

Porto

Costi da capogiro compagnie in fuga

Previsti 160 approdi in meno e calo dei crocieristi

Antonino Pane

Il Porto di Napoli è ormai al collasso ed ha bisogno senza indugi e ripensamenti di un presidente, di una guida stabile in grado di dare quel colpo di reni per uscire da una condizione di stallo ormai insostenibile. Lo hanno invocato a gran voce i più importanti operatori del porto - oltre 56 società che coprono circa l'85% del fatturato dello scalo partenopeo - e che hanno indicato, in una recente lettera inviata al ministro Delrio ed al governatore della Campania De Luca, Andrea Annunziata come nome preferibile per la guida dell'Autorità di Sistema della Campania. Un nome su cui si è registrata la convergenza ed il consenso di un'ampia comunità: un passo in avanti notevole visto che fino ad oggi il porto di Napoli si è contraddistinto soprattutto per litigiosità. Aspettare oltre non è più possibile. E non è neanche possibile perdere altro tempo e continuare a guardarsi intorno. La situazione è veramente grave. Ogni giorno accade qualcosa che certifica il fallimento del porto, l'unica porta della città che pur se attraversata da quasi 10 milioni di turisti all'anno ancora langue in condizioni penose.

Costi elevati dei servizi, gli armatori scappano. E mentre il Comitato portuale si appresta a discutere domani di questi argomenti, la programmazione degli operatori marittimi prospetta per il 2017 una riduzione di 160 approdi (pari ad un calo del traffico crocieristico del 40%) con tagli dovuti alle principali compagnie crocieristiche, da Msc a Costa. Nei giorni scorsi l'ultima bastonata: il Tar Campania, accogliendo il ricorso della Conateco, ha con-

dannato la condotta omisiva dell'Autorità Portuale di Napoli che ha determinato la mancata esecuzione dei dragaggi ed in conseguenza ha contribuito a comprimere l'operatività della società ricorrente. Parliamo della sentenza sul ricorso n. 3789 del 27 giugno 2014 promosso da Conateco che ha chiamato in causa l'Autorità Portuale per "risarcimento dei danni derivanti dalla mancata esecuzione dei lavori di dragaggio" proprio quando l'Ente contestava alla ricorrente il mancato pagamento dei canoni demaniali e chiedeva la revoca della concessione. Per l'Autorità Portuale si è sfiorato il fallimento: a fronte della richiesta risarcitoria di 37,88 milioni di euro il Tar ha riconosciuto un danno molto limitato, quasi simbolico, da computarsi in favore della Conateco con complesse modalità. Un importo che non dovrebbe superare 1,5 milioni di euro. Ma la sentenza stabilisce chiaramente una colpevolezza a carico dell'Ente per aver ommesso di mettere in campo quelle incombenze demandate previste proprio dall'art. 6 della legge n. 84/1994, nonché per non aver dato attuazione ai piani operativi triennali 2011-2013 e 2013-2015.

Insomma alla Conateco viene riconosciuto che, a causa del progressivo interrimento e in-

nalzamento dei fondali marini, emergevano dal 2003 problematiche di pescaggio che hanno portato anche ad episodi di incaglio delle navi.

Ma quel che è più inquietante è la disamina effettuata dal Tar sulle costosissime procedure messe in campo per eseguire i lavori negli ultimi dieci anni. Una sequenza raccapricciante! Procedure avviate dal 2003 e che ancora ad oggi, a fronte di relevantissimi oneri gestionali e progettuali, non hanno portato ad alcun risultato. Appalti avviati, rinviati e successivamente sospesi. Casse di colmate improvvisamente colpite da "straordinarie" mareggiate, che si autodistruggevano comportando ingenti danni per molti svariati milioni di euro. Ed ancora opere mai eseguite e finanziamenti revocati. A Conateco si contesta una mancata efficace cooperazione. Cosa avrebbe potuto fare? La sentenza del Tar Campania è destinata a lasciare un segno, soprattutto perché manifesta una sostanziale incapacità di difesa dell'Ente dagli attacchi dei privati. Cosa ne sarà dunque del contenzioso di Porto Fiorito che chiede un risarcimento di 70 milioni di euro? Come finirà il contenzioso promosso dalla Camed per la mancata esecuzione di alcuni lavori? E cosa dire della darsena di levante ove l'appaltatore, a fronte di un ritardo colossale nell'esecuzione dei lavori, imputa all'Ente le colpe del ritardo chiedendo oltre 20 milioni di euro di danni. Danni che, tra l'altro, una commissione interna ha riconosciuto per quasi 9 milioni di euro. E proprio nei giorni scorsi la firma di un ulteriore atto aggiuntivo che ha portato i servizi di ingegneria della darsena di levante dall'importo di 5,6 milioni di euro aggiudicati nel 2003 all'importo di quasi 19 milioni di euro. Quale sarà dunque la normativa di riferimento adottata dall'Autorità Portuale di Napoli?

Il disastro è dunque certificato ed il ministro Delrio ha detto che segue molto da vicino quello che succede a Napoli.

Il vertice

Domani prevista una nuova riunione del Comitato portuale. Gli operatori: subito una guida all'Autorità di sistema campana

Il caso

L'ultima bastonata: il Tar ha accolto il ricorso della Conateco

Le «porte» della città

Lo scalo partenopeo affonda tra litigi e mancanza di progettualità



Peso: 34%



Porto di Napoli

MOVIMENTO PASSEGGERI

il traffico, tra crociere e traghetti, influisce in maniera diretta su quello del molo Beverello (secondo solo a quello registrato dal porto di Hong Kong)

LE PREVISIONI

quest'anno il movimento si chiuderà con un volume di **6,5 milioni** di passeggeri

IL RECORD

nel 2004 con **7 milioni** di passeggeri

LA CRISI

nel 2015 scarsi **sei milioni** di passeggeri

LA RIPRESA

da quest'anno in aumento del **13%** il movimento passeggeri rispetto agli anni di crisi

LE PREVISIONI

quest'anno il movimento si chiuderà quindi con un volume di **6,5 milioni** di passeggeri



Aeroporto di Capodichino

BOOM DI ARRIVI E PARTENZE

tra gennaio e il 15 luglio si è registrato un aumento del **15,2%** di passeggeri sulle tratte internazionali e del **6,4%** sui voli nazionali

IL RECORD

30mila passeggeri il primo luglio

LA PREVISIONE GESAC

tra venerdì e lunedì si attendono **105mila** passeggeri

LE TRATTE

su **105mila** passeggeri in arrivo nel week end, **65mila** previsti sulle destinazioni internazionali

IL MASTER PLAN

l'aeroporto di Capodichino può crescere fino a **8milioni** di passeggeri entro il 2023

LA PISTA

lunghezza 2628 metri (Londra Luthon: lunghezza della pista 2160 metri conta 14milioni di passeggeri)

centimetri

Le previsioni

La drastica diminuzione degli approdi con tagli dovuti alle principali compagnie avrebbe conseguenze devastanti



Peso: 34%