

Intesa Tal-Authority. D'Agostino: «È La più importante della portualità italiana». Canone di 172mila euro annui per il terminal

Per la sicurezza ambientale sono stati investiti 14 milioni negli ultimi quattro anni

di Giuseppe Palladini Da mezzo secolo rifornisce di petrolio i Paesi dell'Europa centrale. Con la firma apposta ieri nella sede dell'Autorità portuale, la Siot continuerà a farlo per i prossimi cinquant'anni. Alla Torre del Lloyd è stata infatti siglata quella che il commissario Zeno D'Agostino ha definito «la concessione più importante della portualità italiana». A firmare, assieme a lui, l'atto relativo all'utilizzo da parte della Siot, per il prossimo mezzo secolo, del terminale marino dell'oleodotto, la presidente e ad del gruppo Tal (Trans Alpine Pipeline) Ulrike Andres. Il tutto è avvenuto sotto gli occhi della presidente della Regione, Debora Serracchiani, che ha rimarcato come si tratti di «una concessione che ci permette di mantenere e sviluppare un investimento strategico nel porto di Trieste». «Da tempo la Regione - ha proseguito Serracchiani - è impegnata a consolidare e a incrementare i traffici portuali. La firma di questa concessione con la Siot ci consente di mantenere a Trieste la presenza del più importante terminalista italiano, rendendo possibile la programmazione di nuovi investimenti, dell'ordine di 20 milioni di euro all'anno. Per la Regione - ha concluso - Siot rappresenta un'impresa di primaria importanza, per il volume di traffici che sviluppa, per i rapporti con Austria, Germania e Repubblica Ceca, per l'occupazione e l'indotto che garantisce, per le tasse che lascia nel Friuli Venezia Giulia». La concessione demaniale per il terminal marino, che con i pontili di ormeggio per quattro petroliere e altre aree a terra occupa una superficie di oltre 48 mila metri quadri, prevede un canone annuo di 172 mila euro, che per l'intero periodo (50 anni) significa un totale di 8,6 milioni. Si tratta di una concessione, come detto, che il commissario D'Agostino ha definito la più importante della portualità italiana. «Nessun altro terminalista del nostro Paese - ha spiegato - sviluppa un traffico annuale di merci pari a oltre 41 milioni di tonnellate». D'Agostino ha anche affermato che «Siot è il motore del nostro scalo, non solo perché rappresenta il 75% del volume dei traffici totali, ma anche per le rilevanti ricadute economiche che genera sul territorio. Con questa concessione - ha aggiunto - la società potrà continuare a operare e investire a Trieste nel lungo periodo». Il commissario dell'Ap ha anche parlato di «vanto per la città e la regione che questa infrastruttura rappresenti il principale sistema di trasporto di energia attraverso l'Europa». E in proposito ha ricordato che l'approvvigionamento energetico dell'hub aeroportuale di Monaco di Baviera avviene attraverso l'Oleodotto transalpino. Soddisfazione pure parte della presidente e ad del gruppo Tal, Ulrike Andres: «Il rilascio della concessione - ha commentato rilevando la sinergia con l'Ap e la Regione - è un importante obiettivo. La sua lunga durata ci consente di consolidare i traffici, mantenere sempre alto il livello di sicurezza e l'efficienza degli impianti, implementando le tecnologie più avanzate, oltre ad attuare il piano di sviluppo, che prevede investimenti per 20 milioni di euro l'anno». Una cifra, questa, che riguarda il triennio 2015-2017 ma che a quanto è dato di capire dovrebbe aumentare dal 2018. Con riguardo a questi investimenti Andres ha poi rimarcato che «prima di tutto vogliamo la sicurezza, e poi la manutenzione e operatività». Il concetto è stato ribadito dal Finance&service manager della Siot, Paolo Privileggio: «L'attenzione per la sicurezza non è mai calata e viene garantita da società esterne e dal contatto costante con le autorità. Per il rilevamento di perdite e sistemi di controllo aggiuntivi - ha precisato - abbiamo investito 14 milioni negli ultimi quattro anni». A margine della firma della concessione, il commissario dell'Authority si è soffermato sull'importanza dei collegamenti ferroviari nella competitività del porto. «Nella geografia portuale - ha affermato - si esiste solo se ci sono infrastrutture ferroviarie adeguate. Con l'innovazione che dovrebbe portare il nuovo assetto di Campo Marzio intendiamo ottenere un innesto diretto della ferrovia sul Molo Settimo, per aumentare di tre, quattro volte la movimentazione dei container su rotaia, con effetti importanti sui costi e sui tempi». La ferrovia gioca poi un ruolo primario nella concorrenza con il porto di Capodistria, che «ha sempre avuto - ha spiegato D'Agostino - grossi problemi su questo fronte. Per questo punto sulla ferrovia. Se vogliamo giocare la carta della competizione con Capodistria - ha ribadito - il servizio ferroviario è un elemento che ci permette di essere più bravi di loro». ©RIPRODUZIONE RISERVATA