



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

19 MARZO 2014

Piattaforma logistica per Taranto 219 milioni

Le misure per rilanciare l'area jonica nel Piano Sud

● Puglia Corsara: è il titolo di un programma contenente 10 interventi strategici che la Regione Puglia ha individuato nell'ottobre del 2010 per rendere competitiva la regione attraverso interventi sulla rete stradale e ferroviaria, sulle infrastrutture portuali e aeroportuali con l'obiettivo di realizzare una piattaforma logistica integrata che potesse alla Puglia di diventare la porta di ingresso dell'Europa nel Mediterraneo. Nel sistema disegnato dal governo regionale 2 punti fondamentali riguardano: il futuro del porto di Taranto, il terzo scalo container a livello nazionale; la realizzazione della piattaforma logistica e il distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie.

La realizzazione della piattaforma logistica è di competenza dell'Autorità portuale di Taranto, che ha a disposizione un

finanziamento di 219 milioni di euro. I lavori sono iniziati nel 2012. La Piattaforma si estenderà in ambito portuale in area a ridosso del 4° Sporgente del porto di Taranto, su una superficie complessiva di circa 200.000 metri quadri. La Piattaforma si propone come centro

d'interscambio fra diverse modalità di trasporto (strada - ferro - mare) e centro di prestazione di servizi alle merci, secondo una logica di integrazione operativa e informatizzata tra i diversi soggetti in essa operanti.

La Taranto Logistica S.p.a

(società del Gruppo Gavio Logistica), facente parte del raggruppamento aggiudicatario della costruzione e gestione della Piattaforma, prevede di sviluppare traffici sulle tratte Taranto-Genova-Rivalta e Taranto-Ravenna-Rubiera, in sinergia con le altre piattaforme logistiche del Gruppo e con altri grandi operatori del trasporto (come Rete ferroviaria italiana).

L'hub portuale di Taranto per le sue caratteristiche (localizzazione, dotazione infrastrutturale, accessibilità multimodale e disponibilità di aree retro

portuali) non solo è in grado di far guadagnare al sistema regionale quote di mercato del traffico intercontinentale passante per il Mediterraneo, ma si propone come area cerniera di feederaggio intermodale e filtro per lo smistamento delle merci. Per la Regione «risulta strategico integrare l'offerta del porto di Taranto con quelle strutture logistiche che, attraverso il coinvolgimento dei diversi attori, possono essere messe in rete su tutto il territorio regionale».

Anche il progetto del Distripark nasce dalla volontà dell'Autorità Portuale di Taranto in collegamento con gli Enti pubblici territoriali (Comune, Provincia e Camera di Commercio) per realizzare una struttura che consenta di «trattenere sul territorio le merci in entrata/uscita dal porto, a vantaggio dell'economia locale attraverso operazioni di logistica e di lavorazione che aggiungano valore alle merci stesse».

Il progetto copre un'area di circa 750.000 metri quadri e prevede una struttura articolata in 110 moduli prefabbricati, che possono essere anche aggregati secondo le esigenze degli utilizzatori: ognuno di questi magazzini avrà una superficie di circa 1.600 metri quadri e sarà dotato di idonee attrezzature tecniche. La realizzazione fu prevista tra le opere strategiche per lo sviluppo del Sud individuate con la delibera Cipe del 3 agosto del 2011. In quella delibera si definì anche la spesa complessiva di 50 milioni, ma con la disponibilità effettiva di 15 milioni. Gli altri 35 milioni sono ancora da individuare.

Piattaforma logistica e Distripark possono generare utili per le imprese e opportunità di lavoro solo attraverso un progetto di sviluppo integrato che leghi entrambe le strutture al sistema portuale e a quello aeroportuale, attraverso un collegamento ferroviario porto-aeroporto. Su questa strada si sta lavorando anche se con difficoltà e ritardi. Le difficoltà legate alla realizzazione di grandi opere in Italia e al Sud e i ritardi legati

spesso anche alla mancanza di finanziamenti per completare gli interventi previsti.

Ieri un tassello lungo la strada del collegamento tra porto e aeroporto è stato messo con la disponibilità a utilizzare 12 milioni di euro per allargare le strade di collegamento tra la zona aeroportuale e la statale 7 Ter, a ridosso del porto di Taranto.

Re.Att.

Collegamento con il porto nuovo piazzale e pista di rullaggio

□ Via libera alle opere infrastrutturali per rendere l'aeroporto "Arlotta" di Grottaglie l'hub delle merci nel Mediterraneo. Sono già 12 i milioni di euro a disposizione per migliorare la rete viaria tra il porto e l'aeroporto e 29 quelli a disposizione per la pista di rullaggio e il nuovo piazzale di sosta degli aerei. Lo ha annunciato l'assessore ai Trasporti e Infrastrutture, Giovanni Giannini, questa mattina in conferenza stampa con il presidente Vendola, il commissario della Provincia di Taranto Tafaro,

l'amministratore di Aeroporti di Puglia Acierno e i sindaci di Grottaglie e Monteiasi. "Ribadiamo - ha detto Giannini - la vocazione industriale dell'aeroporto e intendiamo favorire nuove iniziative industriali di carattere nazionale e internazionale nell'area del suo sedime. Stiamo dando il via al protocollo d'intesa del 2009. Due saranno gli stralci per il collegamento del porto con la statale 7 e con la provinciale per l'aeroporto: contiamo di finire entro il termine del 2015. In un secondo momento sarà progettata la bretella ferroviaria di Rfi, vista la necessità di attrezzare una piastra logistica nell'attuale area della stazione di Monteiasi. L'obiettivo è quello di creare una piattaforma logistica tra il porto e l'aeroporto. Sarà possibile immaginare così un polo per la catena del freddo. Con questi interventi, provenienti dalla rimodulazione dell'ampiamiento dei piazzali dell'aeroporto di Palese e ai quali non rinunciamo, utilizziamo immediatamente i fondi europei, e realizzeremo un'opera di respiro regionale".

LA FIERA MONDIALE

A Miami la vetrina per il porto di Taranto

● Gli scali portuali pugliesi sono in vetrina alla fiera mondiale delle crociere Seatrade Cruise and Shipping Convention, in corso presso il Convention center di Miami (Florida). In una presentazione alla stampa si è parlato di Taranto. Per diversificare le attività dello scalo, l'Autorità Portuale jonica è impegnata nello sviluppo anche turistico del porto e dei suoi servizi. Sono previsti alcuni interventi infrastrutturali quali la riqualificazione del Molo San Cataldo, la realizzazione del Centro Servizi Polivalente e il Port Exhibition Center che ospiterà l'innovativo «laboratorio della cultura marittima». Il porto di Taranto, in chiave crocieristica, promuove escursioni ed itinerari storico-archeologici, enogastronomici e naturalistici come nel caso della Green Road, un percorso innovativo all'insegna della sostenibilità e della scoperta delle tradizioni.

I TRE SCALI PUGLIESI IN VETRINA ALLA FIERA SEATRADE CRUISE AND SHIPPING CONVENTION

Porto, Taranto a Miami

Gli scali portuali pugliesi sono in vetrina alla fiera mondiale delle crociere Seatrade Cruise and Shipping Convention, in corso presso il Convention center di Miami (Florida). I tre porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto - si legge in una nota - hanno voluto rinnovare la loro partecipazione alla collettiva italiana delle crociere sotto la sigla di APP - Apulian Ports.

Gli scali portuali hanno messo in vetrina le eccellenze della regione Puglia, presentando alla stampa internazionale e agli operatori del settore, servizi e infrastrutture dei tre scali. E anche quest'anno la Regione Puglia, con l'assessorato al Turismo, ha confermato la propria presenza istituzionale con il marchio "Viaggiare in Puglia". Oggi attraverso il porto di Bari transitano circa 2.000.000 di passeggeri all'anno di cui circa 600.000 sono crocieristi.

L'Autorità Portuale sta dedicando grande attenzione ai piani di sviluppo e potenziamento delle infrastrutture dedicate all'accoglienza turistica. Il porto di Bari - si evidenzia nella nota - ha in programma importanti investimenti infrastrutturali a supporto della crescente domanda del mercato crocieristico. In particolare, è previsto l'ampliamento del Terminal Crociere e la costruzione di un nuovo molo di 350 metri presso la Darsena di Ponente per consentire più agevolmente l'ormeggio delle mega unità di nuova costruzione.

Per il settore crociere, il 2013 è stato un anno di transizione "in attesa di un 2014 che si preannuncia molto intenso". I dati consuntivi di fine anno rappresentano il porto di Bari con un bilancio in positivo che ha risentito poco della

particolare congiuntura negativa dei mercati. Buona la performance del traffico crocieristico che si attesta nel 2013 a 604.781 passeggeri in 171 scali.

La stagione 2014 vede la conferma delle due compagnie che regolarmente scalano il porto di Bari, Costa Crociere ed MSC Crociere nonché delle compagnie armatoriali della Royal Caribbean, la seconda compagnia a livello mondiale, che scalerà Bari con il brand del lusso Celebrity Cruises, e Aida Cruises, Fred Olsen Cruises e Pullmantur Cruises. Il prossimo 15 aprile, in-

tanto, Brindisi spalancherà il "Gate to Salento" ai passeggeri della Azamara Quest, la prima nave da crociera ad inaugurare la stagione 2014 per lo scalo adriatico. 23 gli accosti già ufficializzati di navi di varie compagnie che hanno scelto Brindisi per allietare i propri ospiti con visite ed escursioni tra le bellezze del Salento.

