

Trapani, sbloccati in 4 anni lavori per 837 milioni di euro

Pasqualino Monti denuncia il rischio burocrazia anche sui progetti del PNRR

Trapani diventa la porta "legale" italiana dei traffici e dei collegamenti da e per l'Africa. Il porto della Sicilia occidentale ha "ufficializzato" oggi questo suo ruolo grazie allo sblocco e al completamento di lavori che erano al palo da anni e che hanno consentito allo scalo marittimo, ma anche alla città, di realizzare un nuovo waterfront ridisegnando il suo affaccio a mare, di completare il terminal per l'accosto dei fast ferries e degli aliscafi, di riqualificare il nuovo terminal crociera, di attuare lavori di dragaggio di fondali (per un valore di 67,7 milioni di euro) che non erano oggetto da secoli di un intervento di questo tipo, e di presentare il progetto scaturito da un concorso di idee per la nuova base per la nautica da diporto.

Ma i lavori di Trapani rappresentano anche la punta dell'iceberg di una stagione che sta segnando un cambiamento epocale nella gestione e nella realizzazione dei lavori pubblici in Sicilia e segnatamente nei porti della Sicilia Nord occidentale, creando a tutti gli effetti un precedente a livello nazionale. L'Autorità di Sistema Portuale competente sui porti di Palermo, Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle, ha infatti, sotto la guida del Presidente Pasqualino Monti, sbloccato infrastrutture per 837 milioni di euro (al palo da decenni) e realizzato in quattro anni 488 milioni di euro di opere già collaudate. La presentazione si è tramutata quindi in una doppia occasione: da un lato, quella per confermare che "si può fare", come accaduto e sta accadendo nei porti della Sicilia nord occidentale; dall'altro in un possente j'accuse al sistema che,



a fronte di una politica impegnata nella semplificazione e nella realizzazione delle nuove opere, si scontra con un apparato burocratico in grado sempre e comunque di bloccare tutto.

Monti ha denunciato l'esistenza di un Codice bizantino degli appalti, con norme di semplificazione che si scontrano con burocrazia ministeriale, giungla dei finanziamenti, giungla delle rendicontazioni, passaggio infinito tra impegno di spesa e spesa reale. Monti ha ricordato come le Autorità di Sistema Portuale attendano dal 1994, da 29 anni, un codice di comportamento su temi come le concessioni e attendano anche la definizione di uno status giuridico differente da quello di Enti pubblici non economici che le condanna a non potersi confrontare sul mercato. Monti ha infine ricordato come le Autorità portuali, che dovre-

bero essere imprese che realizzano e vendono nel mondo il prodotto porto, siano quasi automaticamente sospettate se svolgono attività di promozione. Il Presidente dell'Autorità portuale, che è stato nominato dalla Presidenza del Consiglio, commissario per due opere quali il nuovo bacino di carenaggio per costruire navi e l'interfaccia porto-città nel porto di Palermo di altissimo valore per la Sicilia, ha riassunto come anche la funzione commissariale possa essere vanificata nei fatti dall'apparato burocratico. Nel caso dell'interfaccia porto-città è stata sufficiente la firma di un funzionario ministeriale per privare l'intervento dei fondi che erano stati destinati. Nel caso del bacino di carenaggio, quello che dovrebbe consentire a Palermo di costruire navi da crociera, lo stato dell'arte è ancora più paradossale: il

finanziamento per 81 milioni è stato spalmato su 15 anni e quindi su tempi incompatibili per un'opera per la quale comunque il porto non può ricorrere a mutui bancari, perché gli sono preclusi dall'impossibilità per Enti pubblici di fornire garanzie alle banche. In entrambi i casi solo nuove norme legislative, con sette mesi di ritardo, consentiranno forse di far partire i lavori. Monti ha anche indicato nella riforma portuale, in quella della pubblica amministrazione e in quella della giustizia, le scelte emergenziali senza le quali anche il PNRR sarà costretto a percorrere una rotta ad altissimo rischio e dall'intervento del presidente Monti è emerso anche un atto di accusa all'ambientalismo di slogan, con la denuncia della totale inutilità degli stanziamenti milionari per elettrificare le banchine portuali, quando tutto il naviglio mondiale si sta orientando verso scelte energetiche diverse e il costo dell'energia elettrica alla quale le navi dovrebbero collegarsi sarà fuori mercato. Anche Assarmatori presente all'evento con il Consigliere Matteo Catani, CEO di Grandi Navi Veloci, intervenuto principalmente sul tema del PNRR: "Di primaria importanza il rinnovo delle flotte ed il refitting dei traghetti, così come anche il Cold Ironing. Sono tutte infrastrutture fondamentali. Sul rinnovo delle flotte, in particolare, essenziali appaiono le reti Ten-T che assicurano i collegamenti. È impossibile pensare ora di fare tutti traghetti nuovi. Occorre una "aspettativa" ed attuare gli interventi di refit in direzione della transizione ecologica".

