminale. In secondo luogo si osserva che i due tratti della banchina 'spezzata', lunghi rispettivamente 300 m e 350 m, non possono essere serviti dalle stesse gru a portale essendo queste montate su rotaie. Di conseguenza ciascuna delle due banchine dovrà avere delle gru dedicate. Ciò determina una riduzione di flessibilità nell'uso delle gru e di conseguenza di rendimento complessivo del terminale. Ovviamente, nel caso in cui si aumentasse il numero delle gru si avrebbe un aumento dei costi rispetto al caso di una banchina rettilinea..."*

Inoltre, ad indicare l'inadeguatezza del progetto, lo stesso studio aggiunge anche ragioni di tipo **urbanistico-ambientale**.

Nonostante tali criticità tecniche rilevate nello studio di fattibilità, il Consorzio ASI della Provincia di Siracusa ha redatto nel 2007 il progetto definitivo riguardante la *terza fase* delle opere del porto commerciale di Augusta sito nella parte Nord-Ovest della rada ed in particolare della *realizzazione della banchina container* riproponendo la realizzazione dello sporgente.

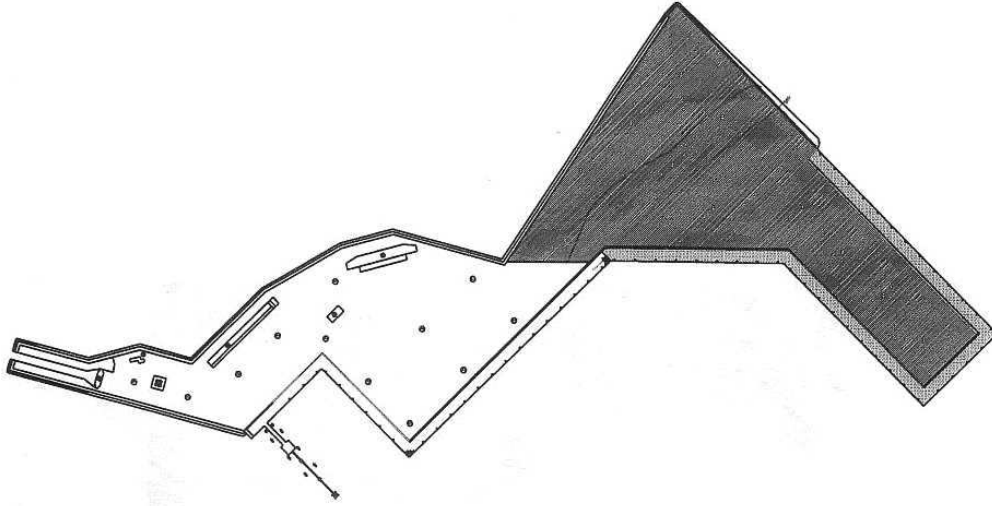
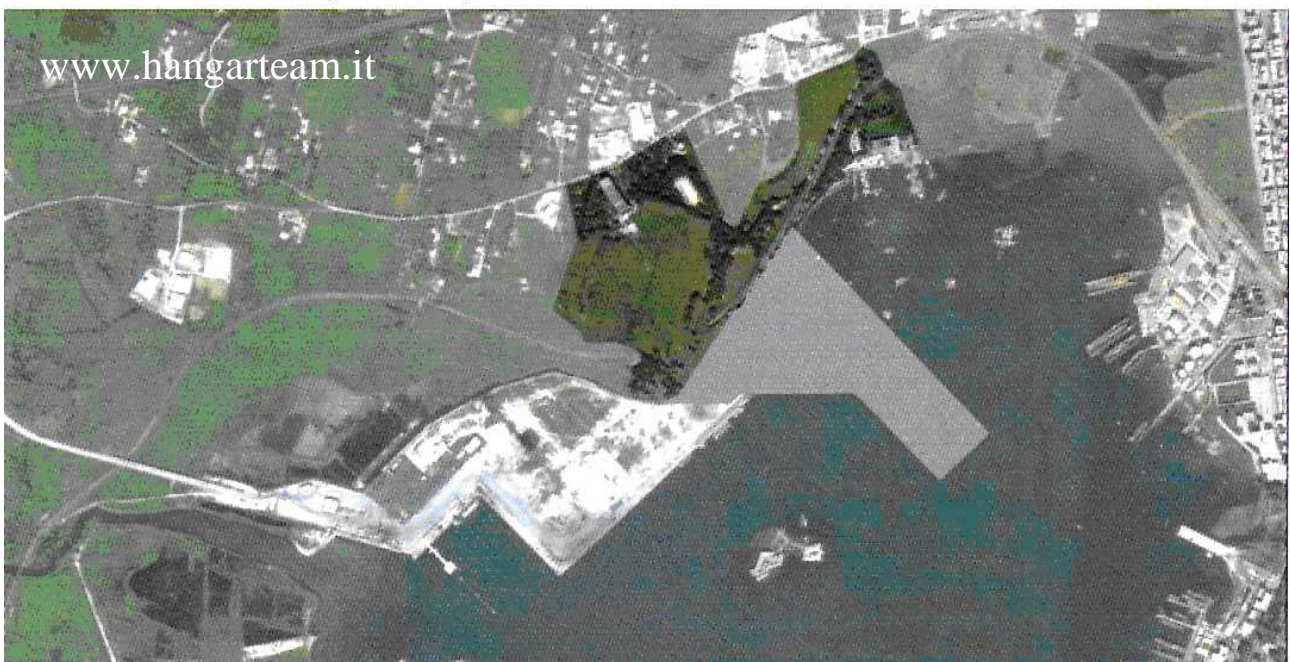


