

GIUNGONO A MATURAZIONE PROGETTI E FINANZIAMENTI

I porti italiani

ALLA PROVA DEI FATTI FABRIZIO BONOMO

La portualità italiana non catalizza certo il volume di investimenti di altre modalità di trasporto, come quelle su gomma e su ferro, ma in questi anni si avvia a registrare un record senza precedenti dopo la lunga crisi degli anni Ottanta, sia come volumi di traffico che come sviluppo delle infrastrutture.

Nel primo caso la svolta deriva da una profonda riorganizzazione delle strutture di gestione e dall'apertura ai privati, sancita dalla legge 84 del 1994, accanto ad alcune operazioni preveggenti e geniali come l'apertura al traffico container del porto di Gioia Tauro, che ha avuto riflessi immediati su tutta la portualità mediterranea ed europea. Nel secondo caso assume un ruolo significativo la finanza pubbli-

Nel 2003 giungono a maturazione i progetti per il riassetto e il rilancio dei porti e delle autostrade del mare avviati alla fine degli anni Novanta, e ai circa 1.800 milioni di euro stanziati fra il 1999 e il 2001 si aggiungono oggi i 1.400 della finanziaria 2002, senza contare le opere inserite nel Primo programma della Legge obiettivo, che hanno un costo stimato di circa 2.700 milioni di euro

ca, e non potrebbe essere altrimenti, che a partire dal 1999 ha finanziato in modo sempre più consistente i programmi di ampliamento, ammodernamento e riqua-

lificazione dei porti, fino a giungere oggi, agosto 2003, a prevedere lavori per oltre 6 miliardi di euro (quasi 12 mila miliardi di lire).



Una base economica per i prossimi 15 anni

La dimensione delle risorse destinate ai porti non sembra molta, specie se confrontata con quella delle ferrovie o delle stradali, considerando che oggi, agosto 2003, all'insieme della portualità italia-

na viene destinato o previsto l'equivalente di una tratta dell'alta velocità (6.878 milioni di euro per la Torino-Milano, 6.159 per la Milano-Bologna).

Si tratta però di una somma consistente per il settore, che in parte risponde al fabbisogno di circa 2.590 milioni di euro (circa 5 mila miliardi di lire) espresso dalle Autorità portuali nell'ambito dei propri Programmi operativi triennali,

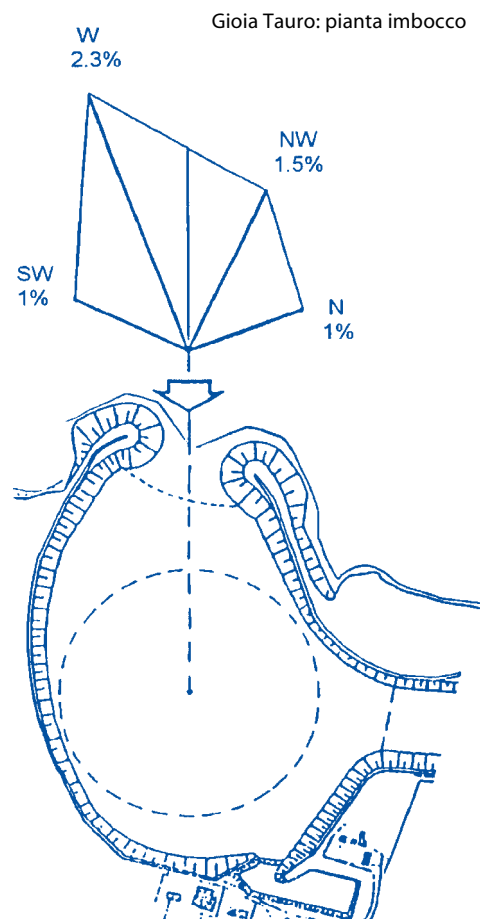
come riportato nel Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl), e in parte a quanto lo stesso Pgtl prevede in termini di investimenti prioritari nei porti nel decennio 2000-2010, cioè circa 6 mila miliardi di lire.

Quadro di riferimento

Così il 2003 vede porre le basi, almeno nei numeri, per proseguire nel programma di grande infrastrutturazione dei nostri porti, in atto già a partire dalla fine degli anni Novanta, e quindi costruzione di nuovi moli frangiflutti, scavo di fondali, banchine, piazzali, strade e ferrovie d'accesso.

Sono interventi realizzati essenzialmente dalla mano pubblica, sia perchè i porti sono per la stragrande maggioranza statali, sia perchè si tratta di opere costose e con lunghi tempi di realizzazione.

Gioia Tauro: vista zenitale del modello del progetto



I privati hanno investito e continuano a farlo sulle sovrastrutture di banchina, come carriponte, gru a cavaliere, carrelli e, in pochissimi casi, magazzini; oggi si parla anche di spazi logistici e di strade d'accesso, ma rimangono comunque opere di dimensione e costi minori rispetto a un'infrastruttura portuale.

Per questo motivo è nel bilancio dello Stato e nelle leggi di finanziamento che bisogna guardare (altri tipi di fondi sono assolutamente marginali, come quelli degli Enti locali e dell'Unione europea), in particolare nelle risorse assegnate dalla legge 413/1998 e dai successivi rifinanziamenti.

Va precisato che si tratta di finanziamenti indiretti, di mutui coperti dalla garanzia dello Stato: con le leggi di spesa si autorizzano le Autorità portuali a indire gare per la stipula di mutui – della durata di 15 anni – con primari istituti di credito, il cui onere sarà interamente coperto dallo Stato.

La Legge obiettivo in questo caso ha un ruolo marginale, e si sente, perchè per quanto riguarda la portualità emergono solo alcune piastre logistiche portuali, mentre il resto segue procedure e tempi "ordinari"

Il tutto però in un quadro di forte sviluppo della portualità italiana, soprattutto nel traffico "ricco" dei contenitori e dei passeggeri (traghetti e crociere): è l'insieme dei porti italiani che sta crescendo – conferma Tommaso Affinita, presidente di Assoport – sia in Adriatico, da Venezia a Trieste (anche se ha avuto qualche piccola contrazione di traffico) da Ravenna ad Ancona, e ancora di più nello Ionio e nel Tirreno, con Taranto che sta registrando consistenti volumi di traffico contenitori, Gioia Tauro vero leader nel Mediterraneo e Napoli in crescita, per non parlare di Genova, Livorno, La Spezia, e della molto dinamica Civitavecchia. Anche le nuove sedi di autorità portuali crescono, da Trapani ad Augusta, ai porti siciliani in genere. Qualche difficoltà ovviamente esiste, come a Cagliari, che però potrebbe essere legata – secondo Affinita – al lungo commissariamento.

Quadro dei fondi stanziati dallo Stato per la portualità italiana

Legge di spesa	progetto	euro
Legge 413/1998, art. 9	autorizzazione di spesa per 100 miliardi di lire l'anno, per 15 anni, a decorrere dal 2000	
DM 27 ottobre 1999	Attribuzione alle singole realtà portuali dei fondi previsti dalla legge 413/1998, art. 9, al netto dei costi di attivazione dei mutui	568.102.589,00
DM 2 maggio 2001	Attribuzione alle singole realtà portuali dei fondi di rifinanziamento dalla legge 413/1998 stanziati dalle leggi finanziarie 2000 e 2001	1.247.243.411,30
	TOTALE	1.815.346.000,30
Collegato alla Finanziaria 2002 (legge 166 del 1/8/2002, art. 36)	Finanziamento aggiuntivo della legge 413/1998, per un periodo di 15 anni, che verrà attribuito alle singole Autorità portuali da un decreto ministeriale attualmente in preparazione	1.470.000.000,00
Totale dei finanziamenti alla legge 413/1998 (al 29 novembre 2002)		3.285.346.000,30
Legge obiettivo, 21 dicembre 2001	Piastra logistica della Sardegna	80.543.000,00
	Hub portuali	2.650.457.000,00
	Costo totale degli interventi previsti dal Primo programma delle infrastrutture strategiche	2.731.000.000,00
Totale investimenti previsti per la portualità italiana nei prossimi 15 anni, dal 2003		6.016.346.000,30

Progressione degli stanziamenti

Il punto di partenza degli stanziamenti, dal 2000 a oggi, è l'articolo 9 della legge 413 del 30 novembre 1998, che prevede l'adozione da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti di un Programma di opere infrastrutturali di am-

pliamento, ammodernamento e riqualificazione dei porti, con un'autorizzazione di spesa di 100 miliardi di lire l'anno per 15 anni.

Il Programma di interventi è stato adottato con il decreto ministeriale del 27 ottobre 1999, che ha provveduto alla ripartizione delle risorse destinate alla sua realizzazione e ha stabilito criteri

Valore complessivo delle opere infrastrutturali previste dal Pgtl

Settore	Valore degli interventi previsti dal PGTL (in lire)	Valore degli interventi prioritari (in lire)
Strade	74.277 miliardi	38.945 miliardi
Ferrovie	94.660 miliardi	55.560 miliardi
Porti	6.116 miliardi	6.116 miliardi
Aeroporti	3.420 miliardi	3.420 miliardi
Centri merci	510 miliardi	NO (si rimanda agli specifici piani di settore)
Trasporto pubblico locale	25.000 miliardi	25.000 miliardi

Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2001

Considerato che l'arco temporale di riferimento del Piano generale dei trasporti e della logistica (Pgtl) è decennale – 2000/2010 – la spesa media all'anno per le infrastrutture è stimata intorno ai **13 mila miliardi di lire**.

