

PORTI. Il ministro dell'Ambiente ha chiesto il parere Ue – Gli operatori: «Non era necessario»

# I dragaggi non si sbloccano Decreto spedito a Bruxelles



Non si attua l'accordo trovato un anno fa: coro di proteste Assologistica: «Ormai siamo all'emergenza»

**S**enza dragaggi i porti nazionali rischiano di diventare una cosa piccolissima nel panorama della portualità europea e mediterranea. Non c'è alternativa: se si vuol portare negli scali marittimi la grande flotta mondiale delle portacontainer, quella delle over 8mila teu, con pescaggi a partire dai 13/14 metri, si devo-

no approfondire i fondali alle banchine.

Nei giorni scorsi, in modi diversi, Assologistica, Assoport, Confitarma e Federagenti hanno vivacemente protestato. Nei confronti del ministero dell'Ambiente accusato di rallentare la firma del decreto – frutto della concertazione tra Trasporti, Infrastrutture, lo stesso Ambiente e della collaborazione di Icrim e Assoport – che avrebbe finalmente consentito di sbloccare i lavori nei porti.

Cosa è successo? «La politica – afferma in una dura nota Assologistica – continua a ignorare l'emergenza dovuta ai mancati dragaggi». Anche Assoport, che sulla questione ha scritto ai ministri Pecoraro Scanio, Bianchi e Di Pietro, conferma che, nonostante le ripetute rassicurazioni, la questione, da oltre un anno, non fa un passo avanti. Ciò che lascia davvero interdetti è la decisione del ministro Pecoraro Scanio, che per legge deve provvedere al decreto, di investire della que-

stione i servizi competenti dell'Unione europea.

Secondo gli addetti ai lavori sarebbe una decisione del tutto eccessiva che produce ulteriori ritardi. «Evidenziamo con forza il problema dragaggi – conferma Luigi Robba, segretario generale di Assoport – in un convegno a inizio 2007. In quell'occasione, sia il presidente Donati, che il suo collega Meta, rispettivamente delle commissioni competenti di Senato e Camera, presero a cuore il problema. Dopo pochi mesi,

a maggio, è stato approntato il decreto, molto tecnico che, se non risolveva in tutto il problema, dava certezze ai porti, quantomeno in termini procedurali. Ad esempio, un aspetto positivo era che un progetto di dragaggio poteva essere presentato contestualmente al progetto di bonifica. Con evi-

denti benefici sui tempi. Poi, il decreto dava una serie di suggerimenti su come realizzare campionature e analisi dei materiali». Non risolveva tutti i problemi, ma consentiva l'avvio delle procedure dando un segnale positivo perché sulla questione c'era l'attenzione del Governo. Invece, il decreto

è ancora in alto mare. Fermo al Consiglio di Stato ed a Bruxelles.

Chi rischia di più dai mancati dragaggi? Un poco tutti i porti, ma soprattutto quelli che hanno allo studio progetti di nuove infrastrutture o di sviluppo di quelle attuali per nuovi e più importanti traffici: Taranto, Livorno, Piombino, Napoli, Augusta, La Spezia tra questi.

Molto grave la situazione a Taranto. A ottobre, all'assemblea Assoport, dove si registrò il sostanziale nulla di fatto sulla questione criti-

cato anche da Meta e Donati, il presidente dell'Autorità pugliese Conte minacciò le dimissioni se il suo porto non fosse stato dragato. Nei giorni scorsi, il consigliere regionale Lospinuso (An) ha definito «pilateasca e astrusa» la decisione del ministro dell'Ambiente di «rinviare alla Comunità europea la pratica dei dragaggi».

«Per i mancati dragaggi a Taranto – conferma Giancarlo Russo, direttore del terminal container e vicepresidente di Assologistica – abbiamo perso un consistente traffico della Msc. In questo modo, non riusciamo a essere competitivi rispetto ad altri hub esteri concorrenti, come Algeciras, Pireo, Malta, Valencia. È impossibile poter pensare a un futuro sviluppo dei traffici senza dragare i fondali del porto. Abbiamo un piano d'investimenti a fronte di un progetto preliminare sui dragaggi per portare i fondali alla banchina a un pescaggio di 15,5 metri, che riguarda anche il riutilizzo dei materiali dragati per la realizzazione di nuove banchine». ■

LUCIANO BOSSO

## La Finanziaria 2007

Nei siti oggetto di interventi di bonifica di interesse nazionale ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, il cui perimetro comprende in tutto o in parte la circoscrizione dell'Autorità portuale, le operazioni di dragaggio possono essere svolte anche contestualmente alla predisposizione del progetto relativo alle attività di bonifica. Al fine di evitare che tali operazioni possano pregiudicare la futura bonifica del sito, il progetto di dragaggio, basato su tecniche idonee a evitare la dispersione del materiale, è presentato dall'Autorità portuale, o laddove non istituita dall'ente competente, al ministero delle Infrastrutture, che lo approva entro trenta giorni sotto il profilo tecnico-economico e lo trasmette al ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare per l'approvazione definitiva. Il decreto di approvazione del ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare deve intervenire entro trenta giorni dalla suddetta trasmissione.

