



Autorità Portuale di Taranto
Taranto Port Authority

RASSEGNA STAMPA
Press Review

21 MARZO 2014

Confindustria, ok i fondi per collegare porto e Arlotta Cesareo: «Ma ora è arrivato il momento di accelerare»

● Confindustria accoglie con favore la notizia dello stanziamento di risorse per il potenziamento delle infrastrutture e dei collegamenti fra porto e aeroporto di Taranto ma chiede tempi rapidi per la realizzazione delle opere.

«Per l'aeroporto di Grottaglie - dice il presidente Cesareo - e di conseguenza per il porto e i collegamenti dell'area jonica, gli annunciati investimenti di infrastrutturazione e ammodernamento rappresentano un significativo, fondamentale passo in avanti per l'affermazione di un sistema intermodale forte, competitivo e soprattutto fortemente propedeutico alla ripresa complessiva del territorio».

È questa l'opinione di Confindustria Taranto in merito agli interventi infrastrutturali annunciati dal governatore Vendola a favore dell'aeroporto di Grottaglie. «Si tratta infatti di opere che vanno indubbiamente in direzione di un chiaro rafforzamento del ruolo dell'«Arlotta» nel novero degli scali aeroportuali considerati strategi-

ci, a vario titolo, nello scacchiere nazionale.

«Da anni auspichiamo - sottolinea a questo proposito il presidente di Confindustria - la creazione di una piastra logistica fra porto e aeroporto che metta finalmente in relazione le infrastrutture territorio creando un sistema intermodale efficiente e funzionale alla creazione di nuove filiere e nuove attività produttive. Acco-

gliamo con altrettanto favore - afferma inoltre il presidente Cesareo - l'interesse dei players del comparto aerospaziale e di conseguenza il rafforzamento della vocazione cargo dello scalo».

«Tuttavia - aggiunge -

continuiamo ad essere convinti della possibilità di aprire lo scalo ai voli civili, a partire dai charter. Una prospettiva che riteniamo tutt'altro che lontana dall'essere concretizzata contestualmente alle previste realizzazioni in itinere». A questo proposito, come è noto, nel corso della conferenza stampa delle associazioni che si battono per i voli civili, è arrivata la proposta di indire un referendum, lanciata dal cavalier Alfredo Luigi Conti, presidente del Movimento Taranto voglia di volare.

Per il vertice degli industriali, «il momento si presenta propizio per premere sull'acceleratore degli investimenti e delle progettualità, ed in questa direzione - sottolinea Cesareo - ci muoviamo anche per Costa Concordia: Confindustria ha già presentato il progetto contenente le proposte di realizzazione dell'opera di smantellamento da effettuare a Taranto, con le apposite soluzioni da adottare al fine di attraccare la nave al porto nelle migliori condizioni possibili. Adesso ci aspettiamo che i riscontri arrivino in tempi celebri».

«Così demoliremo la Concordia»

Il progetto di Smart Area all'Autorità portuale. Prevista una piattaforma prefabbricata

ALESSANDRA CAVALLARO

● Lunedì, al termine della riunione in Autorità portuale, il presidente Sergio Prete ha chiesto alla società consortile «Smart Area Taranto» di presentare sia il progetto che la richiesta di concessione demaniale marittima per collocare la struttura removibile necessaria all'operazione di demolizione della nave Concordia nel porto di Taranto. Due giorni dopo i documenti sono stati inviati e protocollati. Ora il prossimo passo sarà di sicuro un nuovo incontro a stretto giro. Il progetto redatto dallo studio Severini e accolto da «Smart Area Taranto», che ha avanzato la candidatura per smantellare la nave affondata davanti all'isola del Giglio, prevede l'allestimento, in testa al quarto sporgente in concessione all'Ilva, di un'infrastruttura of-

fshore, removibile in un secondo momento, attraverso la quale movimentare le parti demolite. Nella relazione si legge che «tale infrastruttura di supporto sarà realizzata tramite elementi metallici prefabbricati mentre le fondazioni di appoggio della stessa saranno realizzate mediante l'uso di monopiles in acciaio, infissi nel fondale mediante l'uso di vibrohammer». La collocazione dell'infrastruttura di supporto impegnerà uno specchio d'acqua di circa 14000 metri quadrati (350 metri x 40 metri). «Al termine dell'operazione la struttura potrà essere facilmente smontata» è scritto nel documento presentato all'Autorità portuale. La movimentazione delle parti demolite sarà esegui-

ta con l'ausilio di una gru da banchina. Il flusso di materiale demolito potrà essere veicolato a terra (*sea to land*) oppure verso

chiatte o altri mezzi di trasporto navale (*sea to sea*) e quindi trasferito ai centri di trattamento adeguati allo scopo.