LA BEI FINANZIA IL PORTO DI GENOVA CON 300 MILIONI DI EURO

Genova, la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) attiva un prestito quadro di 300 milioni di euro all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale per contribuire a finanziare il più grande intervento di rinnovamento dell'area portuale ligure degli ultimi 25 anni. Il progetto, nato prima del crollo del Ponte Morandi, si è reso ancor più necessario e urgente dopo l'evento del 2018 che ha interessato molteplici entità pubbliche del territorio a voler intraprendere un ambizioso programma di investimenti volto al miglioramento dell'accesso alle aree portuali e aeroportuali liguri.

Il prestito BEI servirà a finanziare, tra gli altri, la nuova diga foranea di Genova per la quale il Governo ha stanziato un importo complessivo di 600 milioni di euro (500 milioni del Fondo complementare al PNRR; e 100 milioni del Fondo Infrastrutture Portuali). L'opera consentirà di ridurre i rischi di inondazioni causate dai cambiamenti climatici e permetterà alle moderne navi cargo di accedere agevolmente al sito portuale, ed eseguire manovre di carico e scarico merci in maniera sicura e sostenibile. Ciò renderà il Porto di Genova particolarmente accessibile, e rappresenterà un punto di forza strategico per lo sviluppo di quest'ultimo in termini capacitivi e produttivi. In aggiunta, si adatterà la rete ferroviaria circostante al Fuori Muro con binari da 750 metri per favorire il transito merci e ridurre il traffico stradale generato dai camion in arrivo. Il finanziamento della BEI permetterà il ri-



pristino di banchine esistenti e lo sviluppo di collegamenti elettrici nave-terra, il cosiddetto 'cold ironing', che consentirà alle navi ormeggiate di alimentarsi con la corrente da terra riducendo le emissioni di carburante. L'inizio dei lavori è previsto nel corso del 2022 con termine entro il 4° trimestre del 2026 per la Diga Foranea e il 2024 per i restanti interventi. Con questa operazione, il supporto BEI ai Porti Italiani supera il volume complessivo di 1 miliardo di euro. La BEI si conferma quindi come il principale finanziatore delle Autorità Portuali Italiane, supportando così un settore strategico per la connettività e lo sviluppo economico italiano ed europeo. Un settore che avrà, inoltre, un ruolo chiave nella lotta ai cambiamenti climatici e sarà in linea con le priorità della nuova politica dei prestiti per i trasporti

(transport lending policy) BEI.

Gelsomina Vigliotti, Vice Presidente della BEI ha commentato: "Siamo fieri di sostenere lo sviluppo infrastrutturale e ambientale del sistema portuale genovese, un polo chiave per l'economia, l'export e il turismo italiano. Uno dei principali obiettivi della BEI è Investire in infrastrutture che promuovano la connettività e la sostenibilità ambientale come strumenti per rafforzare la resilienza e la competitività dell'economia e per affermare il posizionamento strategico europeo a livello globale."

Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale "Siamo molto orgogliosi della firma di oggi che testimonia la vicinanza della principale Istituzione finanziaria Euro unitaria allo

sviluppo del primo porto italiano appartenente alla rete core Europea e la validità strategica della nuova Diga foranea di Genova per lo sviluppo del sistema logistico portuale all'insegna della sicurezza e della sostenibilità. L'impianto pianificatorio, tecnico progettuale, finanziario e autorizzativo dell'opera non ha precedenti per scrupolosità e analiticità; anche di questo andiamo fieri."