Principali finanziamenti dello Stato ai porti italiani

Porto	legge di spesa	progetto	euro
Ancona	DM 27/10/1999	Realizzazione di 780 metri della diga foranea di sottoflutto e completamento della banchina rettilinea lotto del progetto esecutivo dei lavori di seconda fase delle opere a mare	25.564.616,50
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	63.059.387,38
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali al Porto di Ancona (1)	103.290.000,00
	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	5.000.000,00
Augusta	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	12.859.776,79
	DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	3.204.612,79
Bari	DM 27/10/1999	Completamento del raccordo all'asse stradale Nord-Sud (4)	15.338.769,90
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	39.199.078,64
	DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	5.000.000,00
Brindisi	DM 27/10/1999	Completamento funzionale dello sporgente est del molo di Costa Morena e dragaggio fondali a -14 (secondo stralcio)	17.383.939,22
	DM 27/10/1999	Costruzione palazzina servizi per la realizzazione di una stazione marittima passeggeri e strutture logistiche per operatori portuali	2.556.461,65
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	49.579.862,31
	DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	5.000.000,00
Cagliari	DM 27/10/1999	Banchinamento lato di ponente del porto canale - primo lotto (4)	25.564.616,50
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	36.410.211,39
	DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	3.204.612,79
Catania	DM 27/10/1999	Prolungamento molo foraneo - primo lotto	20.658.275,96
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	48.960.114,03
	Cipe 21/12/2001	Piastra portuale di Catania (8)	
	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	3.204.612,79
Chiggia	DM 2/5/2001	Finanziamento al Piano triennale	15.493.706,97
Civitavecchia	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e potenziamento Porto di Civitavecchia (1)	118.790.000,00
	Legge obiettivo DM 27/10/1999	Costruzione banchine attrezzate per il nuovo terminal container - opere marittime e sistemazioni portuali	33.234.001,46
	Delibera Cipe 2003 DM 2/5/2001	Piastra logistica dell'interporto di Civitavecchia, quarto intervento	11.183.000,00
	DM 2003, art.1 DM 2003	Finanziamento all'Autorità portuale Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	69.721.681,38 7.000.000,00
Cremona	Cipe 21/12/2001	Conca di accesso e attrezzature al porto di Cremona	
Genova	DM 27/10/1999	Banchinamento perimetrale e piazzale VI modulo Voltri	27.609.785,83
	DM 27/10/1999	Banchinamento ponte ex idroscalo - Ponte San Giorgio	3.067.753,98
	DM 27/10/1999	Consolidamento statico banchine testata ponti Ronco e Canepa (5)	7.669.384,95
	DM 27/10/1999	Pontili porto petroli - nuovo allineamento della banchina con piazzale retrostante ristrutturazione pontili alfa, beta e gamma, nell'ambito del riassetto di Multedo - stralcio	11.759.723,59
	DM 27/10/1999	Ristrutturazione Calata Chiappella - quota di cofinanziamento	4.601.630,97
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	107.371.389,32
Gioia Tauro	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica porti di Genova, Savona e La Spezia (una quota dei 1.807,60 milioni di euro previsti) (1)	1.807.600.000,00
	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	9.000.000,00
Gioia Tauro	DM 27/10/1999	Interventi da individuare secondo le previsioni del contratto d'area sottoscritto il 31 marzo 1999 (6)	30.987.413,95
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	47.565.680,41
	Cipe 21/12/2001	Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro	
	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	9.000.000,00
Golfo Aranci	Cipe 21/12/2001	Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci (1)	20.660.000,00
La Spezia	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	55.312.533,89
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica porti di Genova, Savona e La Spezia (una quota dei 1.807,60 milioni di euro previsti) (1)	
	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	9.000.000,00
Livorno	DM 27/10/1999	Costruzione del nuovo molo Italia	22.496.862,52
	DM 27/10/1999	Costruzione di un nuovo bacino galleggiante	18.406.523,88
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	70.341.429,66
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno	
Messina	DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	9.000.000,00
Marina di Carrara	DM 27/10/1999	Ampliamento del Piazzale di Levante denominato Città di Massa e relativa scogliera di protezione - primo lotto	4.601.630,97
	DM 27/10/1999	Realizzazione del raccordo ferroviario portuale - quota di cofinanziamento	1.239.496,56
	DM 2/5/2001	Riqualificazione banchina Buscaiol	4.601.630,97
	DM 2003, art.1 DM 2003	Finanziamento all'Autorità portuale Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	39.199.078,64 3.204.612,79
Messina	DM 27/10/1999	Lavori di consolidamento del molo Norimbrega	14.316.185,24
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	30.987.413,95
	Cipe 21/12/2001	Piastra portuale di Messina (8)	
Monfalcone	Legge obiettivo DM 2003, art.1 DM 2003	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7) Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	3.204.612,79
Monfalcone	DM 2/5/2001	Finanziamento del Piano triennale	12.859.776,79

per il loro impiego.

Lo stanziamento originario della legge, 1.500 miliardi di lire in 15 anni, di cui 1.100 miliardi di lire effettivamente utilizzate (circa 570 milioni di euro), al netto dei costi di attivazione dei mutui, è stato rifinanziato dalle leggi finanziarie per il 2000 e per il 2001, che hanno previsto limiti d'impegno quindicennali per altri 2.415 miliardi di lire complessivi (circa 1.250 milioni di euro), finalizzati anche alla realizzazione delle cosiddette "Autostrade del mare".

Infine, la legge 166 del 1 agosto 2002 (il collegato alla finanziaria 2002 per infrastrutture e trasporti) ha previsto un ulteriore finanziamento di 1.425,900 milioni di euro (circa 2.800 miliardi di lire) da ripartire alle 23 sedi di Autorità portuali (la somma sarà leggermente inferiore - di circa il 15/20 per cento - per i costi di attivazione del mutuo) secondo quanto prevederà un decreto ministeriale all'esame del Parlamento (luglio 2003).

Di fatto, con il varo del nuovo decreto saranno circa 3.285 milioni di euro (circa 6.360 miliardi di lire) le risorse messe a disposizione della portualità italiana attraverso la legge 413/1998.

Sicurezza e Legge obiettivo

A questo si aggiungono 130,4 milioni di euro (circa 250 miliardi di lire) per l'aumento degli standard di sicurezza nei porti - dalle telecamere ai badge di accesso, dalla cinturazione delle aree alla formazione del personale ecc. - resi necessari soprattutto dopo l'11 settembre 2001, che verranno attribuiti dallo stesso decreto ministeriale in preparazione; in realtà non si tratta di stanziamenti aggiuntivi, ma di fondi già in carico alla legge 413/1998, resi disponibili da economie da parte di alcune Autorità portuali o dal loro mancato utilizzo, ad esempio per ritardi nell'aggiudicazione delle opere o perchè si tratta di spese previste per lotti successivi a quelli in corso di esecuzione.