Compagnie che già in passato hanno scalato Brindisi e hanno inteso confermare tale scelta anche per l'anno in corso e new entry che per la prima volta faranno attraccare i loro giganti del mare tra il Monumento al Marinaio d'Italia e il Castello Alfonsino, proprio di fronte alle Colonne Terminali della via Appia. Tra queste new entry c'è sicuramente da annoverare la maiden call della Mein Schiff 3 della TUI Cruises che ha pro-

grammata otto accosti estivi. La stagione 2014 dovrebbe segnare un incremento del 332,2% dei crocieristi in arrivo a Brindisi. Se nel 2013 su 15 toccate sono sbarcati in cit-

tà 4.628 passeggeri, le stime per l'anno in corso parlano di una presenza (calcolata per difetto) di oltre 20.000 passeggeri. Gli accosti schedulati, come detto, saranno 23, il che significa un incremento del 53,3%. Al fine di realizzare l'obiettivo istituzionale di promuovere i traffici e diversificare le attività dello scalo, l'Autorità Portuale di Taranto è impegnata nello sviluppo anche turistico del porto e dei suoi servizi. In tale ottica sono previsti alcuni interventi infrastrutturali quali la riqualificazione del Molo S. Cataldo, la realizzazione del Centro Servizi Polivalente e il Port Exhibition Center che ospiterà l'innovativo "laboratorio

della cultura marittima".

Il porto di Taranto, al fine di proporsi nel panorama delle destinazioni crocieristiche, in piena sinergia con gli altri scali pugliesi, promuove escursioni ed itinerari di carattere storico-archeologico, enogastronomico e naturalistico come nel caso della Green Road, un percorso innovativo all'insegna della sostenibilità e della scoperta delle tradizioni. "La presenza dell'AP di Taranto all'edizione 2014 del Seatrade Cruise and Shipping di Miami rappresenta un'utile opportunità per consolidare l'offerta complessiva della portualità pugliese - conferma Sergio Prete, presidente dell'Autorità Portuale di Taranto - nonché l'occasione per finalizzare i già avviati rapporti di collaborazione con operatori del settore interessati a stabilire la propria presenza nello scalo jonico".

ECONOMIA E SVILUPPO

Concordia, summit sul progetto

Gli enti esprimeranno un parere di pre-fattibilità

“
Il presidente Prete:
incontro tecnico
per definire il percorso
prima della decisione

di Tiziana FABBIANO

La decisione sulla scelta del porto che ospiterà lo smantellamento della costa Concordia probabilmente slitterà. Non sarà entro il mese di marzo, sono convinti i tecnici. Intanto Taranto non può farsi trovare spiazzata e la procedura va avanti a larghi passi, almeno nella fase istruttoria. E occorre raccogliere documenti e pareri. Così ieri mattina, nella sede dell'autorità portuale, si sono riuniti gli enti coinvolti. Per l'Authority erano presenti il presidente Sergio Prete e il segretario generale Francesco Benincasa. Per il

Comune ha partecipato il sindaco Ezio Stefano, assieme ai dirigenti della Regione e a un rappresentante del ministero dei Trasporti, ai vertici della Capitaneria di Porto. L'incontro è stato tecnico e per questo, a illustrare nel dettaglio il programma eventuale di lavoro sul relitto della Concordia, è stata la società proponente: la Smart Area di Confindustria in partnership con lo studio dell'ingegnere Severini. Se i tempi si allungano, nell'attesa che la società internazionale inglese incaricata da

Costa decida qual è il progetto più convincente, gli enti e le istituzioni tarantine sono al lavoro. Il sindaco, rientrato dalla convalescenza qualche

settimana fa, ha preso a cuore il progetto Concordia, sponsorizzato anche dal presidente della Regione Nichi Vendola. L'autorità portuale con la Capitaneria di Porto sono impegnati in una valutazione tecnica sull'impatto che potrebbe avere sullo scalo l'arrivo della nave che affondò davanti all'Isola del Giglio. «La riunione di ieri è servita per individua-

re un percorso e gli interventi da realizzare per questo progetto», ha detto il presidente Sergio Prete al termine del tavolo.

Ci sono certamente adeguamenti al porto che servirebbero per ospitare il relitto. Ma nell'attesa di questa decisione si avvia un processo di elaborazione dettagliata dello studio che ha accompagnato la candidatura del porto di Taranto alla maxicommissa da 400 milioni di euro. Non si perde tempo. I prossimi passi? «Acquisiremo la documentazione

necessaria per una valutazione di fattibilità del progetto. Poi tutti gli enti coinvolti dovranno dare un parere di prefattibilità», risponde il presidente dell'autorità portuale.

L'incontro di ieri non è stato aperto alle aziende private che operano nel porto e che pure sarebbero coinvolti dall'eventuale cantiere della Costa Concordia a Taranto. Solo in un secondo momento si aprirà il dialogo con le grandi imprese già concessionarie di banchine nello scalo di Taranto: Ilva in primis.

SFIDE DELLO SVILUPPO

RIUNIONI ALL'AUTORITÀ E IN REGIONE

PRETE (AUTORITÀ PORTUALE)

«Facciamo un passo alla volta. Ora aspettiamo il progetto e poi avvieremo un'istruttoria e decideremo. Ci siamo quindi aggiornati»

Nave «Concordia» ora si studia come allungare il pontile

FABIO VENERE

● Nave «Concordia» a Taranto, almeno due le ipotesi allo studio. È questo l'esito, per ora oggettivamente interlocutorio, della riunione tecnica svoltasi ieri nella sede dell'Autorità portuale. All'incontro, presieduto da Sergio Prete, hanno partecipato i proponenti dell'operazione «Concordia», lo studio Severini e Smart Area Confindustria, oltre ai rappresentanti della Regione Puglia e del ministero delle Infrastrutture. Presente il sindaco Stefano che ha assicurato il sostegno del Comune di Taranto a questo progetto. Si valuterà, nei prossimi giorni, se è necessario davvero allungare il pontile del quarto sporgente di 300 metri o se, invece, basterà fare un'opera provvisoria. Lo smantellamento nel porto di Taranto del relitto della «Costa Crociera», da oltre un anno, incagliato al largo dell'Isola del Giglio resta possibile ma occorre «compiere - afferma Prete scegliendo saggiamente la via della cautela - un passo alla volta. Prossimamente prenderemo atto del progetto e successivamente avvieremo una fase istruttoria durante la quale dovremo comunque, anzi necessariamente, ottenere i pareri di tutti gli enti interessati e coinvolti in questa vicenda».

In buona sostanza, lo studio Severini e la società Smart Area dovranno presentare un progetto che non solo preveda l'allungamento del pontile del quarto sporgente ma anche una soluzione alternativa. In particolare, tra queste, si dovrà valutare se per far attraccare la nave «Concordia» nel porto tarantino potrà essere sufficiente, in alternativa appunto all'allungamento di 300 metri, realizzare una

CHI METTE I SOLDI?

È l'altra domanda a cui si deve rispondere. Possibile anche un finanziamento privato

struttura provvisoria. In questo modo, questa potrebbe essere rimossa dopo due anni, ovvero una volta terminate le operazioni di smantellamento. Certo, se venisse scelta questa strada bisognerebbe comunque acquisire i pareri dei vari enti ma si potrebbe bypassare, almeno in parte, il nodo legato all'indizione di un bando pubblico. I tempi, quindi, verrebbero ragionevolmente ridotti. In realtà, c'è un altro nodo da sciogliere: chi realizzerà l'opera e con quali soldi a disposizione? Sul

punto, il presidente Prete è criptico e si limita a dire. «È inutile sbilanciarsi sui costi, vediamo prima quale ipotesi progettuale verrà definita. Il finanziamento comunque - osserva - può essere da parte di un gruppo di operatori privati ma anche di fonte pubblica Vedremo». In effetti, durante la riunione, i rappresentanti di Confindustria avrebbero ammesso che ci sarebbero degli operatori privati interessati a finanziare la realizzazione di quest'opera determinante per concludere positivamente l'operazione «Concordia».

Per il resto, non ci sono molte altre alternative. Anzi, rispetto al quarto sporgente, non ce n'è alcuna. In quella zona, i fondali non hanno bisogno di alcun dragaggio perché già possono «ospitare» navi con un pescaggio di 22 - 23 metri. L'allungamento del pontile, o in alternativa la realizzazione di una struttura provvisoria, si rende necessario per consentire una coabitazione tra il possibile smantellamento del relitto della Costa Crociera e le operazioni di carico dei minerali destinati alle attività dell'Ilva. Che quello sporgente, così come del resto il secondo, il terzo e il quinto, ha in concessione per svolgere le sue attività e per far attraccare le navi cariche provenienti da America ed Asia cariche di minerali

Noiconsult: «Qui lo smantellamento della Concordia»

● La "Noiconsult Europa", del presidente Antonio Pepe, con il Popolo d'Italia di Antonino Magistro, il Partito dei Consumatori di Rocco Monaco e l'emittente televisiva Video M Italia, ha deciso di convocare un tavolo tecnico alla presenza di diverse istituzioni per promuovere con forza la candidatura del porto di Taranto ad ospitare le operazioni di smantellamento della Costa Concordia, la nave da crociera naufragata all'isola del Giglio. «In un periodo drammatico come quello che sta vivendo la città di Taranto - spiega il presidente dell'associazione Noiconsult Antonio Pepe - sarebbe una

boccata di ossigeno che permetterebbe di rilanciare l'occupazione (si assicurerebbero infatti centinaia di posti di lavoro) e si porterebbe al termine nel migliore dei modi questa complessa operazione».

