



Lo sviluppo Entra nella fase attuativa il grande progetto finanziato dall'Ue. Sistema integrato tra gli scali campani

Porto anti-caos, via alla sfida Napoli

Martedì l'ok alle modifiche del Prg portuale: più ormeggi e spazi di manovra per le navi

Antonino Pane

Navi in coda per scaricare, disagi, paralisi. Bisogna stringere i tempi. Se è vero che per gli armatori una nave ferma è un costo secco, bisogna evitare la fuga verso altri porti. Lo scalo di Napoli scoppia, il Grande Progetto è l'unica via di uscita per recuperare spazi e produttività. Sbloccata la capacità di spesa, dopo aver scongiurato un preoccupante stand-by legato al pagamento imposto dal Governo in favore dei costruttori del termovalorizzatore di Acerra, la Regione vuole rispettare tutti i tempi legati alla realizzazione dei Grandi Progetti a cominciare da quelli relativi ai porti di Napoli e di Salerno. Il primo a sostenere il timing è proprio il Presidente Dassatti. La prima verifica sul campo è prevista per martedì, quando il Comitato Portuale di Napoli e Castellammare dovrà approvare il recepimento nel nuovo piano regolatore del porto delle modifiche già indicate nella precedente seduta di febbraio, indispensabili per l'attuazione di alcuni progetti.

Oltre quattrocento milioni di spesa pubblica a valere sui fondi europei per dare impulso all'industria del sistema portuale campano e creare così un volano per l'economia della Regione e, soprattutto, per l'occupazione: una sfida lanciata in prima persona dal governatore Stefano Caldoro e raccolta dall'Europa; un intervento che apre le porte anche a nuovi investimenti privati per i porti equivalenti a quelli dei finanziamenti

pubblici e che, insieme a quelli già stanziati, supereranno la cifra complessiva di 1,3 miliardi di Euro. Non a caso l'Autorità Portuale - come ha chiarito lo stesso presidente Luciano Dassatti - ha chiesto l'acquisizione delle rendicontazioni e degli adeguamenti dei piani di impresa; un

vero e proprio monitoraggio di tutte le aziende concessionarie di aree demaniali, per verificare il rapporto fatturato/spazio e la capacità di investimento delle singole aziende. Un vero e proprio dossier produttivo del porto a cui toccherà ristabilire la giusta redditività di ogni metro quadrato occupato.

Il nuovo piano regolatore portuale contiene anche l'aggiornamento del parco progetti messo a punto dall'unità operativa della Regione. Nello specifico si tratta di dodici interventi, tutti ritenuti indispensabili per migliorare le capacità infrastrutturali: si va dalla realizzazione di un impianto di scarico all'esterno della diga foranea a servizio del terminal petroli, alla formazione di una colmata a mare per il tombamento dell'attuale darsena petroli e il conseguente ricavo di una superficie utile di circa 90mila metri quadrati. Uno spazio enorme che si collegherà al progetto di tombamento già avviato della darsena di levante in modo da avere gli spazi sufficienti per far accostare, senza manovre, le moderne meganavi portacontainer. In questa direzione

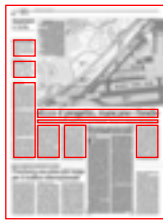
va anche l'escavo dei fondali dell'area orientale del porto: il continuo insabbiamento, infatti, mette in pericolo proprio l'arrivo delle supernavi. Interessato all'escavo dei fondali è anche il bacino di ponente, dove avvengono le evoluzioni delle grandi navi per arrivare agli ormeggi. Tutto il materiale asportato dal fondo del porto servirà per riempire le casse di colmata della darsena di levante e quelle della darsena petroli.

Un altro punto su cui il Piano regolatore portuale focalizza l'attenzione è il molo San Vincenzo. Il Grande Progetto prevede, infatti, oltre alla bonifica dagli ordigni bellici inesplosi, il recupero dei relitti che oggi, di fatto, impediscono l'utilizzo della struttura. Relitti che, poi, insieme ai reperti recuperati potranno essere restaurati in uno spazio/mostra aperto al pubblico. Sono poi previsti gli interventi di riorganizzazione, ampliamento e riqualificazione dell'area destinata alla cantieristica, la rimodulazione della rete della viabilità interna al porto e la conseguente realizzazione di sottopassi e gallerie e la formazione di numerosi parcheggi multi piano interrati a profilo della viabilità urbana. E, infine, l'atteso completamento della rete fognaria portuale e l'attuazione di un piano per produrre energia pulita da asservire al porto mediante l'utilizzo delle superficie di copertura degli edifici demaniali con pannelli solari, nell'ambito di una più complessa politica ambientale.