Il quadro si completa con i progetti inseriti nel Primo programma delle infra-

Porto	legge di spesa	progetto	euro
Napoli	DM 27/10/1999	Completamento nuova darsena - prima fase	10.225.846,60
	DM 27/10/1999	Completamento tombatura alveo Pollena	2.169.118,98
	DM 27/10/1999	Consolidamento e adeguamento del molo Immacolatella Vecchia - 1ª fase	7.669.384,95
	DM 27/10/1999	Potenziamento terminal per il golfo e sistemazione aree adiacenti (zona Beverello - Angioino)	4.498.339,59
	DM 27/10/1999	Prolungamento molo G. Bausan per ricezione navi portacontainer di nuova generazione	8.180.677,28
	DM 27/10/1999	Prolung. molo Flavio Gioia per adeguamento alla nuova potenzialità ricettiva	6.646.800,29
	DM 27/10/1999	Recupero e restauro del molo San Vincenzo (4)	8.180.677,28
	DM 27/10/1999	Sistemazione banchine per riparazioni navali calata Villa del Popolo	1.022.584,66
	DM 27/10/1999	Sistemazione banchine per riparazioni navali molo Vittorio Emanuele - lato Ponente Orm numeri 39 - 40	1.786.940,87
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	102.258.466,02
	Cipe 21/12/2001	Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nel porto di Napoli e Salerno (una quota dei 154,937 milioni di euro previsti) (1)	154.937.000,00
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2)	7.000.000,00
	DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	
Olbia	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	13.169.650,93
	Cipe 21/12/2001	Adeguamento impianti portuali di Olbia (1)	51.650.000,00
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2)	3.204.612,79
	DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	
Palermo	DM 27/10/1999	Adeguamento e consolidamento calata Marinali d'Italia per la realizzazione di approdi polifunzionali - primo lotto 1	1.993.523,63
	DM 27/10/1999	Completamento della diga foranea del porto commerciale dalla prog. 1386 alla prog. 1552 della relativa testata e della scogliera a protezione Piastra portuale di Palermo (8)	20.451.693,20
	Cipe 21/12/2001	Legge obiettivo	
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	61.974.827,89
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7)	5.000.000,00
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		
Piombino	DM 27/10/1999	Completamento diga foranea con prolungamento	19.429.108,54
	DM 27/10/1999	Completamento molo batteria con banchinamento interno - primo lotto	3.579.046,31
	DM 27/10/1999	Nuova banchina fronte mare piazzale Magona	2.556.461,65
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	46.481.120,92
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7)	3.204.612,79
	DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	
Porto Torres	Cipe 21/12/2001	Adeguamento impianti portuali di Porto Torres	8.260.000,00
Legge obiettivo			
Ravenna	DM 27/10/1999	Adeguamento strada Balona e viabilità di raccordo (opera cofinanziata dal comune per 7 miliardi)	8.691.969,61
	DM 27/10/1999	Banchina operativa in località Trattaroli in destra canale, prolung. lato a mare	3.140.057,95
	DM 27/10/1999	Banchina operativa in sinistra canale c.d. ex Cabot	5.112.923,30
	DM 27/10/1999	Banchina operativa in zona Piombone	2.225.929,24
	DM 27/10/1999	Banchina operativa in zona Trattaroli destra versante canale Piombone	4.291.756,83
	DM 27/10/1999	Opere di protezione a mare di Porto Corsini	10.225.846,60
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	72.355.611,56
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7)	7.000.000,00
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		
Salerno	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	30.987.413,95
	Cipe 21/12/2001	Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nel porto di Napoli e Salerno (una quota dei 154,937 milioni di euro previsti)	
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2)	5.000.000,000
	DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)	
Savona	DM 27/10/1999	Completamento del muro paraonde a Vado Ligure	3.067.753,98
	DM 27/10/1999	Completamento delle Calate Nord del bacino di Vado Ligure	9.921.137,03
	DM 27/10/1999	Costruzione del nuovo molo sottoflutto del porto di Savona	1.838.586,56
	DM 27/10/1999	Realizzazione ampliamento e consolidamento molo Garibaldi e Calata Malaspina - primo lotto e stralcio del secondo lotto	27.098.493,50
	DM 27/10/1999	Sistemazione della zona 14/16 e approfondimento dei fondali porto di Savona	3.269.172,17
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	36.100.337,25
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica porti di Genova, Savona e La Spezia (una quota dei 1.807,60 milioni di euro previsti)	
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7)	5.000.000,00
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		
Taranto	DM 27/10/1999	Completamento colmata zona tra molo ovest e Punta Rondinella (4)	10.225.846,60
	DM 27/10/1999	Dragaggio e bonifica fondali (4)	13.804.892,91
	DM 27/10/1999	Strada di collegamento tra i moli (opera cofinanziata dal Ministero dell'ambiente per 1,5 miliardi di lire) (4)	13.128.334,37
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	69.256.870,17
	Cipe 21/12/2001	Piastra portuale di Taranto	51.650.000,00
DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2)	7.000.000,00	
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		
Trapani	Cipe 21/12/2001	Piastra portuale di Trapani (8)	
Legge obiettivo			
Trieste	DM 27/10/1999	Realizzazione dell'Adria Terminal nel punto Franco Vecchio	25.667.907,88
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	58.876.086,50
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste	
	DM 2/5/2001	Penetrazione grande viabilità Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio	516.457.000,00
DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2) (7)	7.000.000,00	
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		
Venezia	DM 27/10/1999	Costruzione ponte di attraversamento del canale industriale ovest per il collegamento alla direttrice stradale di via dell'Elettricità	12.782.308,25
	DM 27/10/1999	Potenziamento e ristrutturazione parco e rete ferroviaria (zona Marghera) ed elettrificazione fascio arrivi/partenze	13.804.892,91
	DM 27/10/1999	Sistemazione preliminare aree di espansione all'interno dell'isola portuale di Marghera	4.601.630,97
	DM 2/5/2001	Finanziamento all'Autorità portuale	56.861.904,59
	Cipe 21/12/2001	Allacci plurimodali Porto di Venezia	
	DM 2003, art.1	Infrastrutture finalizzate ad elevare il livello di sicurezza nei porti (2)	7.000.000,000
DM 2003	Finanziamenti all'Autorità portuale (3)		

strutture strategiche della Legge obiettivo, approvato dal Cipe il 21 dicembre 2001, che in questo settore riguardano essenzialmente alcuni hub portuali legati alle Autostrade del mare e la piastra logistica euro mediterranea della Sardegna. Sono opere che hanno un costo complessivo stimato in 2.731 milioni di euro (circa 5.300 miliardi di lire), che andrà coperto con fondi pubblici e/o privati ancora da individuare; per ora il Cipe ha indicato una previsione di spesa di 879 milioni di euro nel triennio 2002-2004 per gli hub portuali, e una somma non meglio definita per i porti sardi.

Nodi critici di realizzazione

Per i porti si è quindi davanti a un sistema "ordinario" nel finanziamento e nelle procedure di realizzazione delle opere, che solo in parte e per alcuni casi specifici si avvantaggerà della Legge obiettivo.

Non a caso gli interventi per la sicurezza, che presumibilmente avranno tempi molto più veloci rispetto al resto (insieme a quelli della Legge obiettivo), sono finanziati con fondi non utilizzati delle precedenti assegnazioni, così come quelli di una serie di finanziamenti diretti,

NOTE
Elaborazione su decreti del ministero dei Trasporti 1999 e 2001, delibera Cipe del 21 dicembre 2001 e resoconti Commissioni parlamentari.

(1) Le somme della delibera Cipe del 21 dicembre 2001 riportano il costo previsto dell'opera, mentre le previsioni di spesa dello Stato sono indicate in 879 milioni di euro nel triennio 2002-2004.

(2) Le somme relative agli interventi per la sicurezza nei porti sono tratte dai documenti delle commissioni parlamentari e saranno ufficializzate dal decreto ministeriale in fase di preparazione.

(3) Una quota, in corso di definizione, dei 1.470 milioni di euro previsti dal collegato alla finanziaria 2002 (legge 166/2002) per il Programma di interventi infrastrutturali per l'ampliamento, l'ammodernamento e la riqualificazione dei porti.

(4) Il protrarsi dei tempi di avvio delle procedure di aggiudicazione delle gare ha portato il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a spostare questi fondi sugli interventi per la sicurezza dei porti italiani.

(5) Le risorse non ancora utilizzate per il secondo lotto sono state spostate sugli interventi per la sicurezza dei porti italiani.

(6) Le risorse non ancora utilizzate per l'ultimo degli interventi previsti sono state spostate sugli interventi per la sicurezza dei porti italiani.

(7) Le risorse sono state ricavate anche grazie alle economie conseguite da questa Autorità portuale.

(8) In Legge obiettivo solo per le procedure.



Gioia Tauro: attracco delle prime navi nel 1995

dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti a singole Autorità portuali, che di fatto rappresentano una redistribuzione dei fondi verso chi dimostra maggiore capacità di spesa.

Il nodo critico è infatti la cronica difficoltà di realizzare effettivamente quanto finanziato che caratterizza tutto il settore delle opere pubbliche, in particolare quello delle infrastrutture.

Un'ulteriore riprova emerge chiaramente

nei criteri stessi di assegnazione dei fondi della legge 413/1998: i primi finanziamenti, nel 1999, riguardano opere specifiche, ben individuate, mentre tutti quelli successivi, dal 2001 a oggi, sono assegnati genericamente alle Autorità portuali.

Di fatto è emerso che i singoli progetti possono bloccarsi per una molteplicità di motivi (ambientali, ricorsi sulle gare ecc.), e quindi è controproducente vin-

Gioia Tauro: veduta aerea del porto nel 1998



colare le risorse a un intervento: secondo dati del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sono numerose le opere finanziate fra il 1999 e il 2001 ancora ferme; hanno certamente tempi di progettazione e realizzazione lunghi – trattandosi di banchine, scavo di fondali ecc. – ma spesso quei fondi non sono ancora stati spesi, né i lavori cominciati. Da qui la scelta di assegnare le risorse alle Autorità portuali, per finanziare genericamente le opere previste nel loro Piano triennale; poi ciascuna Autorità sceglie quali realizzare prima e quali rinviare, sulla base delle priorità, delle esigenze e dei fondi disponibili, oltre che delle difficoltà che può incontrare un singolo progetto.

Ma è previsto anche che il Ministero operi un'azione di monitoraggio e verifica delle effettive capacità di spesa degli Enti, per evitare che quote dell'impegno finanziario assunto dallo Stato non vadano a buon fine.

Snellimento delle procedure

Che le difficoltà di realizzazione non siano poche lo conferma Tommaso Affinita, che ribadisce come in questi anni le procedure hanno rallentato l'avvio di molti lavori, tanto che Assoporti si è fatta promotrice di una proposta di riforma della legge 84/1994, che regola l'assetto delle Autorità portuali. "Chiediamo lo snellimento delle procedure – ribadisce Affinita – sia per la realizzazione dei Piani regolatori portuali, sia per la valutazione d'impatto ambientale delle opere marittime, ma anche per il parere da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che talvolta rappresenta un elemento di ritardo".

Per realizzare un'opera portuale impegnativa sono necessari quattro/cinque anni solo dal punto di vista progettuale e realizzativo – continua Affinita – ma se a questo si aggiungono i rallentamenti delle procedure di approvazione gli stessi piani regolatori invecchiano prima di essere nati.