Il porto di Taranto, infatti, presenta per caratteristiche tecniche e per la naturale forma le condizioni ideali per favorire lo smantellamento. «Abbiamo inviato delle richieste esplicite alle massime rappresentanze regionali e nazionali per supportare questo tipo di soluzione. Ci faremo promotori tutti insieme per non perdere una possibilità importante che meritiamo di cogliere», conclude Pepe.

Spending review con le stellette

Marina, San Paolo in vendita

Dopo l'annuncio del ministro Pinotti torna d'attualità il caso delle dismissioni. Ma a Taranto la vera incognita è l'Aeronautica

TARANTO - C'è anche Taranto, naturalmente, nella lista che comprende i beni della Difesa destinati alla vendita, nell'ambito della spending review con le stellette. Nell'elenco di cui ha parlato il ministro della Difesa Roberta Pinotti, infatti, campeggiano l'isola di San Paolo, che la Marina Militare ha già da tempo dichiarato 'dismissibile' e l'ex stazione radio della Marina ubicata a Monteparano.

L'elenco comprende anche l'ex stazione dei Carabinieri di Taranto 2 - ma questo sito è compreso nella cessione dei beni al Comune come gli ex Baraccamenti cattolica e le case di via Di Palma e via Cuniberti. Un punto interrogativo riguarda il comprensorio dell'Aeronautica Militare: tutto è legato all'eventuale trasferimento del centro di formazione dei volontari a Caserta, come già aveva anticipato Buonasera Taranto. L'Aeronautica, che proprio quest'anno celebrerà il centenario della sua presenza a Taranto, resterà qui con un proprio presidio o no? Questo il vero nodo.

Tomando alla Marina, quello dell'isola di San Paolo, importante e storico presidio dove 'riposa' il generale napoleonico Laclos, autore del celebre romanzo "Le relazioni pericolose", è certamente il capitolo più intrigante del libro delle dismissioni. Nel recente passato si sono manifesta-

te diverse ipotesi, andate a sbattere su difficoltà logistiche che potrebbero essere superate puntando sull'aspetto naturalistico dell'area. Pinotti, da parte sua, è appena tornata da New Delhi e oggi è a Berlino, dove incontrerà la sua omologa tedesca, Ursula von der Leyen. Alle spalle,

due anni in cui - sul caso marò - "sono stati fatti tanti errori, dalle regole di ingaggio alla mancanza di una chiara strategia. Ma ora non è utile concentrarsi su questo, serve grande unità nazionale", ha detto il ministro intervistato da Maria Latella su Sky Tg24, ribadendo con forza che Latorre e Girone

"non possono essere giudicati in India" e auspicando la "solidarietà della comunità internazionale". Sulla spending review, una cura dimagrante è già stata avviata dal precedente governo, per ridurre da "190mila a 150mila i militari di Aeronautica, Marina, Esercito da qui al 2024", ha ricordato il ministro, assicurando che "già nei prossimi anni scenderemo a 170mila". Le unità del personale civile passeranno da 30 a 20mila. Saranno chiuse 385 caserme e presidi militari e "entro un mese" Pinotti conta di presentare in Consiglio un provvedimento ad hoc per definire una task force che "metta in fila Difesa, Demanio, enti locali" e si occupi della vendita dei beni. In fatto di tagli, il capitolo più spinoso si chiama

F-35, "i cacciabombardieri nemico per eccellenza nell'immaginario comune". Pinotti ha ribadito l'impegno a "ripensare, ridurre e rivedere" e ha detto che "è lecito immaginare una razionalizzazione" anche degli F-35

TAGLI: IL MINISTRO DELLA DIFESA ROBERTA PINOTTI SU F35 E I BENI DA VENDERE

S. Paolo? Forse l'idroscalo

Da anni se ne parla, ora sembra davvero giunto il momento in cui lo Stato venderà i 'gioielli' di famiglia. Anzi, quelli della Difesa soprattutto. Si parte dal ridimensionamento del programma F35 (forse se ne acquisteranno solo 45 rispetto ai 90 previsti, di cui 15 destinati a sostituire i vecchi Harrier sulla portaerei della Marina Militare Cavour), alle quasi 400 caserme e basi militari.

Un progetto che risale a qualche anno fa, addirittura nel 2011 fu stilato un elenco, sulla base delle indicazioni del governo Monti, in cui erano previsti, com'era facile intuire, alcuni beni che riguardano proprio Taranto.

Allora, nell'elenco furono inserite la Stazione RT di Monteparano (superficie dell'area 2.448 mq, coperti 200 mq, per una volumetria di 3.360 mc), l'ex caserma dei Carabinieri a Chiapparo (21.085 mq, coperti 411 mq, 1.233 mc di volumetria), infine l'Isola di San Paolo, ormai da anni lasciata dalla Marina Militare a disposizione del Comune di Taranto che non l'ha mai acquisita (ricordiamo che a San Paolo c'è un fortino che risale all'era napoleonica e la tomba dell'ammiraglio Laclos).

Ed è così che anche ieri si è sparsa nuovamente la voce che l'Isola di San Paolo fosse in vendita secondo il Ministero della Difesa. In effetti, l'isola rientra in quell'elenco del 2011, ma pare proprio che ne sia uscito. Almeno, stando a

quanto ha riferito ieri il sito de 'IlSole24Ore', che ha riproposto l'elenco dei beni.

E per ciò che riguarda Taranto, oltre alle prime due strutture già citate (ma l'ex caserma dei Carabinieri di

Chiapparo fa parte del lotto sdeamianizzato trasferito già al Comune, in base agli accordi con il Governo), il quotidiano confindustriale (meglio, il sito) ha indicato l'area dell'Aeronautica Militare (Svtam, ex

Saram), un'area di grandi dimensioni che s'affaccia sul Mar Piccolo, meglio conosciuta come Idroscalo 'L. Bologna'.

Un'area di pregio assoluto, di vaste dimensioni (533.644 mq, di cui 45.867 coperti, vo-

lumetria di 400.514 mc), di certo una delle più belle della città.

Tra l'altro, le strutture sembrano tutte o quasi in ottime condizioni perché negli ultimi anni hanno goduto di importanti ristrutturazioni, il che - va detto onestamente - fa gola, ne siamo certi, a imprenditori accorti e pronti a sfruttare la posizione eccellente, tenendo conto pure del palazzo storico (ora chiuso) che ospita, e anche di impianti sportivi utilizzati dagli avieri. Dunque, un'area che, vista con altra ottica, potrebbe trasformarsi senza grosse difficoltà in un campus universitario (ci sono sale di grandi dimensioni utili per l'apprendimento) o in una cittadella multifunzionale, tanto per lanciare qualche idea. Ma sarà davvero nell'elenco di cui parla 'IlSole24Ore'? Insomma, non ci resta che attendere l'annuncio 'Libro Bianco' della Difesa, quello cioè che dovrebbe rappresentare la mappatura di tutto il sistema della Difesa italiana e su cui si muoveranno forse le scelte dell'attuale ministro Pinotti e del Governo.

Ma più che il 'Libro Bianco', molto dipenderà proprio dai beni non più strategici per lo Stato italiano e che invece

diventeranno utili per fare cassa. *"Ripensare, ridurre, rivedere: sono le tre R che applicheremo a tutte le spese"*, ha sostenuto la ministra Roberta Pinotti. E, statene certi, molto si punterà proprio sulla vendita.

Depositare le motivazioni della sentenza: i Riva e altri otto imputati furono assolti dal tribunale

«Moli-Ilva, nessuna minaccia per la gestione delle merci»

● *L'attività commerciale esclusiva svolta nel molo dell'Ilva si svolse senza alcuna minaccia nei confronti degli operatori locali.*

L'Ilva Spa, in sostanza, avrebbe esercitato il diritto di pretendere l'adempimento dei contratti di compravendita e/o di noleggio stipulati con caricatori e armatori.

Di qui l'assenza di attività estorsive, o di altre iniziative vessatorie, nei confronti delle agenzie tarantine.

È questa, in estrema sintesi, la motivazione alla base dell'assoluzione con cui di recente il tribunale di Taranto (collegio presieduto dalla dottoressa Fulvia Misserna) ha assolto Emilio Riva, l'88enne ex patron dell'Ilva di Taranto, i figli Fabio Arturo e Claudio, e altri undici imputati. A vario titolo erano accusati di aver imposto agli spedizionieri del porto tarantino un illecito regime di monopolio.

«Ciò che difetta nei casi esaminati è proprio l'estremo della minaccia». Così ha scritto il collegio (composto anche dai giudici Rita Romano e Luca Ariola) nelle motivazioni della sentenza con la quale il tribunale era pervenuto alla sentenza di assoluzione.

In 38 pagine, il tribunale ha evidenziato che «le "pressioni" esercitate, in questi casi, dall'Ilva per ottenere dagli armatori il conferimento dell'incarico di agente raccomandatario in favore della Anchor Shipping (o della Navalsud) rinviano sempre ad una precedente pattuizione lecita e (peraltro) diffusa nei traffici marittimi, ovvero a quella dell'agente d'obbligo».