Il progetto prende in esame anche altri fattori. Ad esempio,

la rotta di accesso del relitto nella rada interna del porto di Taranto. L'arrivo nel porto potrebbe avvenire sia in assetto di galleggiamento proprio, sia sorretta da una nave auto-affondante

secondo l'ipotesi di utilizzo della nave Vanguard della compagnia olandese Dockwise. Il relitto, nella situazione attuale di galleggiamento, ha bisogno di oltre 18,50 metri di fondale, circa 300 metri di fianco d'approdo in banchina ed una larghezza di oltre 62 metri (comprensiva delle casse di galleggiamento aggiunte sulle fiancate dello scafo). La zona antistante il terzo e quarto sporgente del porto industriale ha un pescaggio utile di oltre 24 metri. Il suo specchio d'acqua è largo oltre 270 metri, dimensioni più che sufficienti ad attraccare la Costa Concordia «senza interferire con le necessità operative dello stabilimento Ilva» si legge nella relazione tecnica. Inoltre nel porto di Taranto, nelle vicinanze del quarto sporgente, è insediato un impianto polivalente per il trattamento di rifiuti liquidi speciali e pericolosi pro-

venienti da attività marittime e

portuali. Tale circostanza contribuisce sostanzialmente a rendere immediatamente eseguibile, e con grande affidabilità ambientale, l'operazione di disarmo e bonifica preliminare. Inoltre, a ridosso dell'area di cantiere sono disponibili aree dimensionalmente adeguate ad ospitare le esigenze logistiche di prossimità. Infine è stata fatta anche un'analisi ambientale, per la quale sono stati presi in considerazione i risultati ottenuti dalla caratterizzazione effettuata dall'Ispra nell'area interessata dal progetto. «La zona, si legge nel documento inviato dallo studio Severini, non risulta essere ambientalmente compromessa e le concentrazioni inquinanti riscontrate sono al di sotto dei limiti di intervento, rendendo di conseguenza utilizzabile la stessa agli scopi progettuali».

L'INCONTRO L'ASSOCIAZIONE VEDE L'AUTORITÀ

Confapi: infrastrutture sì ma le aziende devono guardare anche oltre la siderurgia

● Un rinnovamento logistico e strutturale del porto ma soprattutto un restyling del ruolo che Taranto avrà nei confronti dei *competitor* del bacino del Mediterraneo. Il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete, ha messo in luce i prossimi interventi di rilancio dell'hub tarantino in un incontro con il vice presidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona. Non solo il futuro del porto ma anche il ruolo delle piccole e medie aziende dell'indotto tarantino nell'incontro nella sede dell'Autorità portuale. «Taranto ha bisogno di nuova strategia di pianificazione che non punti solo sul piano infrastrutturale ma soprattutto su quel riassetto dell'offerta imprenditoriale finora fortemente condizionato dalle esigenze della grande azienda». Da qui Prete e D'Antona sono partiti per riprogettare il futuro. «Un ruolo, quello di Taranto - dice il vicepresidente D'Antona -, che per troppo tempo è stato relegato ai margini. Taranto ha bisogno di cambiare e il porto deve essere la vera chance di rinnovamento per tutto il territorio provinciale». D'Antona sottolinea che le piccole e medie aziende della provincia dovranno stare al centro di questa nuova politica di crescita e sviluppo. «Ma nel contempo - aggiunge - è necessario che le stesse diversifichino l'offerta troppo radicata, ancora oggi, nella siderurgia». Serve dunque, secondo Prete e D'Antona, «una spinta propulsiva che, in questo lungo periodo di crisi generalizzata a tutti i settori, deve essere la chiave per un rilancio sinergico e diversificato di un territorio che forse oggi, e più di ieri, ha enormi potenzialità di crescita e leadership». A tal proposito il vicepresidente Confapi, D'Antona, ha colto anche l'occasione per rinnovare l'invito al presidente Prete affinché ci possa essere un nuovo tavolo tecnico presso Confapi Taranto per rimarcare il ruolo centrale delle imprese locali nelle nuove prospettive di sviluppo dell'area portuale. [a.c.v.]

Economia&Sviluppo

Porto, nel segno delle pmi

Il presidente dell'Authority, Sergio Prete, ha incontrato il vicepresidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona

TARANTO - Le piccole e medie imprese tarantine per lo sviluppo del porto.

Il presidente dell'Autorità portuale, Sergio Prete, ha incontrato il vicepresidente Confapi Taranto, Cosimo D'Antona (nella foto).