Il budget
Fondi europei e risorse private: investimenti per 1,3 miliardi



Crescita Veduta del porto di Napoli; sotto, l'affondamento della «Costa Concordia» al Giglio



«Ecco il progetto, mancano i fondi»

Fontanarossa escluso dall'Ue dal "core network". Accuse al «silenzio della Regione»

PINELLA LEOCATÀ

CATANIA. Realizzare il «nodo intermodale» - cioè la stretta interconnessione tra aeroporto, ferrovia e trasporto su gomma - è presupposto indispensabile per fare di Fontanarossa un aeroporto internazionale. Una precondizione che va associata a quella dell'allungamento dell'attuale pista e della realizzazione di una nuova, prospettiva tecnicamente possibile con l'interramento dei binari che passano a ridosso del sedime aeroportuale e che, finora, hanno limitato la lunghezza della pista e, dunque, la possibilità di fare atterrare e decollare grandi aerei adeguati alle tratte intercontinentali.

Il presidente della Sac, ing. Gaetano Mancini, lo dice con chiarezza: lo sviluppo della Sicilia Orientale passa attraverso l'incremento del turismo e questo, a sua volta, presuppone e richiede, oltre all'attrattività del territorio, una facile ed efficace accessibilità dei luoghi e, dunque, la possibilità, non appena atterrati all'aeroporto, di raggiungere con rapidità e comodità le destinazioni scelte. E, dunque, l'esistenza di una rete di ferrovia-metropolitana-bus che si dirama dall'interno dell'aeroporto. Ed è quello che si propone di fare il «Nodo intermodale» il cui progetto di fattibilità, per un costo complessivo di 2 milioni, è stato cofinanziato dall'Unione Europea con 1 milione.

Ma se il progetto è stato selezionato e scelto tra i tanti presentati dagli aeroporti del Nord Europa - un riconoscimento dell'importanza strategica del nodo Catania e della qualità della progettazione dei suoi tecnici - c'è l'alto rischio che non possa realizzarsi per mancanza di fondi. Assurdo, ma vero, la stessa Unione Europea che ha finanziato lo studio ha escluso l'aeroporto di Catania dal ristretto numero dei 10 considerati strategici - il cosiddetto «core network» - che potranno attingere ai 37 miliardi messi a disposizione dall'Europa nell'ambito dei

fondi Por. E questo perché, in corso d'opera, sono stati modificati i criteri per la loro individuazione preferendo a quello del bacino d'utenza, quello dell'area metropolitana di riferimento. Cosicché gli aeroporti di Genova, Torino e Bologna sono stati ammessi, quello di Catania no. Eppure, a differenza dei primi, quello di Fontanarossa - che è il sesto aeroporto d'Italia e ha un bacino di ben 3,5 milioni di abitanti - ha un potenziale di sviluppo enorme, di gran lunga superiore a quello dei «prescelti», perché serve 7 delle 9 province siciliane.

Un'esclusione che il presidente della provincia di Siracusa Nicola Bono interpreta come l'affermarsi di interessi lobbistici e definisce, senza mezzi termini, uno scandalo. Uno scandalo politico perché l'esclusione dell'aeroporto di Catania dalle risorse europee per realizzare la seconda pista e il nodo intermodale è ca-

duta «nel silenzio della politica e della

Regione, sebbene questa sia una questione che riguarda tutta la Sicilia Orientale». Di qui una doppia critica: all'Unione europea - «che ci impone bilanci stupidi e che adesso ci marginalizza» - e alla Regione e ai Comuni interessati, a partire da quello di Catania. Ma il sindaco Raffaele Stancanelli replica a muso duro che il Comune di Catania non ha saputo nulla di questo progetto e dell'esclusione dai finanziamenti dal momento che non fa parte della Sac, «all'origine per responsabilità di Scapagnini che, a differenza della Provincia, non volle versare la quota di partecipazione richiesta, ma poi perché la nostra disponibilità ad entrare nella società non è stata accolta».