Non risulta, infatti, «che tali "pressioni" - è scritto ancora nelle motivazioni - abbiano

oltrepassato le forme di una legittima, ancorché ferma e netta, prospettazione dell'adozione di contromisure finalizzate

a salvaguardarsi dalla possibile lesione di un proprio interesse».

«Non può infatti ritenersi ingiusto il danno minacciato di interrompere i rapporti commerciali, ovvero di rifiutare la nave nei confronti di una controparte inadempiente all'obbligazione assunta di servirsi dell'agente d'obbligo, atteso che esso rappresenta il mezzo di una reazione difensiva necessaria a scongiurare la lesione di un legittimo interesse», secondo le valutazioni del tribunale. Di qui l'assoluzione perché «il fatto non sussiste»

Come è noto, in fase di requisitoria, il pm Giovanna Cannarile aveva chiesto l'assoluzione di Augusto Genta, Stephan Axel De Madre e Corrado Corradi e undici condanne. La pena più pesante era stata invocata a carico di Michele Fazio, institore e componente del consiglio di amministrazione della Anchor Shipping e del torinese Giampiero Gallina, dirigente dell'Ilva con procura a gestire i pontili dati in concessione alla stessa Ilva: per il primo, accusato anche di estorsione, erano stati chiesti 6

anni di carcere, per il secondo, difeso dall'avvocato Egidio Albanese, che rispondeva anche di tentata estorsione, invece il pm aveva invocato 6 anni e mezzo.

Quattro anni e sei mesi erano stati chiesti invece per Emilio, Fabio Arturo Riva (ancora a Londra in attesa di sapere se sarà estradato per l'inchiesta «Ambiente svenduto») e Claudio Riva, nelle rispettive quali-

tà di presidente, vicepresidente e consigliere delegato del CdA dell'Ilva, e per Ettore e Paolo Campostano, componenti del

consiglio di amministrazione dell'Anchor Shipping, difesi dall'avvocato Antonio Raffo. Per Tony Luzzi e Giuliano Malito, pure componenti del consiglio di amministrazione dell'Anchor Shipping, rispettivamente difesi dagli avvocati Pasquale Annicchiarico e Gianluca Mongelli, e per Vito Bisanti e Franco Sensoli, amministratore della Navalsud, la pena richiesta dal pm era stata di 30 mesi.

Per la cronaca, alcuni degli armatori erano assistiti dall'avvocato Carlo Petrone

AEROPORTO La Regione Puglia stanZIA 32 milioni di euro per il potenziamento della struttura. Ma per ora niente voli passeggeri

Industrie e cargo per l'Arlotta

Vendola: Prospettiva di sviluppo globale. Lemma: Finalmente risultati concreti

□ "Oggi avviamo un investimento molto importante per il collegamento di Taranto con l'aeroporto di Grottaglie, per la riqualificazione di tutto il sistema vario della provincia che è attorno all'aeroporto e per l'ingrandimento della pista di rullaggio all'interno dell'aerostazione. Costruiamo, quindi, le condizioni perché Grottaglie diventi il più importante aeroporto d'Italia dal punto di vista delle localizzazioni industriali. L'intero comparto industriale dell'aerospazio sta guardando con assoluto interesse a Grottaglie come a un luogo di eccellenza, per fare una piastra logistica che possa consentire lo sviluppo delle attività di cargo"

Così il Presidente della Regione Puglia **Nichi Vendola** durante la conferenza stampa sull'aeroporto di Taranto/Grottaglie ieri a Bari, nella sede della Regione, con l'assessore regionale ai Trasporti **Gianni Giannini** e il presidente di Aeroporti di Puglia **Giuseppe Acierno**, alla conferenza stampa di presentazione dei risultati conseguiti al tavolo sull'aeroporto Arlotta di Grottaglie. Alla conferenza stampa hanno partecipato i Sindaci dei comuni interessati (Grottaglie e Monteiasi) e i rappresentanti istituzionali del territorio "Attorno alle opere di modernizzazione e di infrastrutturazione dell'aeroporto di Grottaglie - ha evidenziato Vendola - si gioca una partita che vede tutti i più importanti attori dell'industria dell'aerospazio manifestare interesse per gli investimenti in quel territorio. Ho voluto tenere il più possibile, insieme all'assessore Giannini e al Presidente Acierno, sotto copertura di riservatezza un'attività continua di scouting, che abbiamo fatto in Italia e in Europa con tutti i principali players dell'industria aeronautica. Grottaglie può diven-

tare un punto pregiato dell'industria nazionale".

Secondo Vendola "radicare sviluppo industriale in un setto-

re che è in incredibile evoluzione anche occupazionale, è una prospettiva concreta per il territorio tarantino. I cargo, esattamente come i voli civili, non si determinano per volontà politica, per decreto. Tuttavia, se le prospettive di collegamento tra porto e aeroporto e di modernizzazione e infrastrutturazione vanno anche nella direzione del rendere credibile la localizzazione di una piastra logistica di livello europeo in quel territorio, con una precipua prospettiva di localizzazione della filiera del freddo all'interno dell'aerostazione, questo significa che le industrie diventeranno il traino naturale delle attività di cargo. Le attività di cargo - ha concluso Vendola - insieme alle altre attività industriali che si svilupperanno, potranno consentire in futuro anche l'avvio di quei voli civili, che non possono essere frutto d'improvvisazione, ma l'effetto di un lavoro importante come quello avviato dalla Regione. Questa è una grande prospettiva di sviluppo globale della Puglia"

Positivo il commento del consigliere regionale Pd, **Anna Rita Lemma**. «Questo è il modo di lavorare che mi piace. E' questo e' il motivo per il quale in tutte le sedi pubbliche, che mi sono state offerte, ho sempre ribadito che avremmo consegnato solo risultati concreti e che il lavoro che si stava conducendo era serrato e reale. Consegnamo interventi con impegni finanziari pari a 32 milioni di euro per infrastrutturare l'aeroporto di Grottaglie in tempi certi (dicembre 2015) riuscendo peraltro a dirottare su Taranto risorse destinate a Bari. Le opere che saranno realizzate

hanno peraltro l'ambizione di rilanciare Grottaglie e l'intero territorio tarantino quale area di interesse nazionale ed internazionale nel settore aerospaziale. Tutto questo potrà diventare vantaggio reale se tutto il territorio saprà evitare contrapposizioni e conflittualità».

Nardoni: così i nostri prodotti arriveranno sui mercati internazionali

□ «L'Aeroporto Marcello Arlotta di Grottaglie insieme al Porto di Taranto sono stati tra i miei primi interessi extra-delega, perché da quelle due importanti infrastrutture territoriali passa il progetto organico di Piastra Logistica del Mediterraneo per la città bimare e una fetta cospicua del trasporto cargo che proprio al settore dell'agroalimentare e dell'agroindustria dovrà guardare con particolare attenzione sia in termini di numeri che di fatturato». E' quanto ha dichiarato a margine della conferenza stampa tenuta ieri mattina dal presidente Vendola, l'Assessore regionale con delega alle Risorse Agroalimentari, Fabrizio Nardoni.

«La piastra logistica che in tempi brevi sarà realizzata sull'asse Taranto-Grottaglie sarà un rilievo nazionale ed europeo con durature prospettive di sviluppo per l'economia di tutta la provincia ionica - ribadisce Nardoni - E la portata degli interventi mi sembra tale che, come ha evidenziato Vendola, le ricadute positive interesseranno l'intera regione proiettando i territori dell'area tarantina in contesti socio-econo-

mici di prima grandezza». Soddisfazione viene dunque espressa dall'esponente tarantino della Giunta regionale che proprio sulla possibilità di movimentazione di derrate alimentari aveva già speso la prima parte del suo mandato riuscendo ad ottenere che si discutesse finalmente dell'istituzione del Laboratorio di Sanità Marittima indispensabile per il traffico di merce deperibile.

«I nostri prodotti di eccellenza hanno bisogno di guadagnare i mercati internazionali con celerità e garanzia nella conservazione delle loro pregiate caratteristiche - sottolinea Fabrizio Nardoni - ecco perché la linea del freddo all'interno dell'Aerostazione di Grottaglie e il Laboratorio Sanitario al Porto appartengono all'identica mission di sviluppo che deve consentire a Taranto, così come a tutta la Puglia, di tornare ad investire in settori diversi da quelli del comparto industriale. Il Patto per Taranto - termina l'assessore regionale - non è uno slogan improduttivo, ma sempre più un segno tangibile dell'attenzione di questa giunta nei confronti della città».

I PARLAMENTARI DELLA NOSTRA PROVINCIA NON HANNO VOLUTO FIRMARE LA PROPOSTA DI LEGGE

La Fondazione Taranto insiste per una legge sul porto franco

Per illustrare la bozza della proposta di legge di iniziativa popolare per l'istituzione di un porto franco a Taranto la "Fondazione Taranto" ha promosso per il prossimo 23 marzo, alle ore 9,30, presso il salone del Gambero, una conferenza dibattito.