Il futuro del porto di Taranto e il ruolo delle piccole e medie aziende dell'indotto tarantino sono state al centro dell'incontro che si è tenuto presso la sede dell'Autorità portuale del capoluogo ionico tra il presidente Sergio Prete e il vicepresidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona.

Unanime la voce che si è levata a seguito di questo incontro: Taranto

ha bisogno di una nuova strategia di pianificazione, non solo di un piano infrastrutturale, ma soprattutto su quel riassetto dell'offerta aziendale che fino ad oggi è stato fortemente condizionato dalle esigenze della grande azienda. Inevitabile che tutto ciò

debba passare attraverso lo scalo portuale tarantino.

L'Authority portuale ha messo in luce gli interventi che l'hub marittimo tarantino subirà nei prossimi mesi. Un rinnovamento non solo logistico e strutturale, ma so-



vamento, per tutto il territorio provinciale".

D'Antona sottolinea che le piccole e medie aziende della provincia ionica dovranno avere un ruolo chiave in questa nuova politica di crescita e sviluppo. Ma nel contempo è necessario che le

stesse diversifichino l'offerta troppo radicata, ancora oggi, alla siderurgia. Una spinta propulsiva che deve, in questo lungo periodo di crisi generalizzata a tutti i settori, essere la chiave per un rilancio sinergico e diversificato di un territorio che forse oggi, e più di ieri, ha enormi potenzialità di crescita e leadership.

Il vicepresidente Confapi,

Cosimo D'Antona, associazione della piccola e media industria

prattutto un restyling del ruolo che Taranto dovrà portare avanti nei confronti dei competitor del bacino del Mediterraneo.

"Un ruolo - ricorda anche il vicepresidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona - che per troppo tempo è stato relegato ai margini. Taranto ha bisogno di cambiare e il porto marittimo, deve essere la vera chance di rinnovo

della provincia di Taranto, ha colto l'occasione per rinnovare l'incontro al presidente Prete affinché ci possa essere «un nuovo tavolo tecnico presso Confapi Taranto, per rimarcare il ruolo centrale delle aziende locali nelle nuove prospettive di sviluppo dell'area portuale ionica».

IL MONDO DELL'IMPRESA SU GROTTAGLIE BENE IL CARGO MA NON CHIUDIAMO AI VOLI CIVILI

Confindustria: tra porto e aeroporto è un momento propizio ora acceleriamo gli investimenti

● «Il momento si presenta propizio per premere sull'acceleratore degli investimenti e delle progettualità ed in questa direzione ci muoviamo anche per Costa Concordia. Confindustria ha già presentato il progetto. Adesso ci aspettiamo che i riscontri arrivino in tempi celeri». Gli industriali tarantini sentono che il vento sta cambiando. In una nota stampa diramata da Confindustria non si parla solo del possibile smantellamento nel porto di Taranto, della nave affondata davanti all'isola del Giglio, ma si guarda anche con favore alla notizia dello stanziamento di risorse per il potenziamento delle infrastrutture e dei collegamenti fra porto e aeroporto di Taranto. «Per l'aeroporto di Grottaglie, e di conseguenza per il porto e i collegamenti dell'area jonica - si legge nel comunicato -, gli annunciati investimenti d'infrastrutturazione e ammodernamento rappresentano un significativo, fondamentale passo in avanti per l'affermazione di un sistema intermodale forte, competitivo e soprattutto fortemente propedeutico alla ripresa complessiva del territorio».

Insomma, gli interventi infrastrutturali annunciati dal governatore Nichi Vendola piacciono a Confindustria Taranto che così continua: «Da anni auspichiamo la creazione di una piastra logistica fra porto e aeroporto che metta finalmente in relazione le infrastrutture territoriali creando un sistema intermo-

dale efficiente e funzionale alla creazione di nuove filiere e nuove attività produttive». E Confindustria accoglie con altrettanto favore l'interesse dei players del comparto aerospaziale «e di conseguenza il rafforzamento della vocazione cargo dello scalo».

Confindustria però non vuole chiudere completamente alla possibilità che da Grottaglie partano e atterrino voli passeggeri. «Tuttavia - chiude la nota stampa - continuiamo ad essere convinti della possibilità di aprire lo scalo ai voli civili, a partire dai charter. Una prospettiva che riteniamo tutt'altro che lontana dall'essere concretizzata contestualmente alle previste realizzazioni in itinere». (L'Espresso)

