

## **Il porto di Pozzallo (O)**

---

*La situazione attuale e le prospettive future.* Malgrado una costa sostanzialmente popolata, sono poche le strutture portuali esistenti in Provincia di Ragusa, ed uno solo, per l'appunto il porto di Pozzallo, rappresenta per dimensioni ed ubicazione un funzionale approdo foriero di ulteriori ed opportuni sviluppi. I porticcioli turistici esistenti a Scoglitti e Donnalucata vanno soggetti a frequenti insabbiamenti che li rendono inagibili o comunque ne pregiudicano l'utilizzazione per una buona parte dell'anno, imponendo altresì costosi interventi di dragaggio. Il porto di Marina di Ragusa, che ha creato consistenti aspettative nei diportisti non solo della Provincia, stenta a prendere corpo. La costruzione del Porto di Pozzallo, iniziata nel 1954, ad oggi non è ancora terminata, essendo in programma l'inizio di una terza fase dei lavori per collegare il molo foraneo alla costa; tuttavia la banchina già realizzata consente fin d'ora un utilizzo orientato verso utilizzi quali: scalo commerciale con funzioni di servizio logistico alla retrostante area produttiva ASI, e più in generale al bacino ragusano; stazione traghetti per Malta; struttura per il diporto per la nautica di piccolo cabotaggio. Nell'ottica di potenziare queste sue naturali potenzialità legate alla straordinaria condizione baricentrica all'interno del bacino del Mediterraneo, diventa necessaria la realizzazione di adeguate infrastrutture a servizio dell'attività portuale come impianti specializzati di carico e scarico, banchine e centri di raccolta, aree per lo smistamento dei containers. Imprescindibile è poi il potenziamento del sistema di accesso sia su strada che su rotaia. Per quanto concerne

l'utilizzo turistico la sostanziale carenza di adeguati approdi in Sicilia renderebbe il porto turistico di Pozzallo meta di un ragguardevole volume di traffico, ampiamente remunerativo se confortato da strutture ricettive adeguate e funzionali. Il collegamento con Malta, facilitato dalla ridotta distanza, non potrà che conferire ulteriori elementi a favore del turismo con possibili aperture verso i mercati dell'Africa del nord; il collegamento giornaliero in catamarano con Valletta (circa un'ora) costituisce la premessa per un raccordo turistico di grande proiezione su scala mediterranea. La possibilità di ampliamento del porto di Pozzallo è dunque individuata dal PTP come una delle condizioni necessarie per lo sviluppo dell'intera area ragusana. Il raggiungimento di questo obiettivo è legato a sua volta, in una sorta di rapporto sinergico, al potenziamento delle infrastrutture di collegamento e dall'entrata a regime del polo produttivo Asi alle sue spalle. La realizzazione dell'intero sistema, data la delicatezza dei luoghi dovrà garantire il perseguimento di obiettivi di salvaguardia ambientale, attraverso opportune valutazioni di impatto.

*L'attuale situazione di disagio.* La provincia di Ragusa presenta oggi una situazione di grave carenza strutturale sia del sistema viario che di quello ferroviario. Queste circostanze stanno compromettendo gravemente l'efficacia del sistema di comunicazione e di trasporto, e quindi penalizzano fortemente la competitività del sistema produttivo; basti pensare che tutta la merce in uscita (e per il solo comparto orto

frutticolo si parla di 9.000 camion la settimana) raggiunge i mercati di destinazione su gomma.

*Le prospettive strategiche di sviluppo.* Le prospettive di sviluppo del Porto di Pozzallo si basano prevalentemente sulla componente del traffico merci, sfruttando le rilevanti opportunità offerte dal consistente flusso di esportazioni, dall'area provinciale, di prodotti del sistema agricolo locale, le quali utilizzano oggi altri sistemi di trasporto (principalmente gomma); anche se per il futuro si ipotizza che il Porto di Pozzallo mantenga una funzione di tipo misto: commerciale (merci) e passeggeri (a scopi prevalentemente turistici), valorizzando anche la forma di approdo per imbarcazioni da diporto (per questo si auspica l'utilizzo del porto piccolo adiacente al Porto grande creato come porto di servizio). Questa specializzazione di funzioni può trovare una adeguata localizzazione all'interno delle infrastrutture portuali, assegnando alla diga foranea la gestione del traffico turistico e alla banchina di riva la gestione del traffico merci.

*Porto Commerciale.* Per quanto riguarda le attività di trasporto merci si ipotizza che il loro sviluppo si basi su un insieme di azioni sul piano delle infrastrutture e dell'organizzazione della gestione, articolate su due fasi temporalmente e logicamente consequenziali.