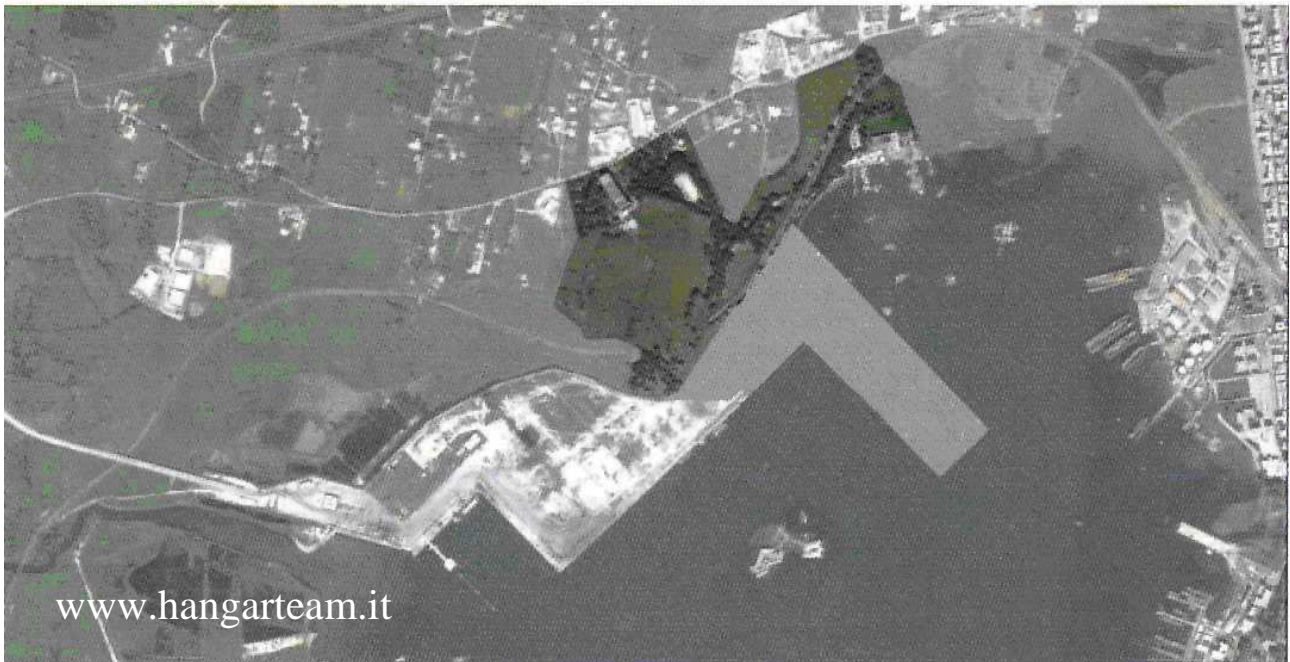
Immagine decontestualizzata del Progetto ASI di completamento della banchina del porto commerciale di Augusta che viene indicato come "terza fase - realizzazione banchina container"

Se il progetto di ampliamento del porto Commerciale con la banchina sporgente si inserisce nel contesto urbanistico appare evidente la sua inadeguatezza sotto vari aspetti, anch'essi evidenziati nello studio di fattibilità citato: la troppa vicinanza della banchina al centro storico con evidenti problemi sull'inquinamento acustico e sul paesaggistico; la riduzione degli spazi di manovra per le navi; la riduzione della capacità di circolazione delle acque che causerebbe insabbiamenti nella rada; le ridotte dimensioni del canale che si verrebbe a formare tra i due nuovi tratti di banchina ed i Forti cinquecenteschi Garcia e Vittoria che renderebbero difficoltose le manovre delle navi porta-container.