IL VERBALE SOTTOSCRITTO ALL'AUTORITÀ ALLA RIUNIONE HANNO PARTECIPATO STUDIO SEVERINI E CONFINDUSTRIA

C'è il sì della Marina

Ed esiste anche una banca disponibile a finanziare l'operazione

● Ora è scritto nero su bianco. Il presidente di Confindustria Taranto, Vincenzo Cesareo, «fa presente come anche la Marina Militare sia interessata a tale intervento». Questa frase si trova alla fine del verbale sottoscritto lunedì nella sede dell'Autorità portuale di Taranto che ha ospitato una riunione tecnica per verificare la possibilità che la nave Concordia venga smantellata nel porto di Taranto. Un vertice al quale hanno preso parte, oltre ai vertici dell'Authority, anche ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Puglia, Comune di Taranto, Capitaneria di porto, Smart Area, la società consortile che fa capo a Confindustria Taranto e che ha presentato la candidatura con un progetto elaborato dallo studio dell'ingegner Luigi Severini. Che la Marina Militare vedesse di buon occhio l'operazione Concordia nella rada di Mar Grande, era cosa nota, la voce circolava da tempo, ma oggi non solo è stata confermata dallo stesso Cesareo, ma è anche chiaro che gli attori coinvolti ne siano a conoscenza. Ed è sempre nell'ultima parte del verbale che si legge la richiesta avanzata dal presidente dell'Authority, Sergio Prete: «Al fine di avviare la preistruttoria, chiedo la presentazione di una manifestazione di interesse con annesso progetto di massima che preveda tutto

quanto sia necessario ad esplicitare l'ipotesi progettuale da inviare a tutti gli organismi interessati al fine di consentire agli stessi l'espressione di un parere di prefattibilità non vincolante».

Detto fatto. A distanza di due giorni, il progetto è stato inviato e protocollato. Il presidente Prete ha evidenziato anche come «scontata la fase di preistruttoria chiesta da Smart Area e Studio Severini, si possa proporre ai vari soggetti coinvolti la sottoscrizione di un Accordo di programma». La riunione è servita per fare il punto sull'ipotesi di prolungamento del quarto sporgente dato in conces-

sione all'Ilva e sull'eventuale struttura che si intende realizzare nella rada di Mar Grande. In quest'ottica è stata anche valutata la documentazione necessaria ad avviare il procedimento di rilascio della concessione demaniale marittima. La strada che appare più facile da percorrere, almeno da una lettura del progetto inviato all'Autorità portuale, è proprio quella della concessione temporanea per la realizzazione di opere previsionali di facile rimozione «da rimuovere a fine concessione qualora non ci fosse la possibilità e l'interesse al suo mantenimento da parte dell'Autorità portuale o dell'attuale concessionario del quarto sporgente» ha fatto presente Severini. Anche perché, volendo seguire altri percorsi, i tempi si allungano e la burocrazia aumenta con pareri e richieste. Invece l'operazione ha bisogno di ingranare la prima. Un dato è certo però: sia che si tratti di facile o difficile rimozione della struttura di allungamento, occorrerà interessare il Consiglio superiore Lavori pubblici che è l'unico organo competente a determinare la natura dell'intervento. È stato analizzato anche il nodo della copertura finanziaria. Il presidente di Confindustria ha chiarito che «esiste una banca estera interessata all'iniziativa».

[Alessandra Cavallo]

Porto, spiraglio per le imprese

Incontro tra Prete e D'Antona (Confapi): pianificare un programma di ripresa

● Porto di Taranto e piccole e medie imprese. Il presidente dell'Autorità Portuale Sergio Prete incontra il vicepresidente Confapi di Taranto, Cosimo D'Antona.

Il futuro del porto di Taranto e il ruolo delle piccole e medie aziende dell'indotto tarantino è stato al centro del proficuo incontro tenutosi presso la sede dell'Autorità portuale del capoluogo jonico tra il presidente Sergio Prete e il vice presidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona.

Unanime la voce che si leva da questo incontro: Taran-

to ha bisogno di nuova strategia di pianificazione, non solo piano infrastrutturale, ma soprattutto su quel riassetto dell'offerta aziendale che fino ad oggi fortemente condizionato dalle esigenze della grande azienda. Inevitabile che tutto ciò debba passare attraverso il Porto di Taranto.

Autorità portuale mette in luce gli interventi che l'hub marittimo tarantino subirà nei prossimi mesi. Un rinnovamento non solo logistico e strutturale, ma soprattutto un restyling del ruolo che Taranto dovrà portare avanti nei confronti dei competitor del bacino del Mediterraneo.

«Un ruolo - ricorda anche il vicepresidente D'Antona - che per troppo tempo è stato relegato ai margini. Taranto ha bisogno di cambiare e il porto marittimo, deve essere la vera chance di rinnovamen-

to, per tutto il territorio provinciale».

D'Antona sottolinea che le piccole e medie aziende della provincia ionica dovranno avere un ruolo chiave in questa nuova politica di crescita e sviluppo. Ma nel contempo è necessario che le stesse diversifichino l'offerta troppo radicata, ancora oggi, alla siderurgia.