L'ambizioso disegno rappresenta per la BEI un progetto di comune interesse come previsto dal Trattato di Lisbona, nonché di supporto alla transizione ecologica verso modalità di trasporto a minor impatto ambientale, in linea con gli obiettivi dell'Unione Europea. Il raggiungimento di tale obiettivo sul suolo italiano consentirà di promuovere ulteriormente il trasporto navale e ferroviario attraverso l'introduzione di nuove infrastrutture di alimentazione alternative nei porti.

In tal senso, il finanziamento BEI contribuirà alla crescita ed espansione dei porti liguri, ed accrescerà la competitività dell'economia italiana in termini di sostenibilità, sicurezza e occupazionali. Si stima che verranno sostenuti circa 4 900 posti di lavoro l'anno durante la fase di implementazione.

Il progetto corrente rappresenta la terza operazione finanziaria concessa dalla BEI alle autorità portuali liguri, a seguito del successo degli investimenti emessi nel 2012 e 2013 a rinnovazione dei porti di Genova e di Savona.

Fernando Alessandro Cerri

Forum Confraspporto: Messina, "il Fit for 55 della Ue rischia di affondare lo shipping e non salva l'ambiente"

Critiche degli armatori aderenti a Confraspporto al pacchetto di norme per abbattere le emissioni delle navi: puniscono chi non usa carburanti "che non esistono" e favoriscono i porti extra europei

Roma, "La Ue sta sbagliando strada, le norme sullo shipping del Pacchetto Fit for 55, quelle per abbattere le emissioni delle navi, non aiuteranno l'ambiente e affosseranno l'economia". Lo ha detto il Presidente di Assarmatori Stefano Messina, nel suo intervento al Forum Internazionale di Confraspporto a Roma.

Come è noto nel luglio scorso la Commissione ha presentato un insieme di misure per la riduzione delle emissioni, che anticipano diverse scadenze del percorso di transizione energetica che l'IMO, l'autorità delle Nazioni Unite che si occupa di trasporto marittimo, ha avviato da oltre dieci anni. Per spingere lo shipping verso l'uso di fuel green la Commissione UE propo-



ne di disincentivare l'uso di carburanti fossili attraverso misure fiscali, come l'estensione al trasporto marittimo del sistema europeo di scambio delle emissioni (EU Emission Trading System - EU-ETS) e l'introduzione, a partire dal 2023, di una tassa da applicare a tutti i carburanti venduti nell'area economica europea, con l'opzione, per gli Stati Membri, di estenderla anche ai viaggi internazionali.

"Lo shipping internazionale che attualmente scala i porti europei cercherà di eludere le nuove imposizioni evitando di toccare i porti europei e scalando invece gli hub già esistenti ai confini dell'EU o di quelli - numerosi - in corso di realizzazione, ad esempio in Nord Africa sulla sponda sud del Mediterraneo. E l'aspetto più grave", ha aggiunto Messina, "è che questa impostazione autolesionistica non

servirà nemmeno a ridurre le emissioni, non perché manchi la volontà degli armatori, che anzi è forte, ma perché mancano le tecnologie, i fuel alternativi e le reti di distribuzione degli stessi. E mancheranno ancora per molto, mentre sono a disposizione carburanti di transizione, come il GNL, che nel pacchetto Fit for 55 non viene considerato green e sarà quindi tassato, ma che consente già di ridurre drasticamente le emissioni nocive e di iniziare il percorso verso la decarbonizzazione del trasporto marittimo con riduzioni dell'ordine anche del 20% delle emissioni di CO2".

"Alla politica", ha concluso Messina, "diamo, quindi, un messaggio chiaro: prima di sposare iniziative di Stati Membri che, oggettivamente, non subiscono le stesse conseguenze delle iniziative che coinvolgono lo shipping, l'Italia dovrebbe soppesare attentamente le ricadute economiche, industriali e sociali di quelle scelte. In ballo c'è il futuro dell'economia del Paese e del lavoro".