Nel comunicare l'iniziativa, il presidente della Fondazione, avv. Enzo Gigante, sostiene che gli addetti ai lavori sanno che servono per la presentazione della legge 50.000 firme di cittadini oppure la firma di un solo deputato e/o senatore. Egli ha cercato di "coinvolgere gli eletti alla Camera dei Deputati ed al Senato della Pro-

vincia di Taranto, senza ottenere alcun riscontro; ipotizzare che costoro non sapessero dell'iniziativa, può essere una giustificazione che vale per la prima volta, ma non certamente per la prossima occasione. Era inutile sperare che firmasse una proposta di legge a favore di Taranto, chi ha preso i voti, è stato eletto o eletta, e poi ha dimenticato dell'esistenza della nostra Città. La Fondazione, si è vista costretta a prendere contatti con rappresentanti del Parlamento Italiano, sia di Lecce che dalla Basilicata, sperando che questo secondo tentativo, finalmente, riesca". Dopo aver ricordato che

il Golfo di Taranto è il più sicuro del Mediterraneo e forse anche di Europa, il presidente Gigante afferma che "la sua retroportualità è notevole, i collegamenti autostradali e ferroviari sono notevolmente migliorati negli ultimi anni eppure.....il Di-

stripark e l'Agromed sono in coma profondo da oltre dieci anni". In sostanza la Fondazione è convinta "che il progetto può funzionare, specialmente se viene coniugato con la zona franca; vi è però bisogno di una organizzazione faticosa, costante e partecipata, tant'è che sono previste a seguito della conferenza dibattito, la costituzione di comi-

tati giuridico scientifico e relazionale. Qualcuno ha affermato che la ipotesi che la creazione del Porto Franco di Taranto possa offrire la possibilità di nuovi 30 mila posti di lavoro è una pia illusione, destinata a gettare "fumo negli occhi". A costoro diciamo, senza alzare il sedere della sedia, di collegarsi su internet per vedere quello che accade a Salerno, a Trieste ed anche a Bari, dove però i suddetti porti non hanno lo spazio della retroportualità di Taranto.

Avviandosi alla conclusione il presidente della Fondazione Taranto nell'invitare i tarantini a "smetterla di cam-

minare "a pecoroni" e di pendere solo ed esclusivamente dall'Nva", ritiene che lo stabilimento siderurgico non sia più in grado di garantire né lavoro né salute. Pertanto, secondo Gigante, "chi non vuole uscire da tale logica evidentemente ha avuto o ha degli interessi, che saranno puntualmente evidenziati dalla Fondazione, con circostanziate denunce. In questo momento storico, conservare il posto di lavoro è importante, ma appare difficile; creare dei nuovi posti di lavoro è possibile, ma deve essere l'impegno reale di

chi ha sempre operato nel territorio con attività certificate e non con chiacchiere".

I porti di Bari, Brindisi e Taranto hanno presentato l'offerta crocieristica della Puglia al Seatrade di Miami

Hanno partecipato sotto il marchio Apulian Ports affiancati dalla Regione Puglia

~~inforMARE~~ - La scorsa settimana a Miami, nell'ambito della trentesima edizione della Seatrade Cruise and Shipping Convention, la principale manifestazione fieristica internazionale sulle crociere, i tre porti pugliesi di Bari, Brindisi e Taranto si sono presentati sotto la sigla di APP - Apulian Ports affiancati dalla Regione Puglia con il marchio "ViaggiareinPuglia".

Commentando l'esito della missione, Francesco Mariani, presidente dell'Autorità Portuale del Levante e presidente dell'associazione dei porti pugliesi Apulian Ports, ha spiegato che l'attività di promozione è volta «al rafforzamento del binomio domanda-offerta per continuare nell'opera, già oggi in buona parte realizzata, della destagionalizzazione del turismo da crociera». Mariani ha ricordato che oggi attraverso il porto di Bari transitano circa due milioni di passeggeri all'anno, di cui circa 600mila sono crocieristi, e che il porto ha in programma importanti investimenti infrastrutturali a supporto della sempre crescente domanda del mercato crocieristico: in particolare, è previsto l'ampliamento del Terminal Crociere e la costruzione di un nuovo molo di 350 metri presso la Darsena di Ponente per consentire più agevolmente l'ormeggio delle mega unità di nuova costruzione.

Mariani ha anticipato che nei prossimi mesi il porto di Bari sarà visitato da alcuni degli operatori incontrati a Miami per effettuare ispezioni in vista di test di approdo per la stagione crocieristica 2015. «Tra le compagnie interessate - ha precisato - spicca una prestigiosa compagnia specializzata nelle crociere del lusso, con itinerari altrettanto alternativi e poco commerciali, alla ricerca di piccoli porti e baie isolate in alcune delle destinazioni più preziose al mondo».


Il 2013 è stato un anno di transizione nel segmento delle crociere per il porto di Bari, che ha chiuso la stagione con un totale di 604.781 passeggeri in 171 scali rispetto a 618.882 passeggeri in 206 scali nel 2012. L'Autorità Portuale del Levante ha sottolineato che, invece, il 2014 si prospetta molto intenso: la stagione vede la conferma delle due compagnie che regolarmente scalano il porto di Bari, Costa Crociere ed MSC Crociere, nonché delle compagnie armatoriali Royal Caribbean (la seconda compagnia a livello mondiale che scalerà Bari con il brand del lusso Celebrity Cruises), AIDA Cruises, Fred Olsen Cruises e Pullmantur Cruises.

Per il porto di Brindisi, la stagione 2014 si aprirà il prossimo 15 aprile con l'arrivo della *Azamara Quest*. Sono in tutto 23 gli accosti già ufficializzati di navi di varie compagnie che hanno confermato Brindisi tra gli scali inclusi nelle proprie programmazioni crocieristiche o lo hanno inserito per la prima volta quest'anno. Tra le new entry c'è la maiden call della nave *Mein Schiff 3* della TUI Cruises che ha programmato otto accosti estivi.

«Il calendario per il 2014 - ha specificato il presidente dell'Autorità Portuale di Brindisi, Hercules Haralambides - è ancora aperto ad altri eventuali proposte last minute, mentre l'ente sta già programmando il 2015, anno per il quale abbiamo già schedulato alcuni accosti di navi da crociera». Haralambides ha evidenziato come sia stato riscontrato «un interesse crescente» per il porto di Brindisi: la stagione 2014, infatti, dovrebbe segnare un incremento del 332,2% dei crocieristi in arrivo nello scalo; se nel 2013 su 15 toccate sono sbarcati in

città 4.628 passeggeri, le stime per l'anno in corso parlano di una presenza (calcolata per difetto) di oltre 20mila passeggeri.

Anche l'Autorità Portuale di Taranto è impegnata nello sviluppo anche turistico del porto e dei suoi servizi al fine di realizzare l'obiettivo istituzionale di promuovere i traffici e diversificare le attività dello scalo. In tale ottica sono previsti alcuni interventi infrastrutturali quali la riqualificazione del Molo S. Cataldo, la realizzazione del Centro Servizi Polivalente e il Port Exhibition Center che ospiterà un innovativo "laboratorio della cultura marittima". Il porto di Taranto, al fine di proporsi nel consolidato panorama delle destinazioni crocieristiche, in piena sinergia con gli altri scali pugliesi, promuove escursioni ed itinerari di carattere storico-archeologico, enogastronomico e naturalistico come nel caso della Green Road, un percorso innovativo all'insegna della sostenibilità e della scoperta delle tradizioni.

«La presenza dell'Autorità Portuale di Taranto all'edizione 2014 del Seatrade Cruise and Shipping di Miami - ha confermato il presidente dell'ente, Sergio Prete - rappresenta un'utile opportunità per consolidare l'offerta complessiva della portualità pugliese nonché l'occasione per finalizzare i già avviati rapporti di collaborazione con operatori del settore interessati a stabilire la propria presenza nello scalo jonico». 

Il porto della Spezia partecipa al bando comunitario TEN-T Autostrade del Mare con due proposte progettuali

Affrontano i temi dei corridoi doganali e le strategie per un maggiore uso di carburanti alternativi nel trasporto marittimo

L'Autorità Portuale della Spezia partecipa al bando comunitario TEN-T Autostrade del Mare con due proposte progettuali. La prima vede l'ente portuale spezzino per la prima volta a fianco delle Autorità Portuali degli altri due porti liguri di Genova e Savona nell'ambito del progetto Blue Lane, con capofila la regione Liguria, che ha l'obiettivo di sviluppare e testare corridoi doganali veloci in occasione di Expo 2015, un evento mondiale che coinvolgerà gli scali liguri (~~del~~ del 12 marzo 2014).

La seconda è costituita dal progetto Poseidon Med, con capofila la società QEnergy Europe (Grecia), che affronta il tema della promozione dell'uso di carburanti alternativi nel settore dei trasporti ed in particolare l'uso dell'LNG, il gas naturale liquido. Un tema che il porto della Spezia intende affrontare dando vita ad iniziative che interessino non solo l'ambito portuale ma si estendano lungo la catena logistica tra porto e retroporto e permettano allo scalo di collocarsi tra gli scali europei della rete Core Ports UE promotori di progetti innovativi sul tema LNG.