Una spinta propulsiva che

deve, in questo lungo periodo di crisi generalizzata a tutti i settori, essere la chiave per un rilancio sinergico e diversificato di un territorio che forse oggi, e più di ieri, ha enormi potenzialità di crescita e leadership.

Il vicepresidente Confapi, D'Antona, coglie l'occasione per rinnovare l'invito al presidente Prete affinché ci possa essere un nuovo tavolo tecnico presso Confapi Taranto, per rimarcare il ruolo centrale delle aziende locali nelle nuove prospettive di sviluppo dell'area portuale ionica. Questo perché i lavori in programma potrebbero ridare slancio all'e-

conomia tarantina e una prospettiva di sviluppo alle tante piccole e medie imprese che in questi anni hanno pagato a carissimo prezzo il costo di una crisi che sul territorio jonico è stata drammaticamente avvertita più che in altre parti d'Italia in ragione dei noti problemi legati alla grande industria. Una situazione che ha finito per danneggiare tutto il mondo dell'impresa e,

ovviamente, anche i lavoratori e le loro famiglie.

Ora invece dalle prospettive di investimenti sul porto potrebbero nascere spiragli nei quali infilare un abbozzo di ripresa economica.

FONDALI PIÙ PROFONDI E BANCHINE PIÙ LUNGHE

I porti del Sud e le potenzialità del Mediterraneo

Deandreis, direttore generale della SRM, i Paesi dell'altra sponda possono spingere la crescita dell'Italia

Con Massimo Deandreis, a fine lavori, ci siamo intrattenuti per approfondire il problema della portualità.

Nel settore marittimo e della portualità quali sono le prospettive. Il Sud si sta attrezzando per affrontare la concorrenza dei porti spagnoli, greci e del Sud del Mediterraneo.

Le potenzialità ci sono tutte. Bisogna investire di più per ammodernare le infrastrutture e la portualità italiana che abbiamo dimenticato in Italia. Nei mass media e nei giornali è minima l'attenzione per la portualità. Si parla di aeroporti ma di porti si parla poco. E' un indicatore della scarsa attenzione. In generale. Bisogna poi riprendere l'attenzione sulle infrastrutture perché è cambiato lo scenario del traffico marittimo; il gigantismo è un fenomeno che richiede di adeguarsi con fondali più profondi e banchine più lunghe. Chi si occupa di queste cose lo sa. Dovremo fare investimenti e ammodernare tutto l'apparato burocratico amministrativo perché ci sono tempi troppo lunghi non compatibili con la velocità necessaria nel settore. Se si affrontano questi due elementi l'Italia può ritrovare nel settore marittimo la centralità che ha avuto storicamente nel passato.

Il Sud potrà sfruttare le potenzialità del Mediterraneo che torna a essere centrale nei traffici mondiali?

Ma sì, è quello che noi sosteniamo abitualmente, cioè la ripresa economica di questi Paesi che stanno crescendo sul 3%, sono Paesi che, in confronto all'Italia, hanno un tasso di crescita molto più significativo. Guardando nella prospet-

tiva di otto-dieci anni questi Paesi possono spingere la crescita economica anche dell'Italia. Certo, bisogna guardare un quadro europeo nuovo, di maggiore integrazione, anche con un'azione di accordi commerciali, cosa che fino ad ora non è stata fatta.

r. t.

INCONTRO TRA L'AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO E LE PICCOLE E MEDIE IMPRESE

Porto e Confapi insieme

Il futuro del porto di Taranto e il ruolo delle piccole e medie aziende dell'indotto tarantino al centro di un incontro svoltosi presso la sede dell'Autorità portuale del capoluogo ionico tra il presidente Sergio Prete e il vice presidente di Confapi Taranto, Cosimo D'Antona.

Unanime la voce che si leva da questo incontro: Taranto ha bisogno di nuova strategia di pianificazione, non solo piano infrastrutturale, ma soprattutto su quel riassetto dell'offerta aziendale che fino ad oggi fortemente condizionato dalle esigenze della grande azienda. Inevitabile che tutto ciò debba passare attraverso il porto di Taranto. Authority portuale mette in luce gli interventi che l'Hub marittimo tarantino subirà nei prossimi mesi. Un rinnovamento non solo logistico e strutturale, ma soprattutto un restyling del ruolo che Taranto dovrà portare avanti nei confronti dei competitor del bacino del Mediterraneo. *“Un ruolo - ricorda anche il vicepresidente D'Antona - che per troppo tempo è stato relegato ai margini. Taranto*

ha bisogno di cambiare e il porto marittimo, deve essere la vera chance di rinnovamento,

per tutto il territorio provinciale”. D'Antona sottolinea che le piccole e medie aziende della provincia ionica dovranno avere un ruolo chiave in questa nuova politica di crescita e sviluppo. Ma nel contempo è necessario che le stesse diversifichino l'offerta troppo radicata, ancora oggi, alla siderurgia. Una spinta propulsiva che deve, in questo lungo periodo di crisi genera-

lizzata a tutti i settori, essere la chiave per un rilancio sinergico e diversificato di un territorio che forse oggi, e più di ieri, ha enormi potenzialità di crescita e leadership.