La scommessa delle Autostrade del mare

Una parte consistente delle nuove risorse della legge 413/1998, e tutte quelle delle opere previste dalla Legge obiettivo, dovrebbero riguardare le Autostrade del mare, di cui si parla da molti anni ma fino ad oggi pochi sanno cosa siano, tanto che a volte si confondono con quelle, d'asfalto, che corrono lungo il mare, o al mare vanno.

La falsa partenza degli anni Novanta

Eppure è dagli anni Novanta che se ne parla, fino a quando nel 2000 sono state messe a fuoco dallo studio "Le autostrade del mare - Principi ed indirizzi progettuali di riferimento" elaborato da Sviluppo Italia Spa per conto dell'allora ministero dei Trasporti, che l'ha fatto proprio nel decreto del 2 maggio 2001, dove si assegnavano nuove risorse per la legge 413/1998, destinandone una parte proprio alle Autostrade del mare.

Più precisamente il decreto indicava alcune Autorità portuali (Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Brindisi, oltre alle aziende speciali dei porti di Chioggia e Monfalcone), come destinatarie di una parte dei finanziamenti, con lo scopo di realizzare prioritariamente una serie di interventi strutturali per le Autostrade del mare, fra i quali:

- terminal per traghetti dedicati al trasporto delle merci, dotati di banchine, piazzali, collegamenti stradali o ferroviari, che consentano veloci operazioni di imbarco/sbarco e di movimentazione dei veicoli "anche attraverso l'applicazione delle nuove tecnologie";
- ammodernamento di terminal esistenti, che svolgono anche traffico misto passeggeri/merci, per adeguare il rapporto fra numero di accosti e area di piazzale operativo, separare il flusso degli autoveicoli da quello dei mezzi

pesanti, migliorare la produttività delle operazioni di imbarco/sbarco;

- aree di sosta custodita per i mezzi pesanti, eventualmente dotate di strutture di servizio per l'autotrasporto (rifornimento, officina, ristoro);
- accosti/aree dedicate a traffici specializzati (in particolare ortofrutticoli, prodotti chimici);
- interventi per migliorare la sicurezza delle operazioni portuali nei terminal traghetti (segnaletica, barriere, illumina-

nazione, controlli con telecamere ecc.);

- interventi sulla viabilità portuale, per rendere compatibili i flussi dei trasporti combinati strada-mare con quelli degli altri traffici portuali.

Risultati concreti però non ve ne sono stati, e come segnalato in un convegno della Confindustria nel giugno 2002, oggi il cabotaggio movimentava solo il 4 per cento delle 60 milioni di tonnellate merci trasportate su strada a distanze superiori ai 500 chilometri, mentre se si arrivasse al 10 per cento, il traffico di mezzi pesanti diminuirebbe di 240 mila unità.

Stime recenti del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti indicano che un adeguato sistema a rete sarebbe in grado di portare sul mare quasi 2,5 milioni di veicoli pesanti l'anno, contro i 50 mila attuali, togliendo dalla strada circa 4 mila camion al giorno, pari a circa 25 milioni di tonnellate di merci.



Genova: traghetti nel porto vecchio



Primi approcci per una ri-partenza

Il vero problema – spiega Alessandro Focaracci, Consigliere del Ministro Lunardi – è che i soggetti interessati sono numerosi (autotrasportatori, armatori, concessionari autostradali, ferrovie ecc.), e ognuno intende le Autostrade del mare in modo differente.

Da qui nasce un processo di messa a fuoco del problema e la scelta di riscommettere nuovamente sulle Autostrade del mare, identificando però obiettivi più precisi.

Dopo una riunione generale con tutti gli operatori, nel settembre 2001 – continua Alessandro Focaracci – e una serie di incontri con i diversi interlocutori, oltre che da considerazioni sviluppate in seno al gruppo di lavoro che si era costituito per il Progetto nazionale di ricerca, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha identificato l'intervento che, a suo parere, meglio potrebbe far partire il progetto delle Autostrade del mare: in questa fase, per accentuare la vocazione dell'Italia di pontile dell'Europa sul Mediterraneo, occorre che le tratte non siano più lunghe di 400/500 chilometri; inoltre non devono riguardare il traffico container – che per i tempi di stoccaggio, immagazzinamento ecc. ha bisogno di tratte molto più lunghe, e va visto in una dimensione continentale – ma concentrarsi sul trasporto di mezzi gommati, con le cosiddette navi "Ro-Ro" (cioè Roll on - Roll off, che consentono agli automezzi di salire o scendere autonomamente), che esistono già.

Ma è necessario intervenire anche sui due aspetti principali che disincentivano le Autostrade del mare: l'accesso stradale (ci sono porti come quelli di Ancona, La Spezia, Trieste che hanno accessi molto al di sotto delle necessità) e il sistema informatico, per far sì che il

mezzo terrestre si sincronizzi con il quello navale.

Da qui la scelta di ribadire, nel decreto attualmente in preparazione, le priorità d'intervento già fissate nel decreto del maggio 2001, destinando a infrastrutture che facilitino l'interscambio mare/terra parte dei 1.400 milioni di euro stanziati dalla legge 166/2002, ma anche di aprire una corsia preferenziale a progetti di questo tipo, inserendoli nella Legge obiettivo che, come già indicato, prevede lavori per circa 2.731 milioni di euro.

I porti interessati

I porti inseriti nel Programma delle opere strategiche (d'intesa con le Regioni) non sono comunque pochi; altri, come Ravenna, potrebbero esserlo nel prossimo prossimo aggiornamento.

Questi porti – segnalano al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – presenteranno i progetti a breve, e alcuni lo hanno già fatto (circa il 50 per cento del programma), come l'accessibilità di La Spezia, Civitavecchia, Taranto, Gioia Tauro, Salerno, Trieste.

Molti sono progetti preliminari, per cui deve ancora essere realizzato il definitivo, ma al più tardi ci vorranno due anni e mezzo per l'inizio dei lavori, secondo

i tempi della Legge obiettivo, poi in tre anni dovrebbero essere completati.

I progetti riguardano gli accessi ma anche le banchine, proprio perchè fanno parte dell'accessibilità navale: Trieste ha un programma di riorganizzazione anche degli attracchi, lo stesso vale per Civitavecchia e altri porti, mentre Genova si sta preparando molto bene a diventare il terminal del mediterraneo del corridoio merci strategico europeo nord-sud Genova-Rotterdam.

Ruolo dell'informazione

In questo quadro, uno degli ingredienti per il successo delle Autostrade del mare è innanzitutto l'informazione – sostiene Alessandro Focaracci – che parallelamente a un'adeguata rete infrastrutturale permetta all'utente di conoscere il servizio: il sistema cioè si realizza se si sviluppa una rete di comunicazione e di radiolocalizzazione satellitare, con la quale si possa monitorare il movimento del mezzo gommato e di quello navale, così da combinare il più facilmente possibile gli accessi, da parte dell'uno e dell'altro.

Inoltre, sempre nell'ottica della velocizzazione e semplificazione delle procedure, mentre le due modalità di trasporto dialogano fra loro è

possibile predisporre i documenti di bordo, per cui l'accesso avviene senza perdite di tempo; oppure il mezzo terrestre può essere informato, mentre è ancora su strada, di quali sono i momenti migliori di accesso, e a quale porto.

Anche in questo caso non si tratta di una novità, come per le navi Ro-Ro, ma l'estensione e la diffusione del sistema, che crei un'informazione radicata, in grado di invogliare i conducenti a scegliere la modalità marittima rispetto a quella terrestre.



Interventi strategici di preminente interesse nazionale
Legge Obiettivo, n. 443 del 21 dicembre 2001 (Articolati per macrotipologie, elaborazione da Delibera Cipe 21 dicembre 2001, Allegati 1 e 2)

LOCALITÀ	AVVIO PROCE- DURE	STANZIAM. CIPE AMMESSI	INFRASTRUTTURA STRATEGICA	COSTO	NOTE
Porti					
Ancona			Allacci plurimodali al Porto di Ancona	103,291	
Catania			Piastra portuale di Catania (*)		*solo per le procedure
Civitavecchia	2003	11,183	Allacci plurimodali e potenziamento Porto di Civitavecchia Piastra logistica dell'interporto di Civitavecchia, 4° intervento	118,785	
Cremona			Conca di accesso e attrezzature al porto di Cremona		
Genova			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova**	1.807,599	**costo interventi con La Spezia e Savona
Gioia Tauro			Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro		
Golfo Aranci			Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci	20,658	
La Spezia			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di La Spezia**	1.807,599	**costo interventi con Genova e Savona
Livorno			Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno		
Messina			Piastra portuale di Messina (*)		*solo per le procedure
Napoli			Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nel porto di Napoli***	154,937	***costo interventi con Salerno
Olbia			Adeguamento impianti portuali di Olbia	51,646	
Palermo			Piastra portuale di Palermo (*)		*solo per le procedure
Porto Torres			Adeguamento impianti portuali di Porto Torres	8,263	
Salerno			Adeguamento e potenziamento accessi ferroviari e stradali nel porto di Salerno***	154,937	***costo interventi con Salerno
Sardegna			Sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare		
Savona			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Savona**	1.807,599	**costo interventi con Genova e La Spezia
Taranto			Piastra portuale di Taranto	51,646	
Trapani			Piastra portuale di Trapani (*)		*solo per le procedure
Trieste			Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste	414,198	
Trieste			Penetrazione grande viabilità Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio	516,457	
Veneto			Sistema portuale veneto: raccordo stradale con SS 56 - Variante di Piove di Sacco		
Venezia			Allacci plurimodali Porto di Venezia		
Totale costo interventi Hub portuali				2.650,457	
Totale costo interventi Piastra logistica della Sardegna				80,570	

Coinvolgimento dei privati

Va detto che il sistema deve essere realizzato completamente per funzionare, quindi banchina, piazzale, accesso e sistema esperto in grado di monitorare il tutto; se manca un elemento non funziona il sistema, ribadiscono al Ministero. Ma è anche sul mercato che il Governo si sta muovendo, innanzitutto sugli armatori. Come sottolinea Ugo Martinat, Viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, non si può fare cabotaggio senza offrire

servizi adeguati, lasciando i conducenti insieme agli automezzi, nella stiva: chi decide di utilizzare la nave deve trovare almeno gli stessi servizi presenti in autostrada, cioè spazi di ristoro e di riposo, meglio ancora se con la possibilità di lavarsi, perchè il cabotaggio deve essere appetibile e concorrenziale.