FASE 1 - La produzione ortofrutticola locale è molto ampia e variegata ed è distribuita fra diverse tipologie di prodotti. L'attuale produzione viene trasferita pressoché integralmente mediante autocarri verso i principali mercati intermedi (all'ingrosso) e finali in Italia e nel Centro Europa. Questa modalità di trasporto comporta l'impiego di circa 9.000 autocarri alla settimana e si esplica nel passaggio dello Stretto di

Messina via traghetto. Essa presenta alcuni aspetti negativi sul piano di tempi di percorrenza (circa 14 ore per raggiungere il mercato all'ingrosso di Fondi, principale nodo commerciale per le destinazioni finali del Centro Italia) e su quello dei costi (soprattutto per le esigenze di personale di guida degli automezzi al fine di raggiungere le destinazioni dell'Italia settentrionale: 2 autisti per automezzo). Si è così definito un progetto di ristrutturazione del sistema di trasporto dei prodotti ortofrutticoli, che integri gli attuali vettori (autocarri) con il vettore nave e colleghi il Porto di Pozzallo con quello di Gaeta, prossimo al Centro commerciale di Fondi. Come mezzo di trasporto marittimo è previsto l'utilizzo di chiatte sulle quali imbarcare gli autocarri attualmente adibiti al trasporto. Questi, sbarcati a Gaeta, potrebbero proseguire o per il Centro commerciale di Fondi o verso altri mercati nazionali ed esteri. I vantaggi di questa soluzione sono molteplici e si configurano nella riduzione dell'impiego di personale per ciascun autocarro (da 2 operatori ad 1); nella riduzione dell'usura dei mezzi di trasporto; nel miglioramento delle condizioni di viaggio dei conducenti; nello snellimento del traffico sulle provinciali di collegamento; nella riduzione del costo medio di trasporto (dalle attuali 105 lit/Km-ton a 65 lit/Km-ton.; nell'accesso privilegiato al grande punto di smistamento agro alimentare del mercato di Fondi; incremento della competitività complessiva del sistema agro industriale della provincia di Ragusa. È muovendosi in quest'ottica di sviluppo del sistema di trasporto intermodale centrato sul Porto di Pozzallo che è stato firmato un protocollo d'intesa tra la Provincia Regionale di Ragusa, l'A.S.I. di Ragusa e il Consorzio di Sviluppo Industriale Sud

Pontino. Ricognizioni preliminari fra gli operatori marittimi a scala nazionale ( fra i quali la società Tirrenia) ed internazionale hanno evidenziato l'esistenza di un concreto interesse per questo progetto e quindi risulta credibile la sua fattibilità anche a breve termine. Ciò anche in considerazione del fatto che risultano limitati gli investimenti infrastrutturali strettamente necessari per rendere operativo il Porto di Pozzallo a questo tipo di traffico. Si tratta infatti di: un'area attrezzata per la sosta dei camion frigoriferi; infrastrutture di movimentazione per agevolare le operazioni di carico e scarico di merci, mezzi e containers; officine attrezzate di supporto; informatizzazione del sistema di logistica; sistema di gestione delle unità mobili; tele sorveglianza.

FASE 2. Peraltro appare opportuno arricchire ed ampliare questo intervento di sviluppo in modo da innalzare sensibilmente l'operatività, l'efficacia e le performance del Porto di Pozzallo, aprirlo al traffico di altre tipologie di merci ed innalzare il valore aggiunto delle produzioni agricole locali.

Le azioni in oggetto consistono in:

- a) installazione di un adeguato sistema di movimentazione delle merci (gru, carrelli, ecc.), in modo da essere in grado di trattare sia flussi di prodotti agricoli in contenitori diversi dai vani degli autocarri (in particolare containers refrigerati, ecc.) sia flussi di alcuni prodotti provenienti o destinati al sistema produttivo locale;
- b) installazione di un sistema informatico e telematico per il marketing e la commercializzazione dei prodotti agricoli, che fornisca agli operatori locali informazioni in tempo reale sulle condizioni di vari mercati in Italia e all'estero (domanda, prezzi,

offerte concorrenti) e consenta loro di effettuare transazioni di tipo commerciale (tipo commercio elettronico). In questo modo si viene a realizzare una moderna Borsa Merci di tipo telematico, che integra il sistema agro industriale locale nel mercato internazionale, consentendogli più elevati livelli di redditività ed una migliore posizione competitiva. La localizzazione delle apparecchiature informatiche può avvenire in una struttura sovrastante il Porto, denominata "Centro Sociale" che, per la sua localizzazione e la sua specificità costruttiva, appare particolarmente adatta alla funzione di Borsa Merci;

- c) installazione di un insieme di impianti specializzati in modo da costituire un "Centro agro industriale di trasformazione e conservazione dei prodotti ortofrutticoli". Tale Centro si articolerà principalmente su queste linee produttive:
  - conservazione in ambiente refrigerato (da attuarsi immediatamente e contestualmente all'attivazione della Borsa Merci Telematica, in modo da poter controllare e graduare opportunamente l'immissione dei prodotti sul mercato in relazione alle esistenti condizioni della domanda e dell'offerta);
  - selezione, manipolazione e confezionamento in forme adatte ad essere inserite direttamente (senza passare da impianti di lavorazione fuori dall'area, addirittura in Emilia Romagna, come avviene attualmente) nei circuiti della grande distribuzione commerciale;
  - surgelazione e trasformazione in prodotti derivati tipici dell'industria alimentare (succhi, conserve, ecc.). In questo modo

si ottiene di incrementare sensibilmente la redditività del sistema agro industriale locale, attraverso l'aumento del valore aggiunto trattenuto localmente. Questo Centro agro industriale potrebbe peraltro essere utilizzato anche per la lavorazione dei prodotti ortofrutticoli provenienti dai Paesi del Nord Africa per i quali il Porto di Pozzallo verrebbe a costituire uno dei più importanti terminali di ingresso nel mercato italiano e, più in generale, europeo.

d) costituzione di un eliporto per trasporto di passeggeri e merci a supporto logistico delle attività di commercializzazione dei prodotti (ortofrutticoli e altri).