La progettata banchina container inserita nel contesto urbanistico.

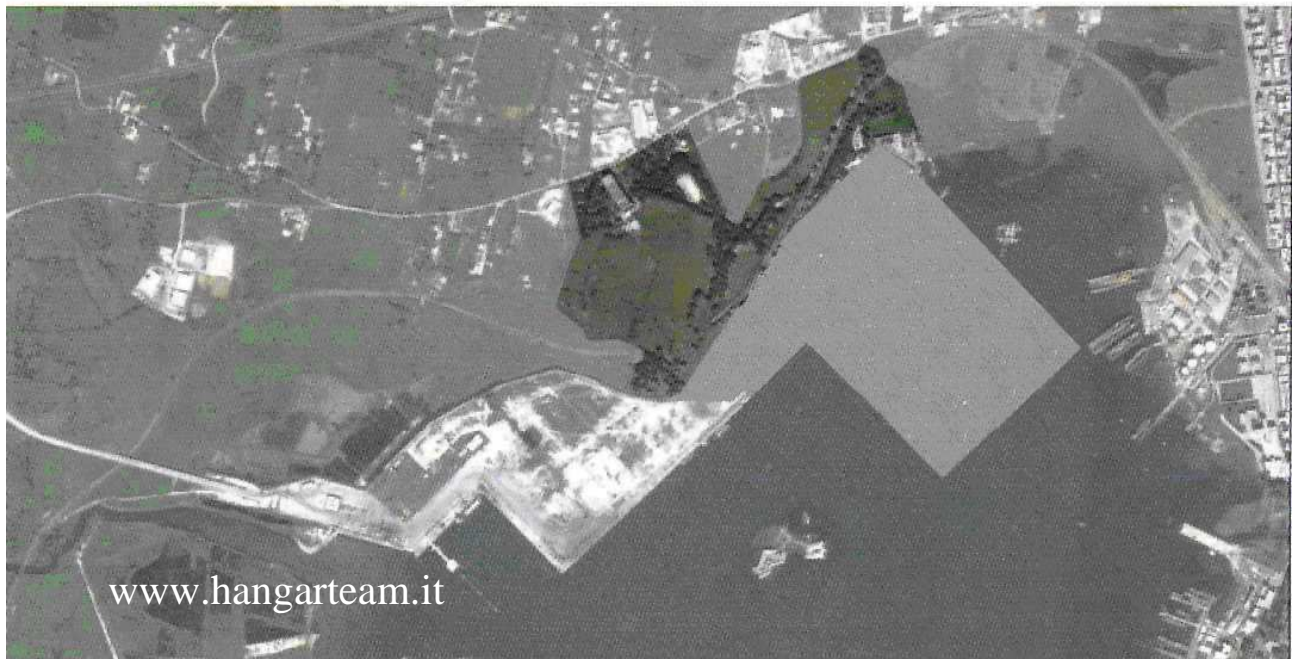
Per ridurre le criticità tecniche che la banchina presenta, è stata ipotizzata l'eliminazione di uno dei due lati della "spezzata" e realizzare una banchina di forma pressoché rettangolare della lunghezza di 550 m, perpendicolare a quella esistente, prevedendo l'ormeggio delle navi solo sul lato Sud del terrapieno. Tuttavia



Ipotesi progettuale di eliminazione della spezzata

la carenza di fondo rimarrebbe, come si sostiene nel citato nello studio di fattibilità, e cioè l'insufficienza del terrapieno a tergo della banchina, la cui ampiezza necessaria per il traffico container non può essere inferiore a 500-600 m; quindi inefficace anche questa ipotesi.

Né il terrapieno può essere aumentato verso Sud-Ovest per via dei Forti Spagnoli né verso Nord-Est per via delle attività cantieristiche esistenti.