«Anche quest'anno - ha spiegato il presidente dell'Autorità Portuale della Spezia, Lorenzo Forcieri - abbiamo voluto partecipare al bando TEN-T Autostrade del Mare perché riteniamo che il nostro porto debba continuare nella sua azione a livello europeo, rafforzando il suo ruolo all'interno della rete centrale TEN-T. Abbiamo scelto il tema dei corridoi doganali veloci in chiave Expo 2015, nel segno della continuità con le attività relative al progetto WiderMos. L'Expo 2015 - ha rilevato Forcieri - è una grande opportunità per il sistema economico e produttivo del nostro Paese e il porto della Spezia, insieme agli altri scali liguri, potrà giocare un importante ruolo come porta di accesso della merce destinata all'area milanese, offrendo servizi efficienti già in essere e utilizzando il progetto per testare altre soluzioni innovative, puntando su sostenibilità ambientale, riduzione delle emissioni e sulla preparazione delle infrastrutture necessarie in ambito portuale e lungo la catena logistica per promuovere l'uso di carburanti alternativi ed in particolare l'LNG. Ciò permetterà al nostro scalo di entrare a far parte del gruppo di porti europei che già stanno lavorando su questi temi, così come richiesto dall'UE. Ci faremo promotori nel nostro territorio di nuove occasioni di sviluppo che riguardano anche la parte relativa ai sistemi di propulsione delle navi».

Nei porti italiani investimenti bloccati per 700 milioni

Assiterminal presenta al Governo la lista delle 5 "cose da fare" e fa scoppiare la polemica sul costo del lavoro portuale a Genova

Milano - "Almeno 700 milioni di euro d'investimenti (in gran parte stranieri) sarebbero pronti a sbarcare nei porti italiani ma sono bloccati dalla burocrazia. Questa cifra, considerando il moltiplicatore di reddito del comparto, equivale a un indotto di circa 2 miliardi di euro". A dirlo è il presidente di Assiterminal (l'associazione italiana dei terminalisti portuali), Marco Conforti, che si appella al Presidente del consiglio, Matteo Renzi, e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, chiedendo di "agire su burocrazia, certezza delle regole e rispetto per le imprese. Fattori che consentirebbero di attivare un circolo economico e

occupazionale virtuoso e un effetto volano per l'economia manifatturiera nazionale che ha nei porti degli snodi strategici per raggiungere i mercati di riferimento". Conforti sottolinea inoltre che "la concorrenza europea è serrata e i porti del Nord, con l'apertura dei nuovi valichi alpini, si preparano ad attaccare i nostri traffici del Nord Italia in maniera ancora più aggressiva".

Solo considerando i terminal portuali italiani principali, quei 700 milioni di euro di investimenti in stand-by sono così composti: 350 milioni fanno capo al gruppo Contship Italia (pronto a investire 200 milioni per il raddoppio del La Spezia

Container Terminal, 100 milioni sul Terminal Container Ravenna e altri 50 milioni sul centro intermodale di Melzo), altri 150 milioni è pronto a metterli sul piatto il gruppo PSA per il Voltri Terminal Europa (45 milioni verranno sbloccati non appena sarà ufficiale il via libera a installare 8 nuove maxi-gru di banchina) e altri 100 milioni da GIP - Gruppo Investimenti Portuali nei porti di Genova e a Livorno.

Le 'cose da fare' messe nere su bianco da Assiterminal sono riassunte in 5 punti, con l'ambizione di elaborare un Piano Nazionale dei Porti che a tutt'oggi non esiste. I terminalisti chiedono innanzitutto certezza e ragionevolezza delle regole, a iniziare dalla normativa fiscale (definitiva chiarezza sulla non imponibilità ICI/IMU sulle aree demaniali in concessione), e sulla security (impiego Guardie Giurate Particolari e Sistri). L'associazione chiede inoltre modifiche ai termini di fine concessione, l'ammodernamento della

normativa su appalti pubblici nonché unificazione e concentrazione temporale dei controlli sulle merci nei porti. Marco Simonetti (Contship) evidenzia come, "con una serie di altre misure a costo zero (in primis riduzione della burocrazia e semplificazione di procedure), è possibile ottenere un abbassamento di costi e un miglioramento di efficienza che renderebbero i porti italiani competitivi con quelli del Nord Europa". Bocciatura totale, inoltre, per la riforma portuale in discussione al Parlamento e già approvata al Senato (il Disegno di legge 370 elaborato dai senatori Filippi e Grillo): "Quella bozza di riforma è peggiorativa rispetto alla legge 84/1994 e farebbe compiere agli scali marittimi un passo

indietro".

A questi fattori, l'amministratore delegato del Voltri Terminal Europa, Gilberto Danesi, ha aggiunto anche "il tema del rimborso dei crediti IVA" (il terminal di Voltri era arrivato ad accumulare un credito non liquidato di 15 milioni di euro) e "una tassa annuale che si chiama CULMV" riferendosi ai canali del porto di Genova. Citando gli accordi che nei mesi scorsi hanno permesso ai portuali di ridurre le perdite di bilancio nel 2012 e 2013 tramite conguagli e anticipi (S2S n.48/2013), Danesi ha detto esplicitamente che "il Bancomat dei terminalisti genovesi si sta rompendo" e ha rincarato la dose affermando che "il modello della CULMV è completamente da rivedere". Il numero uno del VTE ha infine provocatoriamente chiesto: "Così come vengono controllati i piani d'impresa dei terminalisti, chi verifica gli organici della CULMV (1.000 lavoratori, ndr)? Perché nessuno verifica l'atto concessorio delle imprese portuali ex art.17? Chi controlla le chiamate e gli avviamenti?". Un tema delicato sul quale si è espresso anche Simonetti ricordando che "in molti altri porti

d'Italia, dove non operano le compagnie art.17, il lavoro viene svolto da imprese portuali art.16 che non godono di cassa integrazione né di indennità per mancato avviamento". La polemica sollevata da Danesi riporta al decreto ribattezzato 'salva CULMV' (anche se i sindacati preferiscono chiamarlo 'salva portuali') inserito nell'ultima legge di stabilità, che consente a ogni port authority di destinare

parte delle entrate provenienti dalle tasse portuali ai lavoratori "per - precisano Filt Cgil, Fit Cisl e Uil trasporti - accompagnare le Compagnie a una nuova organizzazione del lavoro". Assiterminal chiede però un modello di sviluppo dove il lavoro portuale non abbia bisogno "di iniezioni di liquidità per sopravvivere". Colto alla sprovvista da questa polemica scoppiata tra Gilberto Danesi e la CULMV, il presidente dell'Autorità Portuale, Luigi Merlo, che si trovava nei giorni scorsi negli Stati Uniti per la fiera Cruise Shipping Miami, ha convocato per questa settimana una tavola di confronto fra le parti interessate.

Nicola Cannizzo

Ancora ampi margini di sviluppo per l'industria delle crociere

Gli operatori del settore, riuniti al Cruise Shipping Miami 2014, lamentano prezzi bassi ma vedono 'opportunità globali'. Mediterraneo in ripresa dopo lo stop del 2012

Un mercato in crescita ma caratterizzato da prezzi ancora troppo bassi e influenzato da pregiudizi o, nella migliore delle ipotesi, da una conoscenza superficiale del settore, ma che proprio per questo ha dalla sua ampi margini di miglioramento. La fotografia del settore crocieristico viene dalla sessione 'State of the Industry' della Cruise Shipping Miami, la fiera più importante dedicata al settore, giunta quest'anno alla trentesima edizione.

I principali operatori del settore - hanno infatti partecipato al dibattito Arnold Donald, Richard Fain, Kevin Sheehan e Pierfrancesco Vago, numeri uno rispettivamente di Carnival,

RCCL, NCL ed MSC Crociere, così come la presidente e CEO del CLIA Christine Duffy - hanno sottolineato in particolare la necessità di combattere la convinzione, erronea ma diffusa, che questo peccato di scarsa regolamentazione. Gli interventi dei manager si sono concentrati su questo punto, così come sul fatto che i media siano diventati un elemento chiave dell'industria. Proprio la 'spettacolarità' delle navi porta a una sovraesposizione mediatica dell'intero settore, soprattutto in caso di eventi negativi e incidenti, nonostante questi riguardino un numero infinitesimale di casi.

Non mancano però - ha rimarcato

Christine Duffy - elementi che inducono a un certo ottimismo, e che rappresentano la forza del settore. Per la presidente della *Cruise Lines International Association*, questi sono l'alto tasso di soddisfazione dei clienti, la capacità del settore di offrire un prodotto diversificato, su misura per ogni cliente, la spettacolarità e la presenza di opportunità globali, vale a dire una penetrazione del mercato ancora marginale. Un concetto sottolineato anche da Donald, che ha detto di vedere "opportunità ovunque" e di ritenere che oggi il 'segreto' sia quello di raggiungere il pubblico 'vergine' di chi non ha mai fatto una crociera.

Se i dati sull'andamento globale del settore, citati da Duffy durante l'evento, non hanno suscitato particolari reazioni, essendo stati già divulgati all'inizio

dell'anno (S2S n.3/2014), di maggiore interesse sono quelli diffusi in coda alla manifestazione da MedCruise e relativi alle movimentazioni nel solo Mediterraneo.

Secondo quanto rilevato dall'associazione degli scali crocieristici dell'area med tra i suoi soci (67 porti, pari a oltre il 78% del totale), sono state oltre 27 milioni le movimentazioni di

passaggeri effettuate nel 2013, il 4,22% in più rispetto all'anno precedente e il 23,71% in più rispetto al 2009. Fatto salvo il 2012, l'unico negli ultimi anni a essere marcato da un calo (del 3,6%), il mercato delle crociere nel Mediterraneo sembra caratterizzato da una crescita costante, che si riscontra anche nel numero di toccate effettuate: 14.428 nel 2013 (525 in più rispetto al 2012) e che lascia ben sperare anche per questo e per il prossimo anno.

F.M.