Allo stesso modo si lavora perchè i servizi siano adeguati anche a terra, con la realizzazione di alcune infrastrutture banali, ma significative, come aree di sosta, spazi di ristoro, e un miglioramento del

servizio per tutti coloro che devono sostare al terminal in attesa dell'imbarco. In prospettiva, dopo la realizzazione delle opere infrastrutturali, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha proposto di realizzare una tratta sperimentale nell'ambito del Programma nazionale di ricerca, per un costo stimato di circa 10 milioni di euro; ma il Programma non ha fondi e quindi l'idea è stata abbandonata. La novità però è che oggi (agosto 2003) si sono già fatti avanti degli imprenditori interessati al progetto Autostrade del mare ...

Genova, specchio della realtà portuale italiana

Il porto di Genova e la sua storia recente sono l'esempio più significativo di quanto avvenuto nella portualità italiana negli ultimi 20 anni, dalla crisi profonda al rilancio, dalla messa a punto di un Piano regolatore ai nuovi sviluppi del mercato; ma il maggiore porto italiano è anche un caso emblematico dell'articolazione dei finanziamenti riversati sulla portualità e della capacità di spesa di un ente gestore.

Il periodo 1983-84 è stato quello "delle sirene del porto che non suonavano", per mancanza di navi; un articolo di Alan Friedman, all'ora corrispondente in Italia del Financial Times, l'8 febbraio 1984 fotografava la situazione con un articolo intitolato "Apathetic Genoa drifts into obscurity", sostenendo che una Genova senza interesse va alla deriva senza accorgersene, e si appresta a chiudere l'attività portuale.

Inizio della ripresa

Ma sempre nel 1984 il Presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova, Roberto D'Alessandro, presenta i libri blu che fotografano la situazione dello scalo e propongono un rivoluzionario progetto di ristrutturazione, che prevede la privatizzazione del porto, la riduzione degli organici a un livello fisiologico (sostenendo che esisteva un eccesso di manodopera) e l'obiettivo di raggiungere un traffico container di un milione di contenitori nel 2000.

In termini di opere infrastrutturali questo ha significato innanzitutto la realizzazione di nuovi terminal container, uno nel porto vecchio, ristrutturando la vecchia calata Sanità (160 mila metri quadrati, di cui 135 mila di piazzali operativi), l'altro completamente nuovo, a Voltri (un investimento di circa 200 miliardi di lire, per un'area a mare di



Genova: veduta del porto vecchio

oltre un milione di metri quadrati), ma anche un progressivo recupero del porto vecchio (dove sono inserite anche funzioni turistiche), la ristrutturazione dei bacini di carenaggio e il riassetto dei moli di Sampierdarena.

Oggi questo piano è stato attuato – afferma Fabio Capocaccia, Segretario generale dell'Autorità portuale di Genova – anche se in tempi più lunghi di quanto si prevedesse, ma in certi casi molto prima, perchè il milione di contenitori è stato

raggiunto nel 1998, con due anni di anticipo (grazie anche al successo di Gioia Tauro, ndr).

La privatizzazione all'inizio non era tale – continua Capocaccia – ma solo la trasformazione di un grande ente pubblico in tante società, con capitale misto, di cui il pubblico manteneva la quota di controllo.

La seconda fase, iniziata solo negli anni Novanta, ha visto la cessione delle banchine dall'ente pubblico ai privati, resa

Andamento degli investimenti pubblici e privati nel porto di Genova (1995 - 2002) - milioni euro

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Totale
Investimenti pubblici	23,1	8,0	32,2	26,0	13,4	51,2	78,8	87,1	319,9
Autofinanziamento	3,6	7,0	4,4	1,5	4,4	2,7	3,2	1,6	28,3
Totale	26,7	15,0	36,5	27,5	17,9	53,9	82,0	88,7	348,2
Manutenzioni	1,6	2,7	2,3	4,2	5,6	4,3	7,5	7,1	35,4
Totale Pubblico	28,3	17,7	38,8	31,7	23,5	58,2	89,5	95,8	383,6
Investimenti privati	32,9	41,3	33,0	37,5	45,4	26,6	17,0	20,7	254,5
Totale generale	61,2	59,1	71,9	69,2	68,9	84,8	106,5	116,5	638,0

Elenco opere finanziate e finanziabili nel triennio 2003-2005 nel porto di Genova

Interventi finanziati dalla legge 413/98 e successivi ri-finanziamenti				
Ambito Prp	Opere	Stato progetto	durata lavori	Costo euro
RFK3	Recupero funzionale aree e pontile in ambito superbacino	Definitivo	48 mesi	28.515.000
PMS8	Realizzazione di un pontile nell'ambito portuale di Genova Sestri ponente	Definitivo	30 mesi	10.800.000
RFK3	Recupero funzionale di Molo Giano, razionalizzazione delle aree in testata e predisposizione per il posizionamento del nuovo bacino di carenaggio	Preliminare	30 mesi	9.300.000
PA3	Ponte Doria: nuovo banchinamento ponente	Definitivo	42 mesi	5.200.000
S6	Recupero funzionale aree polo alimentare e bunkeraggio	Preliminare	24 mesi	15.000.000
S6	Ampliamento del terminali contenitori di Calata Sanità	Preliminare	36 mesi	30.000.000
S2	Costruzione di una banchina tra il Molo Nino Ronco e Ponte Canepa e formazione del piazzale retrostante fase 1	In appalto	6 mesi	3.780.000
S2	Costruzione di una banchina tra il Molo Nino Ronco e Ponte Canepa e formazione del piazzale retrostante fase 2	In appalto	30 mesi	12.900.000
S1	Recupero ed ammodernamento infrastrutture ed impianti ferroviari portuali	Preliminare	30 mesi	3.600.000
TOTALE				119.095.000

Interventi finanziabili con fondi del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti				
Ambito Prp	Opere	euro		
RFK	Realizzazione nuova darsena nautica e ampliamento darsena tecnica	22.000.000		
RFK	Opere edili per insediamenti industriali	3.000.000		
RFK	Recupero funzionale banchina Molo Giano	11.000.000		
PA	Ampliamento terminali crociere Ponte dei Mille	12.000.000		
S	Riconfigurazione di piazzali, viabilità e parchi ferroviari nel compendio "Ponte Eritrea/Ponte Libia"	16.500.000		
S	Ampliamento testata Ponte Rubattino	5.500.000		
S	Adeguamento imboccatura porto lato ponente	2.500.000		
CA	Allargamento terrapieno aeroportuale pavimentazioni relative	43.000.000		
vP	Banchinamento levante sesto modulo Voltri	12.000.000		
VP	Riassetto del sistema di accesso alle aree operative del bacino di Voltri	18.000.000		
TOTALE				145.500.000

Nuovi interventi da finanziare su fondi del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti				
Ambito Prp	Opere	euro		
PA	Nuovo banchinamento di ponente di Ponte Parodi	6.000.000		
PA	Ampliamento di Calata Darsena	2.000.000		
TOTALE				8.000.000

Interventi co-finanziabili nell'ambito del Docup Obiettivo 2 Unione europea				
Ambito Prp	Opere	Fondo europ. di sviluppo regionale	Autorità portuale di Genova	Costo totale euro
RFK	Intervento di realizzazione di un capannone nelle aree di Levante destinato ad un aumento quantitativo e qualitativo dell'offerta di spazi da dedicare ad imprese del distretto industriale	6.480.000	4.320.000	10.800.000
-	Interventi di ammodernamento delle strutture informatiche e telematiche al servizio della Comunità Portuale.	558.000	372.000	930.000
S	Razionalizzazione dell'attività di movimentazione e deposito di rinfuse liquide alimentari presso Calata Mogadiscio.	1.800.000	1.200.000	3.000.000
P	Rifunzionalizzazione edificio Ponte Caracciolo	1.530.000	1.020.000	2.550.000
RFK	Ristrutturazione edifici nell'area Molo Vecchio finalizzati al trasferimento della caserma della Guardia di Finanza	1.350.000	900.000	2.250.000
TOTALE			19.530.000	37.815.353.100