Il presidente Enac Vito Riggio sprona ad andare avanti. «Intanto - dice con senso dell'humor - c'è un progetto premiato e finanziato dalla Ue, in una regio-

ne quale la Sicilia dove spesso i fondi non arrivano per mancanza di progetti». E se il progetto c'è, ed è buono tanto da essere stato premiato, allora «bisogna sperare che le classi dirigenti meridionali comincino a privilegiare la gallina anziché l'uovo: le ferrovie anziché il ferroviere». Fuor di metafora: le infrastrutture anziché le clientele, il bene comune anziché quello personale, lo sviluppo futuro anziché i voti per l'oggi. Il presidente Riggio annuncia di avere già discusso della vicenda con il ministro per le Infrastrutture Corrado Passera che condivide l'inadeguatezza del criterio scelto. «Lo sviluppo turistico di Catania passa dall'aeroporto - continua il presidente dell'Enac - ma se questo non è collegato al territorio resta soltanto una cattedrale nel deserto. Allora su questo fronte è indispensabile sollecitare subito le forze, oggi le debolezze, politiche.

Il nodo intermodale.

L'interconnessione tra aeroporto, ferrovia e trasporto su gomma. A rischio i finanziamenti europei

Il paradosso. L'Ue, che ha cofinanziato il piano, ha escluso lo scalo etneo dal "core network", ovvero i 10 aeroporti strategici



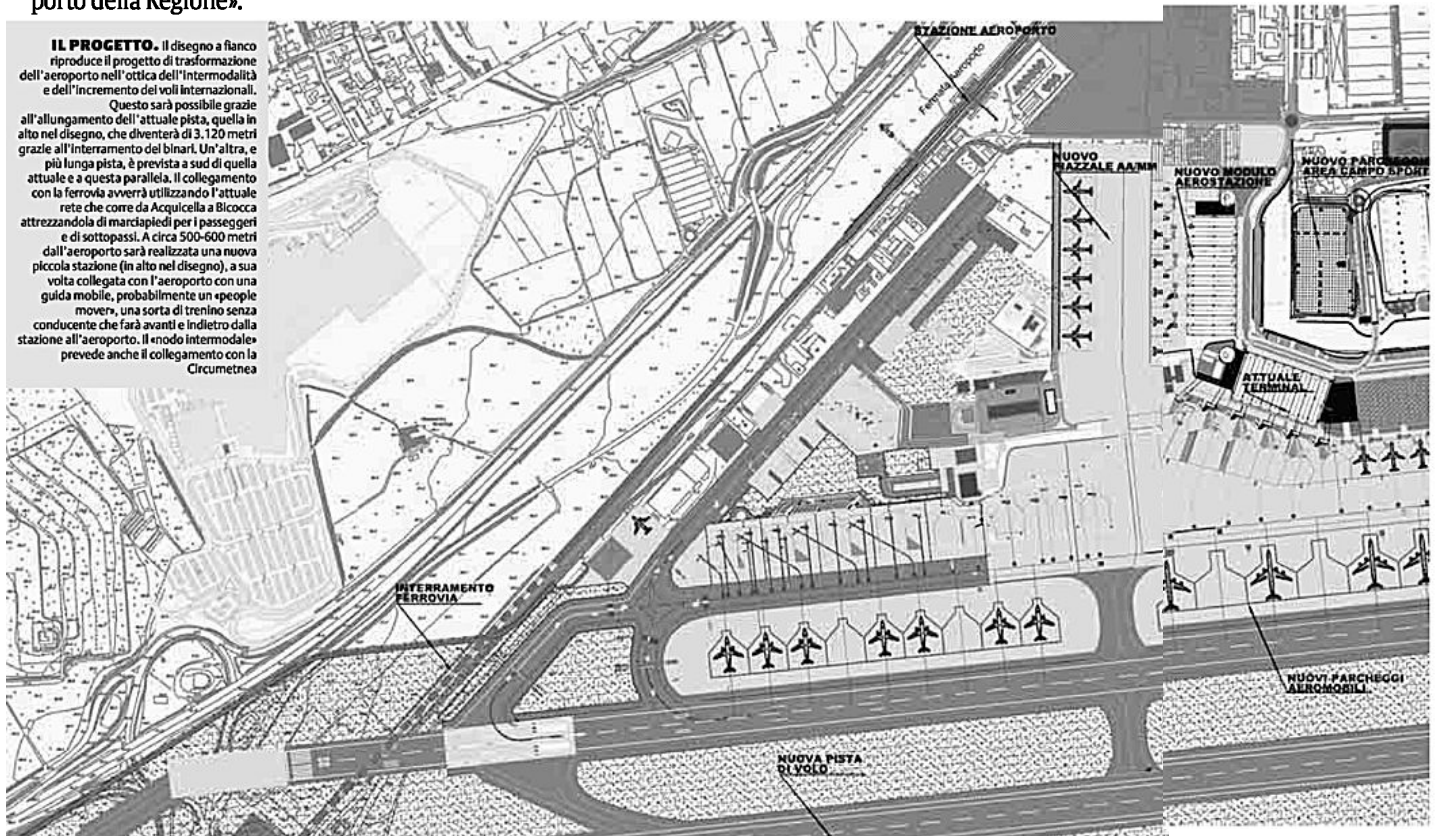
«Abbiamo un progetto e competenze tecniche riconosciute. Dobbiamo trovare i fondi».

