

D'Agostino punta su una veloce rimozione dei due ostacoli principali:
il via al Piano regolatore e la chiusura del procedimento Ue sulle concessioni

Lavori per un miliardo per il decollo del porto

di Silvio Maranzana wTRIESTE Stanno per essere saltati i due scogli che si frappongono agli investimenti per quasi un miliardo di euro già pianificati e in grado di far fare un notevole salto di qualità al porto di Trieste. È la proiezione ottimistica, ma che poggia su basi concrete, fatta dal commissario dell'Authority Zeno D'Agostino nel corso del forum che si è svolto nella redazione del Piccolo. Oltre al Piano regolatore che potrebbe essere definitivamente approvato dal ministero dell'Ambiente nel giro di qualche settimana ma cruciale soltanto per quello che concerne le infrastrutture a medio-lungo termine, si attende da Bruxelles l'auspicata chiusura del procedimento di pre-infraazione aperto dalla Commissione europea sulle megaconcessioni a Siot, Trieste marine terminal e Teseco. «Per poter procedere all'allungamento delle concessioni - ha spiegato D'Agostino - dobbiamo aspettare una risposta positiva da parte di Bruxelles che dovrebbe arrivare a giorni dal momento che in base ai regolamenti comunitari sono previste dieci settimane di tempo per il parere a partire dall'ultima data in cui si sono fornite le informazioni di chiarimento richieste, il che è avvenuto già alla fine del 2014. L'Eu Pilot attivato, che ingloba tutti e tre i casi è un procedimento che viene aperto prima della vera e propria procedura di infraazione. Anche nel passaggio successivo, però, cioè anche all'interno della procedura stessa, si possono dare risposte, ma è senz'altro preferibile che tutta l'istruttoria si chiuda positivamente prima. La stiamo seguendo giorno per giorno assieme alla Regione, ma non abbiamo un canale diretto in quanto Bruxelles dialoga con la struttura tecnica della Presidenza del Consiglio». Il commissario, subito dopo, ha aggiunto che «delle tre questioni aperte il problema vero riguarda la Siot perché la concessione scade già questo novembre e se avessimo riposta negativa sul proseguimento già accordato dovremmo provvedere alla pubblicità che non è stata fatta, ma che non è nemmeno ben esplicitata dall'Ue stessa. Per analogia dovrebbe venir applicato quanto previsto nei casi di forniture di servizi, come la pubblicazione sulle Gazzette ufficiali e sui giornali per vedere se si affacciano interessamenti concorrenti». A queste maxiconcessioni è legata buona parte dei futuri investimenti in porto. Trieste marine terminale che gestisce il terminal container sul Molo Settimo ha chiesto una concessione di 60 anni, in cambio dell'attuale che scade il 2031, pianificando un investimento di 192 milioni (tra allungamento della banchina di 200 metri e allargamento di 20 e equipment). La Teseco invece ha già firmato il 23 settembre 2014 una concessione di 60 anni pianificando un investimento complessivo di 153 milioni di euro per realizzare un terminal traghetti nella zona del Canale navigabile. In questo caso l'intervento è frenato oltre che dal procedimento dell'Ue anche da un ricorso della Regione pendente al Consiglio di Stato. Decine di milioni di investimenti sono stati pianificati anche dagli azionisti della Siot che gestisce il primo terminal petroli d'Italia e del Mediterraneo e che aveva ottenuto una concessione per 50 anni, fino al 2064, poi mai firmata. Le megaconcessioni a Tmt e Siot sono state approvate all'unanimità dal Comitato portuale il 29 luglio scorso. Partiranno invece nelle prossime settimane, com'è stato annunciato dallo stesso D'Agostino, i lavori per la realizzazione della Piattaforma logistica, quella compresa tra lo Scalo Legnami e la Ferriera di Servola. «Questo è uno dei casi che vedo con particolare favore - ha spiegato il commissario dell'Authority - dal momento che alcune quote di traffico sono già acquisite sulla carta grazie al coinvolgimento nell'operazione di operatori privati per la futura gestione, nella fattispecie la Parisi e l'Interporto di Bologna, con la formula del project financing. Immagino dunque che questo terminal potrà partire subito con il piede giusto». «I lavori del primo stralcio, del valore di 132 milioni, potrebbero concludersi in due anni con inizio possibile dell'operatività prevista per la fine del 2017 perché è interesse stesso della cordata che ha vinto concludere rapidamente la realizzazione della struttura per avere poi più anni per poter ammortizzare l'investimento. Importante sarà però capire - ha aggiunto il commissario - cosa succederà con il secondo stralcio (altri 184,5 milioni previsti), cioè se dovrà essere funzionale alla banchina della Ferriera (per rinforzare la quale a propria volta Arvedi ha fatto un cospicuo investimento) oppure se sarà più utile come ampliamento della stessa Piattaforma logistica». ©RIPRODUZIONE RISERVATA