Cina-Europa su ferro, la nuova rotta di Geodis

Nuove opportunità di trasporto container via terra tra Europa e Cina. Le offre il collegamento su rotaia inaugurato da Geodis Wilson Italia grazie all'accordo siglato a livello di network con la compagnia ferroviaria Sino Polish YHF. La rotta proposta è lunga quasi 10mila chilometri e collega Chengdu (tra i più importanti centri economici nel Sud-Ovest del gigante asiatico) con la città di Lodz in Polonia. Dalla stazione cinese è possibile raggiungere il terminal polacco in circa due settimane rispetto ai 40 o 50 giorni necessari per il tradizionale trasporto marittimo. Inoltre, l'hub di

Lodz è situato in una posizione strategica che consente di raggiungere facilmente e rapidamente qualsiasi Paese europeo. I convogli viaggeranno una volta alla settimana, anche in caso di carico non completo.

Regole certe e buona amministrazione la ricetta di Assiterminal per la portualità

14 marzo 2014

Secondo l'ingegner Marco Conforti, presidente dell'associazione dei terminalisti, va superata la bozza di riforma della 84/94 oggi al Senato perché "peggiorativa" - La linea del ministro Lupi e i dubbi sul regolamento europeo in discussione a Bruxelles - Gli assurdi dell'IMU

GENOVA - Fare prima di tutto della buona e corretta amministrazione della cosa pubblica. La ricetta di Assiterminal, la principale associazione dei terminalisti portuali italiana, presentata in questi giorni al presidente del consiglio Renzi, sembra in sostanza molto semplice.

Ma è una semplicità che cozza contro un paese malato storicamente di bizantinismo burocratico, di mancanza di certezza delle regole, di regionalismo o addirittura di municipalismo deteriori. Così l'ingegner Marco Conforti, presidente dell'associazione, ha provato a nome di Assiterminal con il nuovo governo la strada del documento di sintesi: un documento presentato in conferenza stampa nella sala Tobagi del circolo della stampa di Milano e che riportiamo integralmente nel riquadro.

Le premesse: il 2013 si è chiuso per la portualità italiana con volumi inferiori al 2007; e per tutta risposta sono aumentati i costi dei canoni concessori, i diritti portuali, molte tasse. Tartassare il settore è un vero controsenso visto che il contributo al valore aggiunto prodotto dall'economia del mare nel nostro paese è di 41,2 miliardi di euro all'anno, di cui il 23% viene dalle attività portuali ed ausiliarie dei trasporti marittimi. Con un moltiplicatore di reddito del comparto marittimo portuale italiano di 2,5 (ogni 100 euro investiti se ne attivano 250 nel sistema economico).

Ingegnere Conforti, Assiterminal parla chiaro: il disegno di legge di riforma della 84/94 attualmente al Senato non vi piace affatto...

"Lo consideriamo fortemente peggiorativo rispetto alla stessa 84/94 e l'ho detto anche all'amico senatore Marco Filippi che lo sostiene. Tra i tanti problemi, pone limiti alla libertà d'impresa, affronta in maniera negativa il problema della fine delle concessioni non garantendo il ritorno degli investimenti dei concessionari, non pianifica né aiuta a pianificare. La critica vale per le problematiche dei grandi terminal ma anche dei concessionari minori. Non c'è chiarezza, tantomeno certezza del diritto. Si veda il pasticcio dell'IMU sulle aree demaniali: una vera patrimoniale mascherata, che però in un porto si applica, in un altro viene sanzionata come illegittima, in altri ancora è sub judice. Lavorare con questa mancanza di certezze è impossibile..."

Il vostro documento di sintesi al governo è molto chiaro. La domanda è: ma al governo qualcuno ha orecchie per ascoltare?

"Ovviamente abbiamo interlocuzioni con il governo: ma l'impressione è che ogni iniziativa sia al momento bloccata sul disegno di legge Filippi, anche se cogliamo qualche lodevole tentativo di riconsiderare le nostre indicazioni".

Il ministro Lupi ha presentato in Assoporti e anche successivamente una proposta di riforma che di fatto supera di molto il disegno di legge in commissione al Senato...

"Il ministro ha fatto annunci interessanti e girano bozze sulle sue proposte. Ma al momento non siamo andati oltre. Aspettiamo con impazienza che si entri nel vivo delle problematiche della governance non solo dei singoli porti ma dell'intero comparto della logistica portuale".

Nelle bozze presentate da Lupi si parla anche della riduzione drastica del numero delle Autorità portuali.

"E' un tema sul quale al momento non vogliamo entrare. Anche perché non è stato presentato alcun testo ufficiale e si rischia di esprimersi su indirizzi vaghi. Per noi il problema non è tanto quello, quanto la necessità di fare norme che garantiscano la buona amministrazione dei porti".

C'è chi sostiene, come il relatore a Bruxelles del Comitato delle Regioni Alessandro Cosimi, sindaco di Livorno, che alla fine sarà il redigendo regolamento europeo sulla portualità e sui servizi a imporre all'Italia regole certe.

"Da quello che ho potuto vedere a Bruxelles, dove opero nel board che segue il regolamento, quest'ultimo difficilmente ce la farà a passare. Non credo dunque che ci si possano attendere soluzioni da questa parte. C'è anche un acceso dibattito sulle nuove norme per la sicurezza, che per Bruxelles dovrebbero far capo alle Capitanerie mentre sembra che il nostro ministero degli Interni la veda in maniera diversa. In sostanza, è più che mai indispensabile e urgente un piano nazionale dei porti che sia coerente con le scelte UE sulle reti trans-europee dei trasporti. Ed è altrettanto urgente che il governo nazionale adotti quelle misure, tra l'altro a costo zero, che tagliando le unghie agli eccessi di burocrazia e semplificando le procedure portino a breve un abbassamento reale dei costi e un'efficienza operativa altrettanto reale".

A.F.

Grande fuga? E' il "sistema" poco friendly

MIAMI – Tanto tuonò che piovve: e dal Seatrade Cruise shipping, ovvero dal primo salone mondiale delle crociere, è arrivata la conferma che l'anno in corso sarà di "riflessione" nel comparto per i porti italiani.

Senza drammi, anche per i porti che avranno dei cali di "toccate" nave (da Civitavecchia a Venezia, da Livorno a Genova): perché le compagnie che diminuiscono le navi nelle crociere del Mediterraneo cercano di riempirle di più, anche sulla base dei prezzi promozionali e quindi il consuntivo finale dei passeggeri potrebbe essere quasi allineato con il 2013. Ma è chiaro che si va verso un calo, come del resto già sostenuto da Risposte Turismo, Cemar e vari presidenti di Port Authority. Le crociere si concentreranno, quest'anno, nei Caraibi: anche perché le tensioni sociali del sud-est del Mediterraneo non aiutano.

Se i numeri sono spiacevoli, assai di più sembrano essere i giudizi che a Miami sono emersi sulla portualità italiana per le crociere. Il Salone si è schiuso due giorni fa con molti sforzi delle varie delegazioni italiane di dimostrare che stanno cambiando tante cose sul piano operativo. Ma rimane il giudizio finale impietoso sul "sistema": che vede i porti italiani – salvo rarissime eccezioni – poco attenti alle esigenze dei croceristi, fastidiosi se non persecutori per gli armatori soggetti a regole burocratiche senza capo né coda, con controlli doganali assurdi o comunque punitivi, in molti casi con costi non giustificati; e con battaglie pseudo-ambientaliste (si veda Venezia) che provocano nelle compagnie risentimenti e decisioni di andarsene da quelli che potrebbero invece essere veri paradisi del turismo via nave.

Forse ha esagerato "Il Sole-24 Ore" a titolare tre giorni fa il primo resoconto da Miami con "La grande fuga dai porti italiani", accusati di essere poco friendly con le crociere; ma è indubbio che il problema 2014 esiste e che avrà ricadute notevoli anche sulle economie delle città portuali e di quelle d'arte, visto che si parla di un milione di turisti in meno rispetto al 2013. Un milione che si spera di recuperare nel 2015: pur sapendo che risalire la china è sempre molto più duro che discenderla...

A.F.

Gallanti sulle riforme portuali: dov'è finito il Lupi-pensiero?

Il presidente del porto di Livorno apre sul disegno di legge al Senato alla ricerca di un compromesso – Le ferrovie e il porto labronico

LIVORNO – La riforma della 84/94? «Il disegno di legge attualmente incardinato al Senato presenta degli aspetti positivi, tra cui l'accelerazione dell'iter di approvazione dei piani regolatori portuali dei porti, lo snellimento burocratico sul tema dei dragaggi, e il rafforzamento dei poteri del presidente dell'Authority. Impegnamoci tutti perché venga approvato il prima possibile». Al congresso regionale della Filt-CGIL, cui è stato invitato per un saluto, il numero uno del porto di Livorno, Giuliano Gallanti, ha cercato di mettere un punto e a capo nel valzer delle prese di posizione e degli slanci in avanti che hanno caratterizzato in questi mesi qualsiasi discussione seria sul tema dell'ammodernamento di una legge che ha appena compiuto vent'anni di vita.

«Aspettavamo tutti – ha ammesso Gallanti – che la mega riforma promessa dal ministro Lupi diversi mesi fa durante l'assemblea nazionale di Assoportri potesse tramutarsi in un documento concreto, ma così non è stato. Serve, allora, un po' di equilibrio e va trovato: ecco perché dobbiamo puntare ad ottenere nell'immediato un risultato concreto e sostenere il ddl ora all'esame del Senato, magari integrandolo con le indicazioni strategiche recentemente elaborate da Assoportri».