Il vicepresidente Confapi, D'Antona, ha colto poi l'occasione per rinnovare l'invito al presidente Prete affinché ci possa essere un nuovo tavolo tecnico presso Confapi Taranto, per rimarcare il ruolo centrale delle aziende locali nelle nuove prospettive di sviluppo dell'area portuale ionica.

MORGENTHAU, GIOIA SU

Porti, l'Italia è bronzo nell'Europa a 28

L'Italia è il terzo paese europeo nel traffico cargo dell'Europa a 28, dopo Olanda e Regno Unito, e il primo in quello passeggeri. Lo afferma Eurostat nell'ultimo report che si ferma però al 2012.

E' un'analisi a due facce quella fatta dal centro statistico europeo. Da un lato, complessivamente, il nostro paese non se la passa male, visto che ha una quota di traffico pari al 12,8% (Olanda 14,6%, Regno Unito 13,4%), dall'altro però, guardando ai singoli porti, l'Italia alterna gioie e dolori a seconda del tipo di traffico.

I paesi. Nel 2012 il nostro paese ha movimentato 476,8 milioni di tonnellate, dopo il Regno Unito (489,5) e l'Olanda (543,2). Nel traffico passeggeri siamo addirittura leader con 37,6 milioni di passeggeri (tra cabotaggio e crocieristi) movimentati, seguiti da Grecia (35,7) e Danimarca (30).

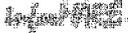
I porti. Qui il discorso è più diversificato. Nel traffico merci complessivo sono dolori, ed è il dato che ha fatto insorgere Assoporti e il presidente del porto di Genova Luigi Merlo, che hanno parlato di statistiche vecchie e non in linea con quelle fatte dalle singole authorities. In ogni caso, si tratta di differenze minime. Ciò che resta è una fotografia molto chiara che mostra come a guidare l'Europa è il nord, sia sotto l'aspetto economico che, come in questo caso, marittimo. I primi tra porti per tonnellaggio complessivo sono Rotterdam (395,6), Anversa (164,5) e Amburgo (113,5). Per trovare il primo scalo italiano bisogna scendere fino alla 16° posizione, dove si trova Genova (42,5), seguita da Trieste (42,1), poi niente più (per quanto riguarda la top 20).

L'Italia va leggermente meglio nel traffico container. I primi tre sono Rotterdam (10,9 milioni di teu), Amburgo (8,89) e Anversa (8,17), mentre il primo porto italiano è Gioia Tauro (3,72), che si trova al 7° posto, a seguire Genova (13°, a 1,57) e La Spezia (17°, a 1,18).

Infine, sui passeggeri le cose vanno ancora meglio. I primi quattro porti (tenendo conto che ce ne sono due che fanno lo stesso traffico) sono Dover (12,07 milioni di passeggeri), Paloukia e Parama (11,43), e Helsinki (10,63). Il primo porto italiano è Messina che si trova 8° (8,1), seguito da Napoli (9°, 7,9). A seguire 13° è Reggio Calabria (7,76), infine Capri 14° (6,74).

Nel 2013 si è arrestato il trend negativo del traffico delle merci in Italia

Il Centro Studi Confetra evidenzia che, tuttavia, la modesta positività dei risultati denota la fragilità della ripresa

 Il Centro Studi Confetra (Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica) ha presentato oggi la propria Nota Congiunturale del 2013 che - ha spiegato la Confederazione - se da un lato mostra, rispetto all'anno 2012, l'arresto del trend negativo del traffico delle merci, dall'altro la modesta positività dei risultati denota la fragilità della ripresa. I migliori risultati in termini di traffico registrati, in ordine, nel trasporto marittimo di container, nel trasporto stradale internazionale e nel trasporto aereo - ha precisato Confetra - confermano che il recupero è stato trainato dagli scambi con l'estero, mentre la domanda interna è rimasta debole.