Interventi finanziabili dalla legge 166/2002				
Ambito Prp	Opere	Procedure richieste		euro
RFK3	Acquisizione del nuovo bacino			15.000.000
RFK3	Adeguamento strutturale e rifacimento impiantistica dei bacini di carenaggio			12.150.000
55	Ristrutturazione dell'ambito Idroscalo - San Giorgio - Rubattino	Consiglio sup. dei Lavori pubblici		30.000.000
PMS	Riassetto del bacino di Multedo (primo lotto)	Accordo di programma		79.000.000
TOTALE				286.150.000

Interventi finanziati dalla legge 426/98				
Ambito Prp	Opere	euro		
-	Progetto per la realizzazione dell'autoporto	13.430.000		
TOTALE				13.430.000
TOTALE GENERALE				591.705.000



Fonte: Autorità portuale di Genova, Piano operativo triennale 2003-2005, approvato dal Comitato portuale del 13 dicembre 2002

possibile per l'effettivo risanamento del porto e il ritorno dei traffici; in precedenza, le prime società miste erano in perdita, e la partecipazione dei privati si è andata diluendo fino a scomparire attraverso la riduzione di capitale per perdite. Di fatto, fra il 1990 e il 1993 – come scriveva sul numero 2 della rivista *Kineo* l'allora presidente del Consorzio, Rinaldo Magnani – il maggiore scalo marittimo italiano ha compiuto una trasformazione quale non aveva conosciuto negli ultimi trent'anni: nel 1993 era stato privatizzato l'85 per cento delle aree portuali (e il restante 15 per cento era in fase di assegnazione), si erano insediati 17 nuovi terminalisti e acquisiti impegni dei privati per investire 300 miliardi di lire nell'azienda del porto (oltre 150 milioni di euro), e questo ha cominciato ad avere effetti visibilissimi sul traffico.

La rivoluzione del 1994

Nel 1994 è stata varata la legge 84 di riforma portuale, che nella sostanza prende spunto dall'autoriforma genovese e la rende obbligatoria per tutti i porti italiani.

L'1 gennaio 1995 nasce poi l'Autorità portuale di Genova, la prima in Italia proprio perchè – precisa Fabio Capocaccia (nominato Commissario nel periodo di transizione) – avendo trasferito tutte le gestioni operative ai privati, l'ente pubblico poteva essere chiuso e si poteva dare vita a una Autorità di controllo. In questo modo il porto di Genova ha anticipato la rivoluzione della portualità italiana rappresentata dalla legge 84/1994, che ha avuto il merito di rompere il lungo periodo di asfissia – come lo definisce il presidente di Assoport, Tommaso Affinita – e introdurre grandi elementi di novità istituzionali:

– l'istituzione delle Autorità portuali,

cioè di un ente regolatore di livello nazionale che detta e fa rispettare le regole del gioco nell'ambito del porto;

– la privatizzazione delle banchine e l'arrivo di capitali privati, che hanno portato sulle banchine l'esperienza propria del capitale privato, anche di grandi operatori internazionali, come Evergreen a Taranto, la Contship, la Singapore Authority (sia pure con vesti societarie diverse);

– la capacità dimostrata dalle compagnie portuali a trasformarsi in imprese portuali, in grado di competere anch'esse sul mercato.

Il rilancio degli anni Novanta

Negli anni Novanta Genova rappresenta quindi il caso più significativo del rilancio che progressivamente interessa l'intera portualità italiana, fermo restando l'enorme e benefico impatto dell'aper-

Genova: pianta generale PRG 2002



tura di Gioia Tauro, che intercetta la rotta Suez-Gibilterra, percorsa dalle grandi navi container giramondo, e riversa poi il traffico sugli altri scali mediterranei, primo fra tutti Genova, attraverso le cosiddette navi feeder.

Così, se nel 1993 Genova ha ancora un traffico contenitori da anni Ottanta (tra i 200 mila e i 300 mila teu), dopo sei anni raggiunge un volume di 1,5 milioni di teu, quintuplicando il traffico.

Nello stesso periodo, le merci varie sono raddoppiate, grazie ai collegamenti con porti del nord Africa, che non sono containerizzati ma hanno un traffico di tipo convenzionale in continua crescita.

Le rinfuse, dal carbone al petrolio, sono diminuite, il che non va male – sostiene Capocaccia – perchè sono prodotti a basso valore aggiunto e creano qualche problema con la cittadinanza.

Ma soprattutto Genova ha registrato uno sviluppo consistente nel traffico passeggeri, sia crociere che traghetti: per le

crociere i passeggeri sono quadruplicati, passando da 150 mila l'anno (il livello dei primi anni Novanta) agli attuali 600 mila; per i traghetti, un settore più stabile in quanto riguarda essenzialmente i collegamenti con le isole, l'aumento è costante, e da 1,8 milioni l'anno è cresciuto fino ai 2,6 del 2002.

Complessivamente, nel 2002 il porto di Genova ha superato quota 50 milioni di tonnellate di traffico complessivo, nel quale è compresa la flessione delle rinfuse petrolifere e il grande sviluppo delle merci ricche, come i container, mostrando una sostanziale (e gradita) riconversione in scalo ad alto valore aggiunto.

Il Piano regolatore

Un'altro primato dello scalo ligure è il Piano regolatore portuale (Prp), previsto dalla legge 84/1994, avviato nel 1996 e approvato nel 2001: due anni per esse-

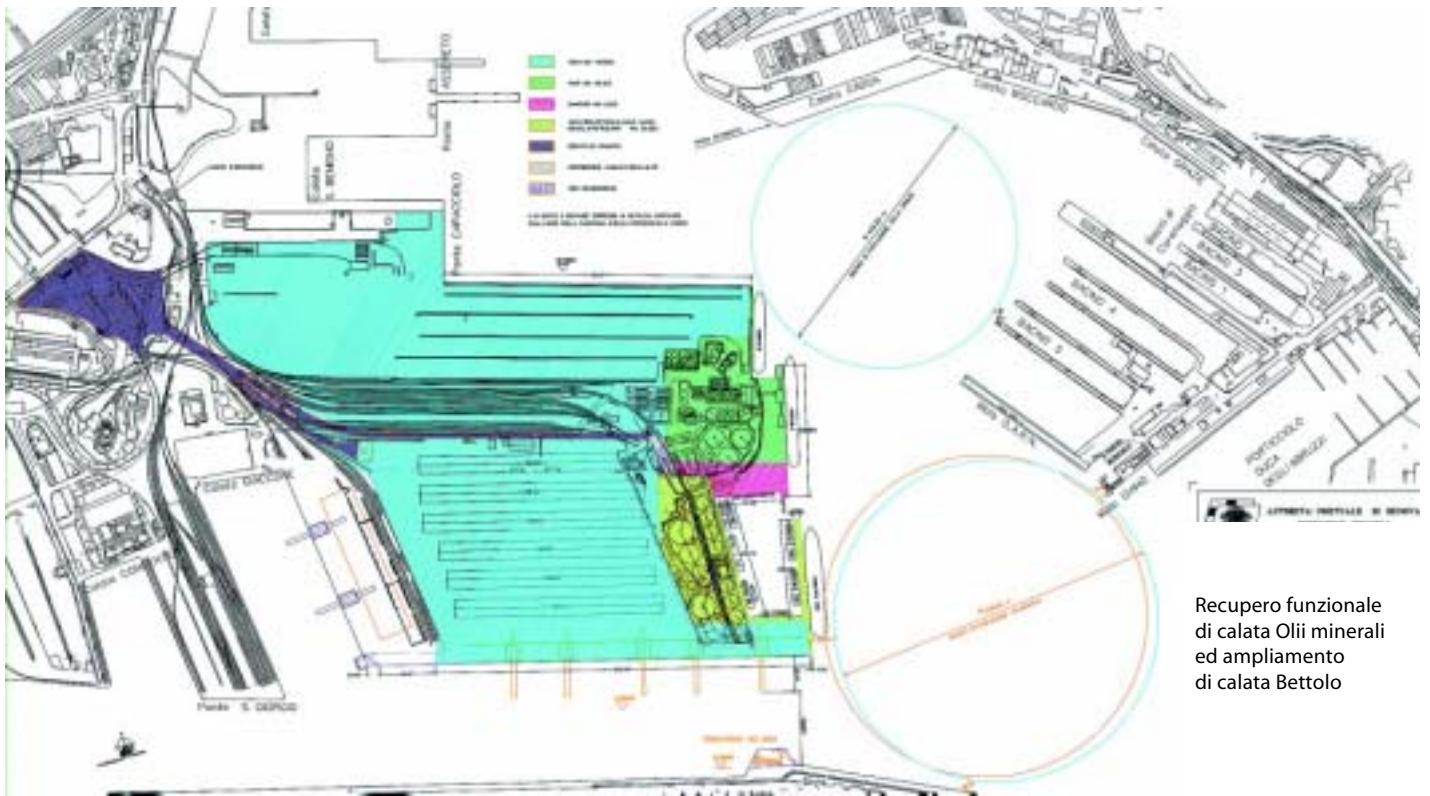
re completato e ulteriori tre anni per essere approvato (è il già citato problema delle lentezze procedurali, ma cinque anni sono un tempo che il dinamismo di questo settore non può tollerare – sostiene Fabio Capocaccia – tenendo conto che qualsiasi variante deve ripercorrere l'iter del Piano regolatore, con il rischio di non arrivare mai all'equilibrio, perchè quando il Piano è approvato deve essere subito modificato).