Esiste evidentemente un diverso orizzonte temporale per le varie azioni preventivate: mentre per le a) e b) e gli impianti di refrigerazione della c), si può ipotizzare una fattibilità tecnica della realizzazione a breve termine (entro 1 anno, una volta assicurata la disponibilità delle risorse finanziarie necessarie), per le altre iniziative dell'azione c) si deve necessariamente assumere una prospettiva di medio termine, anche in relazione all'esigenza che si sviluppi localmente o si acquisisca dall'esterno una significativa capacità imprenditoriale.

Sul piano delle risorse finanziarie si possono formulare le seguenti ipotesi preliminari di entità degli investimenti richiesti:

- per le azioni a) 18 miliardi
- per le azioni b) 7 miliardi
- per gli impianti di refrigerazione all'interno di c) 30 miliardi
- per gli impianti di confezionamento all'interno di c) 40 miliardi

- per gli altri tipi di impianto di trasformazione all'interno di c) 130 miliardi

*L'impatto sull'economia provinciale.* Le ricadute economiche sull'area provinciale da questo insieme di iniziative, sono molteplici e di tipo sia diretto che indiretto:

- *sul piano occupazionale* si può stimare che l'attivazione del sistema di trasporto integrato "autocarro - nave" per i prodotti ortofrutticoli (Fase 1) e il potenziamento infrastrutturale del Porto (iniziative a) e b) della Fase 2) comportino la creazione diretta di complessivi 70 nuovi posti di lavoro con diversi livelli di qualificazione professionale (da operatori di apparecchiature di movimentazione delle merci ai tecnici informatici, da operatori portuali a esperti in marketing e commercializzazione). È peraltro prevedibile che il potenziamento della capacità operativa del Porto di Pozzallo porti ad un allargamento ed arricchimento delle tipologie di attività che si svolgeranno all'interno ed attorno al Porto: agenti portuali, officine di manutenzione, società commerciali, ecc. Non è possibile effettuare una stima attendibile della nuova occupazione che si verrà così a creare, anche se appare plausibile ritenere che essa risulti significativa e si attesti a medio termine sulle 220 unità. La relativa indeterminatezza che caratterizza oggi le iniziative imprenditoriali di cui all'azione c) della Fase 2, rende impossibile effettuare una stima, sia pure di larga massima, dell'impatto occupazionale che esse potranno determinare.

– Sul piano della formazione del reddito e del valore aggiunto locale sono evidenti, anche se non immediatamente quantificabili, i vantaggi derivabili dall'insieme di iniziative preventivate. Essi possono così sintetizzarsi:

a) incremento dei prezzi medi a cui vengono collocate le produzioni agricole locali sui mercati nazionale e internazionale a seguito della maggiore capacità di contrattazione consentita dalla Borsa Merci telematica;

b) riduzione, a parità di prezzi medi, dei costi di inserimento (trasporto e logistica) delle produzioni agricole locali sui mercati di destinazione finale;

c) incremento del valore delle produzioni agricole locali all'uscita dal sistema economico provinciale, a seguito delle lavorazioni e trasformazioni subite al suo interno;

d) creazione di nuove attività imprenditoriali (nuove aziende o espansione di aziende esistenti) in una pluralità di settori industriali e dei servizi.

### **sviluppo dell'azione:**

1. studio di fattibilità economica volto ad evidenziare le potenzialità dell'insieme di azioni messe in campo dal PTP e le risposdenze presso gli operatori marittimi a scala nazionale ed internazionale;
2. definizione del sistema di strutture e di attrezzature necessarie;
3. sviluppo dell'azione.

### **altri dati dell'azione:**

TERRITORI COMUNALI INTERESSATI	Pozzallo
ENTI PUBBLICI INTERESSATI	Ministeri della Marina Mercantile, Regione Sicilia, Provincia di Ragusa, Comuni della Provincia
UFFICIO PROVINCIALE OPERATIVO	Ufficio speciale presso l'Amministrazione provinciale
UFFICI PROVINCIALI INTERESSATI AL SISTEMA	-
COSTI	-
TEMPI PREVISTI	-
FONDI DI FINANZIAMENTO POSSIBILI	-
CORRELAZIONE CON ALTRE SCHEDE	-
TIPOLOGIA DELL'AZIONE	Coordinamento