L'autotrasporto su strada ha segnato valori positivi sia in termini di traffico (+0,8% per il comparto nazionale e +3,4% per quello internazionale) che in termini di fatturato, dove peraltro i valori sono più contenuti (+0,5% per l'autotrasporto nazionale e +2,6% per l'autotrasporto internazionale). Analogo andamento per i corrieri nazionali che hanno registrato +1,5% nei volumi di traffico e +0,5% nei volumi di fatturato.

Nel trasporto marittimo, il risultato migliore è stato registrato nel trasporto container (+4,7%). Positivo anche l'andamento del ro-ro che ha chiuso con +0,2% soprattutto grazie alle buone performance dei porti di Ravenna (+98,8%), Messina (+12,1%) e Catania (+21,7%). In leggera contrazione, viceversa, il traffico delle rinfuse (-0,7%). Nel comparto, infatti, si sono rilevate consistenti contrazioni nei porti di Genova (-2,3%) e Venezia (-6,1%) cui si contrappongono le crescite riscontrate nei porti di Napoli (+18,1%) e Trieste (+18,1% dato che fa riferimento solo alla movimentazione del petrolio). Tra i porti di transhipment si è registrata una ripresa di Gioia Tauro (+13,5%) e di Cagliari (+12,7%), mentre è proseguita la contrazione di Taranto (-25,1%) cominciata nel 2012 per le vicende legate all'acciaieria Ilva.

Una decisa inversione di tendenza si è registrata nel cargo aereo (+2,1%), dovuta ai buoni risultati dello scalo di Milano Malpensa (+3,4%) e degli scali minori di Venezia (+13,9%) e Bologna (+16,2%).

Continua, viceversa, l'arretramento del trasporto ferroviario (-5,2%), anche se è stato rilevato un miglioramento rispetto al primo semestre (dove il valore è stato -7,4%), dovuto ad un incremento del trasporto combinato.

Sul fronte delle spedizioni internazionali, ad una significativa ripresa dei traffici, fatta eccezione per il segmento stradale, si è contrapposto il perdurare dell'erosione dei margini di profitto.

Il settore che ha registrato le migliori performance continua ad essere quello degli express courier (consegne +4,0%, fatturato +3,6%) mostrando - ha evidenziato Confetra - che quel comparto ha ancora margini di espansione. 

Assoporti protesta per la lettura data da alcuni ai dati sul traffico dei porti UE diffusi da Eurostat

Monti: «non è vero che la portualità italiana è emarginata»

~~inforMARE~~ - L'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti) protesta per la lettura data da alcuni ai dati sul traffico movimentato nel 2012 dai porti dell'Unione Europea che sono stati elaborati e diffusi ieri dall'ufficio statistico Eurostat (~~inforMARE~~ del 18 marzo 2014).

«Diciamolo una volta per tutte - chiarisce il presidente dell'associazione delle Autorità Portuali italiane, Pasqualino Monti - non è vero che la portualità italiana è emarginata, una sorta di figlio di un dio minore della portualità europea. La portualità italiana presenta eccellenze continentali, nel traffico di transhipment dei container, nelle crociere, nelle autostrade del mare, nella produttività». Secondo Assoporti, «la pubblicazione del rapporto Eurostat e le interpretazioni che di questo rapporto sono state immediatamente date, non riflettono quindi la realtà».

Assoporti rileva, innanzitutto, che «i dati sono superati». «Nel 2013 - precisa l'associazione - il traffico container è cresciuto del 5,7% nei porti italiani, quello dei passeggeri su navi da crociera del 5,1% avvicinandosi al record storico, i terminal di transhipment container sono in forte sviluppo (dal più 12% di Cagliari al più 14% di Gioia Tauro), e, dulcis in fundo, il porto di Trieste occupa la decima posizione nella top-ten europea».

«Le carte geografiche prodotte da Eurostat - denuncia l'associazione - non hanno un senso economico specie per un Paese come l'Italia che complessivamente si colloca al terzo posto in Europa per traffico marittimo e che ha storicamente un'offerta portuale diversificata rispetto agli altri Paesi europei. Forse sarebbe il caso, una volta per tutte anche in sede europea - puntualizza Monti - chiedersi i perché anche di questa parcellizzazione. Forse perché il nostro Paese ha una struttura orografica ben diversa da Francia e Germania, forse perché al contrario di quanto accade in Francia, in Germania o in Spagna, la produzione industriale in Italia è sparsa su centinaia di siti talora difficilmente raggiungibili via terra».

«Quando si leggono i dati Eurostat - prosegue il presidente di Assoporti - queste considerazioni vanno tenute a mente. Delle statistiche va fatto comunque tesoro per ribadire che senza una regia di sistema è grottesco parlare di porti non competitivi. I porti oggi sono competitivi se alle spalle hanno reti viarie e ferroviarie efficienti. Se hanno infrastrutture adeguate ai trend dei nuovi traffici, se hanno fondali in grado di accogliere le navi giganti che ormai dominano l'interscambio mondiale, se sono in grado di investire tempestivamente, se non sono martoriati dagli adempimenti burocratici, se sono in grado di attirare investitori internazionali».