Gallanti, che all'ultimo consiglio direttivo dell'Associazione dei Porti Italiani è stato tra quelli che hanno approvato il documento sulle sei direttrici per rilanciare la competitività degli scali italiani, ha anche insistito sulla necessità di aprire un tavolo cui possano partecipare il ministero delle Infrastrutture, il Parlamento e la stessa Assoportri. L'obiettivo? «Coordiniamoci e cerchiamo di trovare dei punti di contatto tra il disegno di legge di riordino della 84/94 e le sei direttrici di Assoportri. Credo che una posizione compromissoria vada trovata, soprattutto con riferimento al tema dei distretti logistici, dell'autonomia amministrativa e della razionalizzazione delle autorità portuali attualmente esistenti. Fondamentale che siano premiati i porti che oggi fanno parte del Core Network».

Gallanti ha anche parlato di Livorno. Per il primo inquilino di Palazzo Rosciano, tre sono le scommesse da vincere nell'immediato:

La prima è quella delle crociere: «Tra breve potremo offrire agli operatori portuali un unico grande terminal all'Alto Fondale destinato all'accoglienza dei crocieristi, e ciò sarà possibile non appena avremo delocalizzato sul Molo Italia i traffici forestali. Le crociere sono strategiche per il nostro porto: nel 2014 arriveranno circa 360 cruise boat, sono numeri comunque importanti, soprattutto se consideriamo che quest'anno i porti del Mediterraneo perderanno più o meno 2 milioni di passeggeri».

Poi c'è il progetto della Piattaforma Europa: «L'estensione a mare del porto consentirà a Livorno di aumentare e non di poco le proprie potenzialità. Il progetto infrastrutturale, oggi parte integrante del Piano Regolatore Portuale, è stato notevolmente ridotto rispetto a quello presentato originariamente. Per realizzare l'infrastruttura dovremo puntare sul Project Financing».

Infine, altra sfida da vincere è quella del potenziamento dei collegamenti retroportuali: «La Regione e RFI – ha detto sempre Gallanti – ci stanno dando una mano per realizzare il collegamento ferroviario tra la Darsena Toscana e la rete viaria nazionale. Grazie a questo progetto, Livorno può veramente aspirare a diventare uno dei più importanti scali ferroviari italiani».

Porti: Federagenti, troppe 24 Autorità portuali

Agenti marittimi pronti al confronto sulla proposta Assoport

ANSA) - GENOVA, 14 MAR - "Hanno ancora senso le 24 Autorità portuali esistenti nell'ottica di sistemi logistici integrati come sono quelli indicati e tracciati da Assoport?": è la domanda che si pongono gli agenti marittimi secondo cui "la proposta di riforma del comparto portuale e logistico avanzata dall'Associazione dei porti italiani, rende improcrastinabile l'assunzione di posizioni chiare e innovative". "Siamo sempre interessati alle proposte di Assoport - afferma il Presidente di Federagenti Michele Pappalardo - e quindi leggiamo con molta attenzione le linee guida recentemente indicate. Ma ora è giunto il momento di passare dalle dichiarazioni di principio ai fatti concreti, operando scelte anche dolorose ma necessarie proprio nell'ottica di quei sistemi che Assoport ha indicato come chiave di volta per un rilancio dell'intero comparto logistico in Italia". Federagenti è favorevole all'immediata apertura di un tavolo di confronto a tutto campo. "Oggi più che mai - si legge nella nota - il comparto deve maturare decisioni inequivocabili, anche su "campi minati" come quello dei servizi tecnico nautici, sui quali prima di esprimerci chiediamo maggiore chiarezza per comprendere in concreto cosa si intende per "fissazione delle tariffe sulla base di criteri e meccanismi nazionali uniformi". (ANSA).

La «Concordia» a Taranto: primo passo per il cantiere

Demolizione relitto, al vertice c'è anche il ministero

TARANTO — L'operazione "Concordia" prende forma e il progetto di smantellare nel porto di Taranto la nave incagliata al Giglio assume maggiore consistenza.

Ieri, durante una riunione in Autorità portuale, è stato fatto un approfondimento del progetto ed è stato deciso di avviare l'iter per consolidare la candidatura dello scalo ionico a sede della demolizione di 400 mila tonnellate di ferro sotto forma di Concordia.

Smart Area, la società consortile di Confindustria titolare dell'iniziativa, presenterà istanza all'Authority per aprire il cantiere nel quale ospitare la complessa operazione. In sostanza chiederà all'autorità portuale una concessione demaniale marittima provvisoria per allestire un'area attrezzata di 12 mila metri quadrati sul quarto sporgente oggi in uso esclusivo all'Ilva. Nessuna opera fissa che contrasti con i vincoli esistenti, ma solo opere che a fine operazioni possono essere tolte se nessun altro vorrà servirsene.

Smart Area è pronta a investire in quest'impresa dai 25 ai 30 milioni e ad allestire il cantiere in tre mesi. Il ritorno per Taranto, e volendo anche per l'Italia che in un momento come questo non può permettersi di perdere l'occasione di impegnare la propria cantieristica, è un lavoro stimato in 500-600 milioni per circa 600 occupati per due anni, a parte l'indotto. Se Taranto e il suo porto sono strategici, come i vari governi hanno ripetuto negli ultimi due anni, Roma non può permettersi di cedere agli spagnoli o ai greci l'iniziativa di accaparrarsi questo business.

I turchi, che già si sono fatti avanti esibendo costi estremamente concorrenziali, sembrano fuori gioco perché l'intera operazione di smantellamento deve essere fatta secondo principi di tracciabilità di ogni singolo intervento che solo porti europei sembrano in grado di garantire.

Alla riunione di ieri erano presenti il sindaco di Taranto Ezio Stefano, il presidente di Confindustria Vincenzo Cesareo e il progettista Luigi Severini, i tecnici della Regione e del mini-

stero, oltre alla Capitaneria di porto e all'Authority. C'erano, in pratica, tutti i soggetti chiamati ad esprimersi sul progetto e a offrire contributi costruttivi per la sua riuscita. Un richiamo all'unità di intenti è difatti risuonata nella sala dell'Authority.

Una verifica preliminare dell'operazione è stata già effettuata da Smart Area prima di presentare la candidatura, ora sarà rifatto lo studio di

fattibilità dell'operazione di attracco e demolizione. «Taranto - commenta con convinzione Vincenzo Cesareo, presidente di Confindustria Taranto - è tra i cantieri col maggior grado di sicurezza. L'area del quarto sporgente è molto indicata, i fondali non hanno bisogno di essere dragati e siamo in grado di offrire anche i bacini a secco».

Cesareo si riferisce all'utilizzazione dei bacini della Marina militare in mar Piccolo destinati, in base al progetto, alla demolizione delle "opere vive" della Concordia dopo che sia stata privata dei cassoni di galleggiamento. Pur trattandosi di una nave da crociera imponente lo scafo passa tranquillamente attraverso il canale navigabile per raggiungere la sponda del Mar Piccolo posta sul lato dell'Arsenale militare.

La proposta di Smart Area ha scompaginato molte certezze già diffuse in altri porti italiani perché molti si sono resi conto che la proposta tecnica è validissima, soprattutto per i mino-

ri costi che l'allestimento del cantiere comporta, e potrebbe ottenere il gradimento della società incaricata di esaminare le candidature. Certo, la politica locale deve fare la sua parte e appoggiare l'iniziativa tarantina. Lo stesso presidente Nichi Vendola ha

dichiarato che «lo smantellamento della Costa Concordia a Taranto potrebbe essere una opportunità per il porto e per l'economia tarantina» aggiungendo che «sembrebbero esserci valide giustificazioni anche di ordine tecnico per una candidatura del porto ionico. La Regione Puglia

sta approfondendo l'esame per la possibile candidatura della città di Taranto».

I punti di forza sono molti. Lo scalo marittimo tarantino può accogliere la Concordia sia che arrivi a rimorchio sia con la nave autoaffondante; i fondali sono di 23-25 metri e la Costa ne richiede 18,5; le 400 mila tonnellate della demolizione possono essere recuperate alle attività siderurgiche mediante i collegamenti ordinari con lo stabilimento Ilva; esiste già un impianto per il trattamento di rifiuti liquidi pericolosi; ci sono molte aziende locali specializzate nella cantieristica e nelle demolizioni navali.

Cesare Bechis

Suez, ancora aumenti: gli armatori scrivono all'Authority

L'Autorità del Canale di Suez ha annunciato la decisione di aumentare dal prossimo maggio di oltre il quattro per cento i diritti di transito per navi da carico secco e petroliere. Si tratta, riferisce l'*Agenda Confitarma*, del terzo aumento dopo quelli del tre per cento nel 2012 e del cinque per cento nel 2013. Ics, Bimco, Intertanko e Intercargo hanno scritto una lettera al presidente della Suez Canal Authority esprimendo il disagio degli armatori a sostenere spese maggiori in un momento di incertezza macroeconomica. L'industria marittima - ribadiscono gli armatori - è ancora una volta sgomenta sia per l'entità degli aumenti che per la continua insistenza da parte della SCA nell'imporre un preavviso breve di soli tre mesi prima che i pedaggi entrino in vigore.