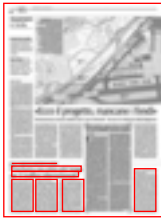
Per quanto riguarda l'aeroporto di Catania il presidente dell'Enac riconosce che, negli ultimi 3 anni, con la gestione dell'ing. Mancini, «c'è stato un salto di qualità, anche se so che non è apprezzato rispetto alle esigenze di sottogoverno che oggi vengono chiamate, più finemente, con il termine di governance. A Catania si è fatto un lavoro che deve essere continuato».

E aggiunge. «Gli aeroporti siciliani oggi sono l'unica cosa appetibile per gli investitori. Bisogna ricapitalizzarli superando l'idea che solo la politica può gestire le infrastrutture. Oggi, data la crisi della finanza locale e poiché è difficile quotarsi in Borsa (sono necessari circa 10 milioni per studi e prospetti) è meglio privatizzare e bisogna fare gare pubbliche per trovare gli investimenti perché senza farina non si fanno zeppole».

E l'ing. Alessandro Cardi, della Direzione centrale infrastrutture Aeroporti, ribadisce che la scelta degli aeroporti da finanziare con i fondi Por è ancora all'analisi del Parlamento europeo e che si può ancora intervenire. Ma bisogna lottare per questo. C'è l'appoggio del ministro Passera, ma «sarebbe necessario il supporto della Regione».

IL PROGETTO. Il disegno a fianco riproduce il progetto di trasformazione dell'aeroporto nell'ottica dell'intermodalità e dell'incremento dei voli internazionali. Questo sarà possibile grazie all'allungamento dell'attuale pista, quella in alto nel disegno, che diventerà di 3.120 metri grazie all'interramento dei binari. Un'altra, e più lunga pista, è prevista a sud di quella attuale e a questa parallela. Il collegamento con la ferrovia avverrà utilizzando l'attuale rete che corre da Aciculcella a Bicocca attrezzandola di marciapiedi per i passeggeri e di sottopass. A circa 500-600 metri dall'aeroporto sarà realizzata una nuova piccola stazione (in alto nel disegno), a sua volta collegata con l'aeroporto con una guida mobile, probabilmente un «people mover», una sorta di trenino senza conducente che farà avanti e indietro dalla stazione all'aeroporto. Il «modo intermodale» prevede anche il collegamento con la Circumetnea





■ LUCI E OMBRE DELL'AEROPORTO DI CATANIA

Prioritaria una pista più lunga per il traffico internazionale

CATANIA. L'ing. Gaetano Mancini, presidente della Sac, parte dai dati. E i dati dicono che, nonostante la crisi, l'aeroporto di Catania è una struttura significativa nel panorama nazionale tanto che da due anni ha conquistato circa il 15% del mercato aeroportuale italiano. E le proiezioni prevedono un ulteriore sviluppo: il raggiungimento, entro il 2015, di un numero di passeggeri che andrà da 7 a 9 milioni che diventeranno 18 milioni nel 2040, a strutture inalterate. Una ragione in più per prevedere investimenti e miglioramenti. Buona anche la gestione con un utile netto di 3.339.000 euro, con una produttività notevolmente migliorata e una previsione di investimenti in autofinanziamento per oltre 100 milioni di euro. A questo si aggiunge la realizzazione di parcheggi, di verde pubblico e

il miglioramento dei servizi.

