

Porti, il governo punta a Sud

Investimenti e accordi per rilanciare i principali scali del Mezzogiorno

Raoul de Forcade

PRIMO Dopo l'approvazione della riforma della governance portuale, che racchiude tutti gli scali italiani all'interno di 15 Autorità di sistema portuale (ed elimina le attuali 24 port Authority), il Governo si muove per gestire la fase amministrativa transitoria ma punta anche a favorire lo sviluppo delle banchine italiane, a partire dal Sud. Concentrandosi in particolare su quegli scali, come Napoli, Taranto, Gioia Tauro, Brindisi, che hanno subito crisi di traffici, pur avendo le potenzialità per avere cospicue movimentazioni di merci.

La scorsa settimana una circolare del ministero delle Infrastrutture ha messo in chiaro che le Adsp «non possono essere operative» finché «la loro costituzione non sarà perfezionata» con l'insediamento dei nuovi organi. E che le attuali Autorità portuali devono «evitare di porre in essere atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di incidere sulle competenze relative

alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti». Insomma, in questa fase le Authority possono solo svolgere l'ordinaria amministrazione e non scelte strategiche. Nel frattempo, però, si punta al rilancio dei porti del Sud. A Taranto è partita nei giorni scorsi l'operatività della piattaforma logistica, messa in funzione con 40 milioni d'investimenti, grazie a capitali pubblico-privati (Autorità portuale e società Taranto Logistica), sulla quale sta operando il gruppo Grimaldi con traghetti. Intanto vanno avanti i lavori di ammodernamento del terminal polivalente. E nel 2017 partiranno le crociere, con le tocche della compagnia anglosassone Thomson. Si tratta di nuove attività, sviluppate anche grazie alla strategia di diversificazione attuata fra Autorità portuale e Mit, indirizzata a sottrarre lo scalo dalla monofunzione transshipment, che lo aveva portato ad avere i traffici container ridotti a zero dopo l'addio di Evergreen. Un'operazione analoga, in vir-

tù di un accordo di programma, è in atto su Gioia Tauro, dove è ripreso il traffico ro-ro (rotabili), grazie a Grimaldi e al terminalista Blg. Sono anche stati ultimati i lavori per portare il pescaggio a -18 metri lungo tutta la principale banchina di accosto transshipment e si punta alla realizzazione di un bacino di carenaggio (si veda l'articolo accanto). È stata anche conclusa la gara e il contratto per l'avvio della realizzazione del gateway ferroviario e del collegamento multimodale tra il porto e la stazione di San Ferdinando. Sia a Gioia Tauro che a Taranto, poi, opereranno uffici dall'Agenzia per il lavoro portuale preposti, per tre anni, a riqualificare e ricollocare i lavoratori attualmente in esubero nei due scali di transshipment: 442 nel primo e 518 nel secondo.

A Napoli, dopo l'intervento diretto del ministro dei trasporti, Graziano Delrio, nell'approvazione in comitato portuale della variazione di bilancio che ha anche salvato 149 milioni di fondi Ue

non impegnati nella programmazione 2007-2013, il commissario Antonio Basile si prepara ad avviare la gara pubblica per l'approfondimento del pescaggio del porto. Un progetto fermo dal 2007 e che ha provocato la perdita di numerosi traffici. Infine a Brindisi sono quasi ultimati i lavori del nuovo terminal Costa Morena, una piastra logistica da 200 mila metri quadrati per la quale manca solo il collaudo di parte dei piazzali ma su cui già stanno operando alcune navi. Nel porto, spiega il commissario Mario Valente, «sono aperti cantieri per più di 50 milioni che permetteranno il riassetto del porto, compresa la razionalizzazione di ex aree militari e dei varchi d'ingresso e uscita. Di questi 50 milioni, 29 sono dedicati ai lavori per Costa Morena Est».

Intanto Delrio si prepara a risolvere la questione delle Regioni che hanno chiesto una deroga alle fusioni della port Authority in Adsp. Si tratta di Liguria, Sardegna, Campania e Sicilia.