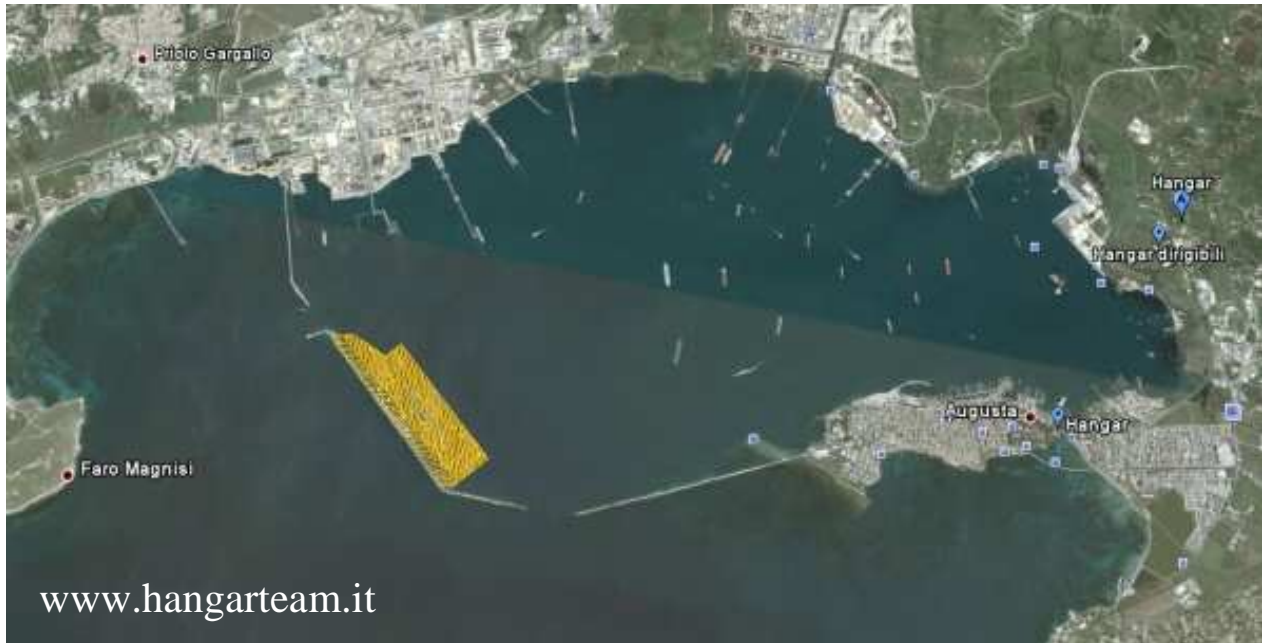


Nell'ipotesi di eliminazione della spezzata ecco quale sarebbe l'ampiezza del terrapieno a tergo della banchina indispensabile per il traffico container

Per le considerazioni su esposte appare evidente l'inadeguatezza di questo progetto di ampliamento del porto commerciale proposto dall'ASI e che va sotto il nome "terza fase- banchina container". Con un progetto simile, l'ipotesi di fare diventare Augusta un *hub* del Mediterraneo per il *transhipment* appare chiaramente velleitaria.

Se si vuole realizzare un hub per il transhipment nel porto di Augusta occorre fare altre scelte.

Si dovrebbe rivedere il Piano Regolatore Portuale e programmare lo sviluppo del traffico container nella zona sud del porto dove è possibile realizzare una banchina idonea, per tipologia e dimensioni, al traffico container, conciliandone la costruzione con gli interventi di bonifica del porto.



Ipotesi di una banchina per hub portuale, destinato al transhipment, realizzata con vasche di colmata nella zona sud del porto (Studio Sviluppo Italia)

Questa è del resto l'ipotesi più accreditata dallo studio di Sviluppo Italia se davvero si vuole dare al porto di Augusta anche un futuro come hub portuale per il transhipment (anche se i porti di puro transhipment hanno scarsa incidenza sull'economia di una regione).

Tale banchina, realizzata con enormi vasche di colmata della bonifica dei fondali portuali, si troverebbe in un'area che ha un ampio retroterra con enormi possibilità di espansione soprattutto in conseguenza della dismissione degli impianti industriali.

Inoltre occorre aumentare l'efficienza dell'attuale banchina commerciale, senza realizzare inefficaci ampliamenti sull'area ex idroscalo, e destinarla al cosiddetto traffico multipurpose, in particolare al traffico rotabile (ro-ro per sole merci), che è quello che può portare valore aggiunto allo sviluppo del nostro territorio e rilancio all'economia della Regione.