Il traffico aereo a Fontanarossa si divide come segue: 50% voli di linea tradizionali, 41% low cost e 9% charter. E ancora. I passeggeri - che volano soprattutto in direzione di Roma e Milano - si muovono al 36% per turismo, al 33% per ragioni di famiglia e al 31% per motivi di lavoro. Questo significa che l'80% del traffico è domestico e solo il 20% internazionale, l'esatto opposto di quanto si registra all'aeroporto di Venezia. E, si sa, è il traffico internazionale che porta ricchezza sul territorio. Ed è proprio in quest'ottica che diventano prioritari e indispensabili l'allungamento dell'attuale pista fino a 3.120 metri - grazie all'interramento della rete ferroviaria - e, in prospettiva, la realizzazione di un'altra e più lunga pista, e la realizzazione del «nodo in-

termodale» il cui progetto è stato selezionato e cofinanziato dall'Unione europea con 1 milione (un altro milione lo mettono Sac ed Enac) nell'ambito del programma Ten-T come parte fondamentale del cosiddetto corridoio Palermo-Berlino. Ed è considerato fondamentale in quanto inserito in un progetto globale volto a rafforzare l'accessibilità territoriale e urbana grazie alle connessioni con la ferrovia e la metropolitana. Perché è il traffico su rotaia che garantisce velocità, sicurezza, puntualità, e un minore impatto ambientale. Il progetto globale prevede: la realizzazione del raddoppio ferroviario sulla linea Catania-Palermo; una nuova stazione a Bicocca e una nei pressi dell'aeroporto, a sua volta collegata al terminal; la variante dell'ultimo tratto della metropolitana Cir-

cumetnea. La progettazione va ultimata entro il 2012 e i lavori dovranno partire entro il 2016.

L'ing. Roberto Mancini, responsabile della Direttrice Tirrenica Sud per Rete ferrovie italiane (Rfi), spiega che per il collegamento della ferrovia all'aeroporto è stata scelta la soluzione più semplice, quella di non creare un nuovo percorso - costoso e dall'impatto ambientale notevole - ma di utilizzare l'attuale rete che va da Acquicella a Bicocca attrezzandola con marciapiedi e sottopassi e con una nuova stazione a 500-600 metri dall'aeroporto con il quale sarà collegata attraverso una guida mobile le cui caratteristiche non sono state ancora definite. E' probabile che si opti per un «people mover», una sorta di trenino senza conducente che farà avanti e indietro, in tempi ravvicinati, dalla nuova piccola struttura della stazione all'aeroporto. Inoltre l'ing. Roberto Mancini sottolinea che la stazione di Bicocca è stata confermata come strategica come polo merci fondamentale della Sicilia Orientale e non solo. Un polo che s'in-

serisce nel progetto di raddoppio ferroviario della Catenanov-Bicocca. Il responsabile di Rfi dice di non conoscere il progetto del costatissimo tratto del raddoppio ferroviario, quello che va dalla stazione centrale ad Acquicella, che comporterebbe la realizzazione di una calotta di plexiglas di 7 metri sugli Archi della Marina, la demolizione di numerosi palazzi settecenteschi e ottocenteschi e la devastazione dei resti archeologici che l'area conserva. Ma, di fronte alla ferma posizione del sindaco e della città, si dice disponibile a valutare soluzioni alternative, se possibile.

Infine, per la Provincia di Catania, l'ing. Giuseppe Galizia, ha ribadito che l'aeroporto non deve essere spostato altrove - anche perché un aeroporto lo fa il mercato e non si decide a tavolino - ma va valorizzato con un migliore raccordo con la Circumetnea e potenziando la mobilità da e per il centro.

P.L.