Dal punto di vista degli obiettivi, il Piano riguarda a quasi 4 milioni di teu l'anno entro dieci anni, contro 1,7 milioni previsti nel 2003.

Per raggiungere questo obiettivo occorrono grandi investimenti, da effettuare in una città portuale estesa lungo la costa, dove il porto rappresenta il fronte a mare del centro abitato.

“Il problema del Piano regolatore, per un porto come il nostro – sottolinea Capocaccia – è quello del rapporto con la città, di qualità della vita, per questo





Recupero funzionale di calata Olii minerali ed ampliamento di calata Bettolo



non è più pensabile fare opere come quelle degli anni Quaranta e Cinquanta, come l'interramento di una spiaggia, nè è pensabile di proporle, ma comunque è necessario rispondere sia alle aspettative della cittadinanza di un recupero di questo fronte, sia alle esigenze di un porto che cresce nei traffici e ha bisogno di espandersi”.

Così nel Prp si sono previste espansioni collocate al di là di strutture già esistenti, che non sacrificano nulla del litorale già disponibile per funzioni urbane, anzi, il Piano ne restituisce dei tratti alla città.

Nuove superfici container

Nel 1993 i grandi interventi sono stati la costruzione dei terminal container di Calata Sanità, nel porto vecchio, e di Voltri, mentre per il resto si è trattato di ristrutturazione di elementi esistenti. Oggi il settore container continua a rappresentare l'elemento di maggiore impegno, sia come investimento che come interventi infrastrutturali.

Innanzitutto – rivela Fabio Capocaccia – il Piano prevede di triplicare la superficie del terminal di calata Sanità, crean-

do spazi per un totale di un milione di contenitori attraverso il riempimento dello specchio acqueo fra il ponte Rubattino e calata Canzio; l'avvio dei lavori è condizionato dalla mancanza di spazio e quindi da una serie di traslochi di attività che devono essere fatti prima dell'intervento.

Allo stesso modo si raddoppia il terminal Messina, all'estremità occidentale del bacino di Sampierdarena, interrando lo specchio acqueo fra i ponti Ronco e Canepa per portarlo da 250 mila a circa 500 mila di teu di capacità; come per calata Sanità, l'avvio dei lavori è condizionato dalla mancanza di spazio e quindi da una serie di traslochi di attività che devono essere fatti prima dell'intervento; per ora sono state rinforzate le testate e quindi delimitato il bacino.

Quanto al terminal di Voltri, che attualmente movimentava quasi un milione di teu l'anno, il Piano regolatore portuale punta a raddoppiarne la capacità, che in questo caso significa però realizzare nuove opere a mare, con il prolungamento di altri 500 metri della diga foranea e l'interramento di una parte di mare al di là della zona già tombata (quella dove oggi si trovano gli uffici e gli svincoli d'accesso); per questo è in corso un dibattito con la città, non tanto per le nuove banchine, che sono appunto al di là di una zona tombata, quanto per il prolungamento della diga foranea e le sue implicazioni sulla vicina spiaggia di Voltri.

Terminal passeggeri e città

Per il terminal passeggeri, collocato nel porto vecchio, il Piano regolatore presenta alcune idee guida abbastanza innovative. Dal punto di vista delle opere marittime si afferma il criterio che in un porto semicircolare non abbia senso avere moli rettangolari e specchi acquee trapezoidali, perchè gli accosti sono limitati dalla dimensione d'accesso dal mare, con nessuna influenza della base larga verso terra, mentre le superfici dei pontili sono sempre utili; così si sta passando a moli trapezoidali e specchi d'acqua rettangolari, recuperando il più

possibile i triangoli di spazio altrimenti inutilizzati (lavori di questo tipo sono già iniziati e altri sono in corso).

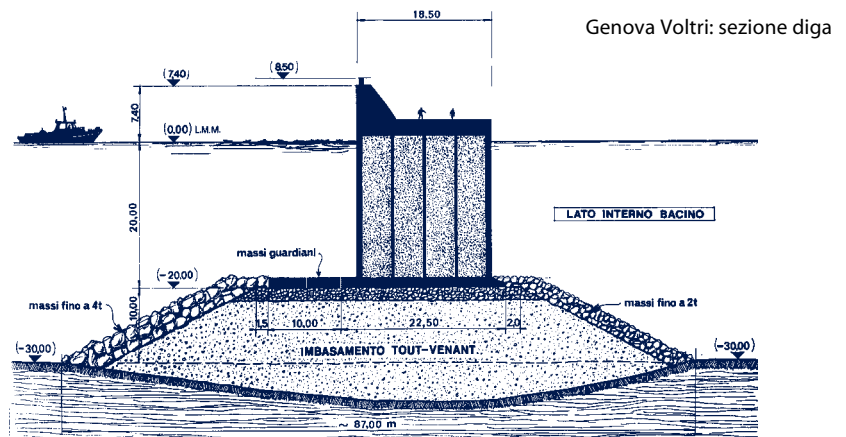
Un secondo aspetto riguarda il rapporto con la città: "noi diciamo che la città ha diritto di affacciarsi sul porto – afferma Capocaccia – però il porto è una struttura che lavora e la città non può sostituirsi ad esso".

La soluzione del Piano, sintetizzata dallo slogan "la città si affaccia su un porto che lavora", è quella che si è sempre utilizzata quando manca lo spazio, cioè intervenire su più livelli, oltre a concentrare nell'arco portuale, che è a diretto contatto con il centro storico, tutte le funzioni armonizzabili con la città, quindi il

traffico passeggeri, costituito da potenziali turisti che vogliono visitare la città, e non avrebbe senso portarli a Voltri.

Nel porto vecchio esistono due livelli, ormai definiti lungo quasi tutto l'arco portuale: un livello città a quota 10 metri sul livello del mare, e un livello porto, a livello di banchina, a 2 metri slm.

Al livello superiore si trova una passeggiata a mare che percorre l'intero arco portuale, già realizzata per circa il 70 per cento (tutta la zona del molo vecchio, la piazza della Stazione marittima, il percorso che porta alla Lanterna), mentre a livello porto si svolgono tutte le operazioni di imbarco sbarco delle navi traghetti e da crociera.



Genova Voltri: sezione diga



Genova Voltri: veduta generale

Lavori in corso sulle banchine

In attesa di avviare i lavori più consistenti, come l'allargamento dei piazzali dei terminal container, il 2003 vede il porto di Genova attivo in una serie di interventi sull'esistente che, pur di dimensioni limitate, riguardano comunque lavori per decine di milioni di euro, a volte caratterizzati da soluzioni innovative e con l'utilizzo di tecnologie mutuare dal settore stradale.

Fra questi si segnalano l'ampliamento di banchine nel porto passeggeri, la creazione di nuovi piazzali o il ripristino strutturale di quelli esistenti.

Tempi record a ponte Doria

Dei diversi lavori realizzati o in corso nel porto vecchio, va segnalato quello per l'allargamento del lato di levante del ponte Doria, davanti alla Stazione marittima.

L'aspetto più significativo di questo lavoro, sono i tempi molto stretti di realizzazione: 6 miliardi di lire di lavori (circa 3 milioni di euro) in tre mesi, concentrati in un fazzoletto di terra di pochi metri di larghezza, che andava più che raddoppiato con la posa di 140

Ampliamento tecnico funzionale delle banchine



Doria

travi prefabbricate, da 13,70 metri di lunghezza, su 16 pulvini d'appoggio a loro volta appoggiati su 30 pali da 80 centimetri di diametro.

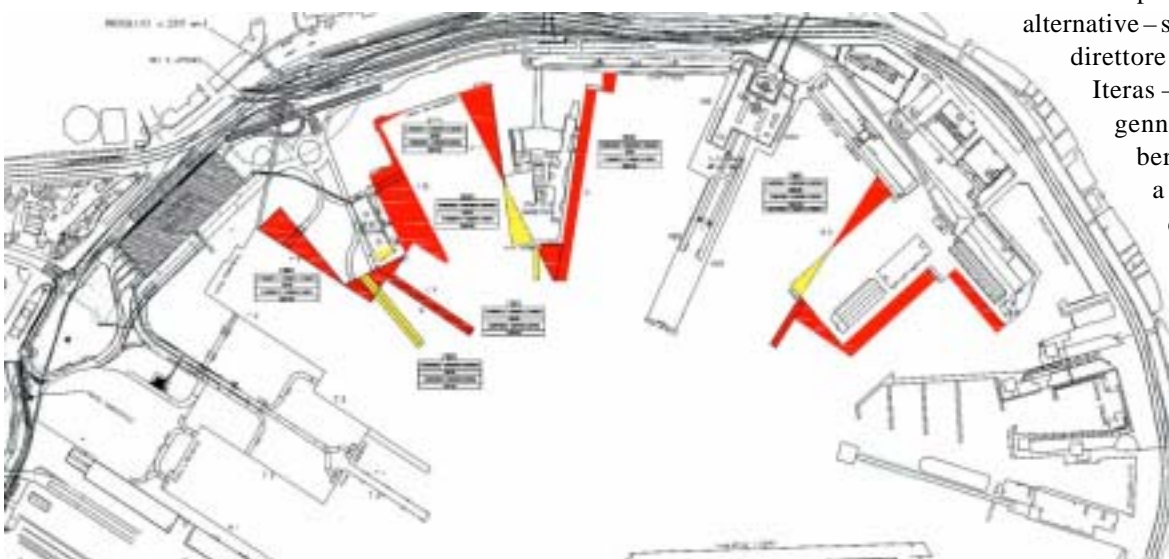
In realtà l'appalto è stato dato nell'ottobre 2002, per una consegna per fine aprile 2003, con un premio di produzione in caso di consegna anticipata.