Approvazione in conferenza dei servizi – Ora manca solo la Via

## Disco verde al terminal di Vado Maersk firma la convenzione

**D**ecisivo passo avanti per il nuovo terminal multipurpose nel porto di Savona-Vado Ligure. Il Project financing vinto dall'associazione temporanea di imprese capitanata dalla danese Apm Terminal del gruppo Maersk, affiancata dalle italiane Grandi Lavori Fincosit e Technital, ha segnato una tappa importante il 21 febbraio scorso quando le imprese aggiudicatrici hanno incassato il disco verde della conferenza di servizi, che ha avallato il progetto preliminare chiedendo solo un maggiore sforzo per ridurre le emissioni in atmosfera, attraverso l'impiego di sistemi di movimentazione meno impattanti, nel rispetto delle normative europee in vigore dal 2011.

L'investimento complessivo ammonta a 450 milioni di euro, 300 milioni saranno messi a disposizione dallo Stato e dalla Regione Liguria, i restanti 150 milioni spetteranno al promotore privato che dovrà gestire la piattaforma da 800mila contenitori l'anno. Tra le opere accessorie figurano anche lo spostamento della diga foranea, l'adeguamento della viabilità portuale e la costruzione di nuovi varchi, per un importo complessivo di 60 milioni di euro.

È stata sottoscritta anche la convenzione tra i privati e l'Autorità portuale di Savona, ora si attende il passo successivo: la presentazione del progetto definitivo del nuovo terminal da 250mila metri quadrati (200mila destinati al terminal contenitori) con una banchina di 700 metri, profondità dei fondali da 15 a 20 metri e due espansioni dedicate al terminal Rinfuse (collegato a terra esclusivamente via nastri) e al terminal

dei prodotti petroliferi. Sarà realizzato anche un nuovo molo con un cerchio di evoluzione di 600 metri con un accosto per i carichi di carbone destinati alla centrale termoelettrica «Tirreno Power» di Vado.

L'ultimo scoglio, prima dell'apertura dei cantieri, sarà la valutazione di impatto ambientale a cura degli uffici regionali. Maersk è il terzo operatore al mondo e ha puntato forte su Vado Ligure, annunciando un piano di ristrutturazione a Genova dove sono previsti 130 esuberanti. A Vado Ligure l'impatto occupazionale sarà notevole e la nuova infrastruttura porterà in dote «quasi 500 occupati tra diretti e indiretti», riferisce il sindaco, Carlo Giacobbe, che ha dovuto fare i conti con le critiche degli ambientalisti e registrare anche l'esito negativo di un referendum consultivo popolare. Il 60 per cento dei residenti votanti (in tutto 1.887) aveva respinto il progetto, mentre in 1.216 hanno accolto positivamente il progetto presentato da Maersk. Ci ha pensato il Consiglio comunale ad approvare il piano, chiedendo alcune modifiche al progetto «per ridurre l'impatto ambientale».

Una richiesta avallata dal presidente dell'Autorità portuale, Cristoforo Canavese: «Tutto verrà fatto a regola e il via ai lavori potrà avvenire solo dopo l'esito favorevole della valutazione di impatto ambientale regionale e non prima – ha confermato – in modo da fornire le più alte garanzie sul rispetto delle leggi di inquinamento acustico, marino e atmosferico». ■

GABRIELE MASTELLARINI



## GRIMALDI GROUP

Short Sea Services

LINEE TRAGHETTO MERCI / PASSEGGERI

Rotabili • Container • Trasporti Frigo • Merci Pericolose • Trasporti Eccezionali



BARCELONA

VALENCIA

TOLONE

PORTO VECCHIO

TUNISI

TRIPOLI

GENOVA

LIVORNO

PALERMO

MALTA

MISRATAH

CIVITAVECCHIA

SALERNO

CATANIA

**130 MILA**  
Tir trasportati annui

**€120 MILIONI**  
in benefici sociali e ambientali annui

ITALIA • SPAGNA • FRANCIA • TUNISIA • MALTA • LIBIA

**GRIMALDI GROUP**  
UFFICIO SHORT SEA SERVICES  
Tel. +39 081 496 777  
Fax +39 081 551 74 01  
www.grimaldi.napoli.it  
switchboard@grimaldi.napoli.it  
www.grimaldi-ferries.com