TRASPORTI

IL FUTURO DELL'AREA JONICA

PRIMA E DOPO

L'annuncio delle imponenti opere infrastrutturali risale già al 1998, ma ora l'impegno è a chiudere in 24 mesi

Accordo per Taranto «porto dell'Europa»

Puglia e governo sbloccano un investimento di 190 milioni

ALESSANDRA FLAVETTA

● **ROMA.** Un accordo storico, capace di ridisegnare il futuro del porto di Taranto, della Puglia e dei traffici marittimi commerciali, nazionali e internazionali, è stato siglato ieri mattina, alla presidenza del Consiglio dei ministri, da governo, Regione Puglia, Provincia, Comune e Autorità Portuale di Taranto, Sogesid, Ferrovie dello Stato e compagnie di navigazione e logistica impegnate nello scalo pugliese: Evergreen, Tct, Luante Estate B.V. Gsi Logistic e i cinesi di Hutchison. Gli interventi per la riqualificazione e l'ampliamento del porto sono quelli di cui si parla da anni, alcuni dal lontano protocollo del 1998: la nuova diga foranea di protezione del porto, la riqualificazione delle aree ricadenti nel Sin, il sito di bonifica di Interesse Nazionale, la riconfigurazione della banchina del molo polisettoriale, l'ammodernamento della banchina e dei piazzali, il dragaggio dei fondali, il tutto per investimenti di quasi 190 milioni di euro. La novità è che le parti si impegnano a terminare gli interventi in 24 mesi a partire da ieri, a garantire la movimentazione di 1 milione di container nell'anno successivo alla fine dei lavori, a trasformare la mobilità dei 160 lavoratori della Evergreen in cassa integrazione a rotazione, mentre la Tct recupererà le due linee di traffico spostate sul Pireo.

Scongiurati i licenziamenti, il governatore della Puglia **Nichi Vendola** ringrazia il governo per la nomina del commissario straor-

dinario **Sergio Prete**, che è anche presidente dell'Autorità portuale di Taranto, definito dal ministro per la Coesione territoriale **Fabrizio Barca** «l'acceleratore» dell'accordo.

Il ministro attribuisce il grande risultato raggiunto «al livello e alla qualità della cooperazione istituzionale rafforzata. L'accordo odierno rientra nella strategia di rilancio degli investimenti pubblici in Europa a cui il nostro governo sta lavorando». Soddisfatti anche il sottosegretario al ministero dell'Ambiente, il foggiano **Tullio Fanelli** e il viceministro delle Infrastrutture e Trasporti, **Mario Ciaccia**,

VENDOLA E MINERVINI

«Passo dopo passo portati a casa anche 35 milioni per il raccordo ferroviario e 219 per la piastra logistica»

che nel marzo scorso ha inaugurato il primo cantiere della piastra logistica di Taranto, la cui funzione, osserva, sarebbe stata vanificata senza gli impegni messi nero su bianco, ieri, in un crono programma dei lavori sulla cui attuazione vigilerà il commissario Lepre.

«Ora - aggiunge Ciaccia - si restituisce alla Puglia una grande possibilità di recupero, importante per l'Italia e l'Europa, che considerano strategico il Porto di Taranto». Lo scalo tarantino non solo sarà «il più infrastrutturato

d'Italia, ma con il dragaggio - ricorda Vendola - diventerà l'unico porto italiano a poter ospitare le navi container di ultima generazione e quindi anche il traffico internazionale: quello che si muove da nord verso sud, dalla Cina cioè verso Rotterdam, dovrà rivedere le proprie rotte». Non è probabilmente un caso che l'autorità portuale di Taranto abbia siglato due accordi di collaborazione con Shanghai e lo scalo olandese.

Emozionati, il presidente della Provincia di Taranto, **Giovanni Florido**, e il sindaco della città, **Ippazio Stefano**, si sono impegnati a non deludere le aspettative riposte sullo scalo pugliese, dopo aver ringraziato il governo per l'attenzione manifestata durante tutta la lunga istruttoria. Se Taranto è candidata ad essere uno dei principali Hub del Mediterraneo, secondo l'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, **Guglielmo Minervini** (assente all'incontro perché impegnato alla Camera dei deputati) è perché questa candidatura «l'abbiamo conquistata tappa dopo tappa: con il protocollo d'intesa con Rfi del giugno del 2010 che ha assegnato 35 milioni per il raccordo ferroviario, con lo sblocco della delibera Cipe per il finanziamento di 219 milioni della piastra logistica», fino al protocollo di ieri. Presente alla firma anche il deputato tarantino **Ludovico Vico**, che rileva come «la commissione Trasporti abbia certificato l'importanza del porto di Taranto, collocato tra i dieci scali strategici del Mediterraneo, come previsto dall'Ue».



LA FIRMA

Il presidente della Regione Puglia, Nichi Vendola, col viceministro alle Infrastrutture e Trasporti, Mario Ciaccia. Più in là il ministro per la Coesione, Fabrizio Barca