Poi però l'azienda vincitrice dell'appalto è andata in crisi e dopo due mesi è subentrata la Sider-Iteras Spa, che ne ha acquistato il ramo d'azienda e acquisito gli appalti in corso.

Quindi i lavori sono iniziati effettivamente il 7 gennaio 2003, rimanendo ferma però la data di consegna, al 27 aprile.

Da qui nasce una soluzione alternativa alla realizzazione dei pali, dei pulvini e delle travi prefabbricate precomprese previste dal progetto: non più acquistate da produttori esterni ma costruite direttamente in cantiere, in particolare in due campi travi ricavati in un'area adiacente e in grado di costruire quattro travi al giorno, con essiccamento ad aria calda. In questo modo è stato possibile scassare e utilizzare le travi ogni sedici ore, ed essendo già in cantiere hanno eliminato anche i problemi e i tempi di trasporto (vista la lunghezza delle travi). Allo stesso modo sono stati prodotti i 16 pulvini d'appoggio e i 30 pali (realizzati e consegnati in soli 20 giorni).

Del resto i tempi stretti non hanno dato alternative – sostiene Adriano Goso, direttore tecnico della Sider-Iteras – perchè ordinandoli a gennaio le consegne sarebbero state ad aprile, cioè a ridosso della data di consegna dell'opera finita: pur essendo stati contattati tutti i prefabbricatori delle regioni vicine, nessuno si è potuto impegnare in una consegna a un mese e mezzo, come sarebbe stato necessario.





Genova: lavori sul ponte Etiopia

Riciclaggio a ponte Etiopia

Un altro tipo d'intervento realizzato recentemente riguarda l'ampliamento dei piazzali di stoccaggio al terminal Ro-Ro di ponte Etiopia, ottenuto attraverso la demolizione edifici e magazzini, in particolare un edificio in cemento armato posto su tutto il lato lungo della banchina. L'intervento, anch'esso realizzato dalla Sider-Iteras, consiste nel sostanziale riciclaggio delle strutture demolite, con il cemento armato frantumato, liberato dai

ferri e riutilizzato quasi interamente come sottofondo, dopo l'asportazione del terreno esistente, inadatto a sopportare i carichi previsti. Inoltre, la ristrutturazione del piazzale, dove esistevano problemi di cedimento, è stata effettuata con uno strato di 25 centimetri di stabilizzato in misto cementato al 4 per cento, su tutta la superficie, realizzato direttamente in sito mediante l'utilizzo della Pulvimixer Wirtgen, al posto del misto cementato miscelato in impianto, previsto precedentemente.



Stabilizzato a cemento per i cedimenti di Voltri

Un problema differente, e sotto certi aspetti preoccupante, riguarda i piazzali del nuovo terminal di Voltri: a quasi dieci anni dalla realizzazione registrano cedimenti di 20-30 centimetri lungo le vie di corsa delle transtainer gommate, i portali per la movimentazione a terra dei container, che su ogni ruota scaricano un peso di 40 tonnellate, in una fascia larga 23 centimetri.

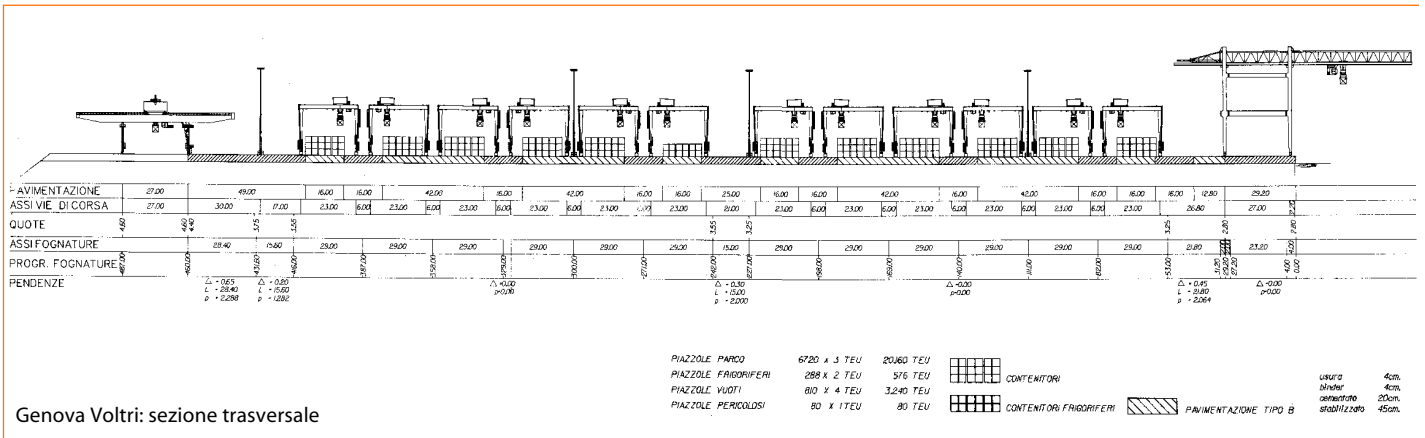
In origine queste parti, in fasce larghe 16 metri, erano state realizzate con un pacchetto di 35 centimetri di stabilizzato sul fondo, 20 centimetri di cementato, 10 centimetri di prebituminato, 4 centimetri di binder e altrettanti di usura, il tutto alternato a fasce di piazzale di stoccaggio, larghe 42 metri, senza il prebituminato e con uno strato di stabilizzato alto 45 centimetri.

Oggi, il presentarsi dei cedimenti ha portato ad avviare un sistematico consolidamento dei piazzali, ma soprattutto alla ricerca della soluzione migliore per rinforzare i punti di passaggio delle ruote.

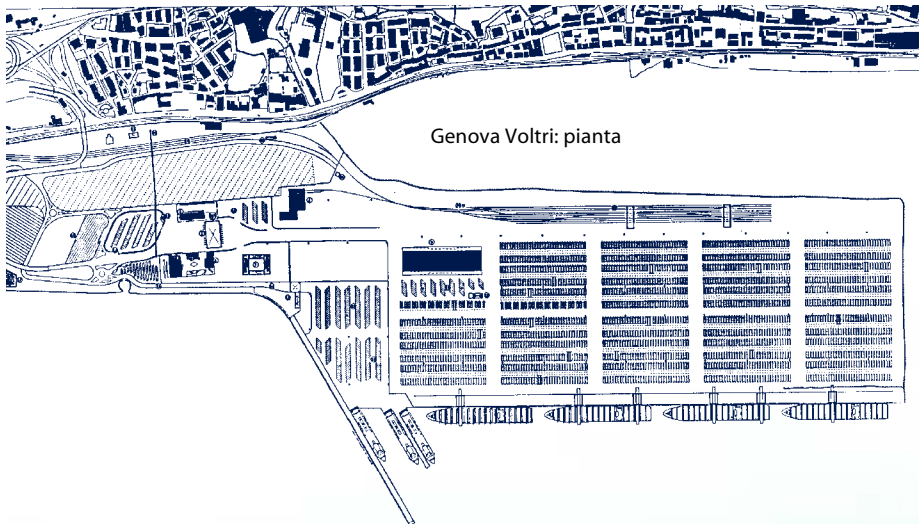
Inizialmente – ricorda Adriano Goso, (la Sider-Iteras è intervenuta su un settore di 60 mila metri quadrati di piazzale) – si è pensato all'utilizzo della loppa d'altoforno, che presenta ottime caratteristiche leganti per calcestruzzi ad alte prestazioni e pavimenti stradali; ma i tempi di maturazione molto lunghi – 180 giorni – erano incompatibili per l'operatività del terminal, dove ogni giorno attraccano navi con centinaia di container da movimentare.

La soluzione individuata deriva dall'esperienza di stabilizzazione delle terre, a calce o a cemento: tutto il piazzale è stato rifatto, mentre sui percorsi delle transtainer sono state realizzate delle vere e proprie travi portanti, di tre metri di larghezza per un metro di profondità, composte da tre strati:

- un cuscinetto sul fondo, di 15 centimetri di limo di cava miscelato a cemento;
- due strati di 35 centimetri di stabilizzato



Genova Voltri: sezione trasversale



Genova Voltri: pianta

miscelato a cemento, in grado di assorbire quasi tutto il peso, scaricando una quota minima sul cuscinetto di fondo; – una superficie d’usura (su tutto il piazzale) in bitumi modificato. ■

Genova Voltri: ultimo lotto