Prosegue il trend positivo per il network portuale laziale. Civitavecchia traina la ripresa: +21,5%

Musolino: "Nove mesi di forte crescita rispetto al 2020 in tutti i settori. Per i contenitori nell'ultimo trimestre si sentiranno anche gli effetti della linea diretta con la Cina".

Civitavecchia, prosegue il trend positivo dei Porti di Roma e del Lazio, come dimostrato dai dati di traffico dei primi nove mesi del 2021, in particolare nei porti di Civitavecchia e Gaeta. In generale, per quanto riguarda il dato complessivo del network dei tre porti laziali si evidenzia un traffico merci complessivo pari a circa 10 milioni di tonnellate con una crescita del 18% rispetto allo stesso periodo del 2020, sempre condizionato dalla pandemia da Covid-19. Nello specifico del periodo in questione, tra le varie tipologie, le merci liquide del network laziale chiudono con un +7,8%, mentre le merci solide con un +28,8%. E' Civitavecchia, il maggior scalo del network regionale, a registrare l'aumento più significativo con un +21,5% (7 milioni di tonnellate di traffico, 1,2 milioni in più rispetto al 2020), seguito dal porto di Gaeta con un +15,7% (1,2 milioni di tonnellate). Il porto di Fiumicino cresce del 5,4% (1,4 milioni di tonnellate). Per quanto riguarda Civitavecchia, si evidenzia una significativa crescita con riferimento a tutte le categorie merceologiche. Le rinfuse liquide, essenzialmente prodotti raffinati, sono aumentate del 24,6% (+122.776 tonnellate) mentre quelle solide di oltre il 24,9% (+325.477). Tra



queste ultime si segnala l'incremento del carbone (+22,8%; +236.272 tonnellate) e dei prodotti metallurgici (+39,4%; +64.793). Tra la categoria "merci in colli", per le quali l'incremento è pari al 19,9% (+805.198 tonnellate), si evidenzia la crescita del 23,1% (+777.043 tonnellate per complessive 4.146.052 tonnellate) del traffico Ro/Ro e dell'5,1% (+33.695 tonnellate per complessive 690.503 tonnellate) delle merci in contenitori. Unico dato che fa segnare un segno meno è il traffico dei container, i T.E.U. che registrano un -12,8% (71.622, -10.519). In netta ripresa anche il traffico passeggeri di linea che registra un aumento di oltre il 22,8% (+198.235) e un totale di 1.068.206 di passeggeri. Ugualmente in crescita, del 22,4% (+118.422), la categoria "automezzi" all'interno della quale si evidenzia un sostanziale in-

cremento della sottocategoria "mezzi pesanti" (+27,8%; +26.942). Molto positivi i numeri riguardanti il traffico crocieristico con un totale di 301.257 crocieristi e un +65,1% (+118.790), trend ulteriormente in crescita per la fine del 2021 che farà registrare oltre 500.000 passeggeri nel porto di Civitavecchia. Il presidente dell'Adsp Pino Musolino esprime molta soddisfazione per i suoi primi 9 mesi che, nonostante gli strascichi della pandemia, denotano già un trend di grande ripresa e di crescita: "L'aumento del 20% del tonnellaggio complessivo dei traffici - afferma Musolino - indica chiaramente come il sistema portuale del Lazio, con particolare riferimento a Civitavecchia, ma anche a Gaeta e Fiumicino, abbia intrapreso la strada giusta verso la ripresa, non solo sui passeggeri crocieristi, dove il setto-

re è ripartito a livello globale proprio da Civitavecchia, che nel 2021, con ogni probabilità, sarà il primo porto al mondo, ma soprattutto per quanto riguarda le merci. Il dato sui contenitori, nonostante sia ancora negativo, ma sostanzialmente in linea con l'anno passato, non tiene ancora conto della nuova linea diretta con la Cina, partita a fine settembre. La nostra azione comincia a dare i suoi frutti e il mercato inizia ad accorgersi delle potenzialità e dei vantaggi competitivi del nostro scalo. Il consolidamento di questo trend di crescita ci permetterà di affrontare il 2022 con un approccio finalmente non soltanto difensivo, ma di tipo proattivo, auspicando che possa essere l'anno di svolta rispetto all'emergenza e alla pandemia".

Fernando Alessandro Cerri