«Assoporti - rimarca Monti - su questa linea del fronte c'è. Da mesi chiede con forza che le cose cambino, che le norme siano adeguate al livello della sfida internazionale in atto. E di certo non alza oggi, meno che mai, bandiera bianca. La piattaforma logistica del Mediterraneo esiste, i tempi per cambiare passo sono estremamente stretti e finalmente il lavoro in stretta sinergia fra governo e parlamento - conclude il presidente dell'associazione - sembra creare le condizioni per produrre in tempi brevi quelle linee guida di innovazione in grado di rendere i porti più efficienti e competitivi». ~~inforMARE~~

Anche Federagenti protesta per i dati Eurostat, ma avvisa: l'Italia dei porti rischia davvero di affondare

Pappalardo: bisogna rimuovere i vincoli burocratici che impediscono alla piattaforma logistica italiana di attirare traffici

~~inforMARE~~ Federagenti, la Federazione Nazionale Agenti, Raccomendatari Marittimi e Mediatori Marittimi, concorda (in parte) con la protesta del presidente dell'Associazione dei Porti Italiani (Assoporti), Pasqualino Monti, e del presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, per il calcolo del volume di traffico movimentato nel 2012 dai porti italiani che è stato elaborato dall'ufficio statistico europeo Eurostat, valutazione che - hanno denunciato Monti e Merlo - non riflette la realtà della portualità italiana (~~inforMARE~~ del [18 marzo](#), [19 marzo](#) e [19 marzo](#) 2014). In particolare, Merlo ha contestato ad Eurostat di aver attribuito al porto di Genova un volume di traffico containerizzato inferiore a quello realmente movimentato dallo scalo del capoluogo ligure. Nella pagina raggiungibile a questo [link](#) pubblichiamo un grafico elaborato da inforMARE che evidenzia le differenze, in eccesso o difetto, tra i dati diffusi da Eurostat e quelli presentati dalle Autorità Portuali di alcuni dei principali porti europei.

«Ha ragione il presidente Monti - ha osservato il presidente di Federagenti, Michele Pappalardo - quando dice che il traffico del 2013 è cresciuto (in molti casi più per l'abilità degli operatori marittimi che per l'abilità di gran parte della nostra classe dirigente) e che bisogna tener conto della parcellizzazione dei nostri porti causa la natura orografica del nostro Paese (ma noi non abbiamo fatto nulla da decenni per risolvere il problema)».

«Ha ragione il presidente Merlo - ha aggiunto Pappalardo - quando protesta che i dati della sua Genova sono sottostimati ed è vero che le statistiche relative al 2012 sulla portualità europea sono impietose per i porti italiani e forse non riflettono il reale stato di salute e l'effettivo ruolo di molti dei nostri scali. Perché si continua a comparare realtà non omogenee e a dimenticare ad esempio che in taluni settori, come il traffico di transhipment ed il traffico crocieristico, l'Italia comunque mantiene una leadership europea (anche se ovviamente si potrebbe fare tanto di più)».

«Ma quei dati rigidamente statistici e massificati - ha sottolineato il presidente di Federagenti - ci dicono anche che l'Italia dei porti rischia davvero di affondare. È vero che non è tutto così, ma potrebbe esserlo a breve se non si interverrà in tempi rapidi ridimensionando ed annullando dove possibile soprattutto quei vincoli burocratici che impediscono alla naturale piattaforma logistica del Mediterraneo (Mare Nostrum) di attirare quei traffici che solo per nostra colpa ci passano davanti senza fermarsi». ~~inforMARE~~

Merlo (AP Genova): lo studio di Eurostat sulla portualità europea è datato e clamorosamente sbagliato

Nel 2012 - ha sottolineato - Genova ha ottenuto il suo record storico con oltre due milioni di container mentre gliene vengono attribuiti solo 1,5 un milioni

Una decisa lamentela per la rappresentazione dei porti italiani che scaturirebbe dal rapporto statistico diffuso ieri da Eurostat sulla portualità europea è giunta anche dal presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo, che a metà dello scorso anno ha consegnato il testimone della guida di Assoporti a Pasqualino Monti sulla base di un'alternanza alla presidenza dell'Associazione dei Porti Italiani decisa tra le iniziative per tenere unita la rappresentanza delle Autorità Portuali nazionali (del 5 luglio 2012).

«Sono sconcertato - ha dichiarato Merlo - dal quadro che emerge dal rapporto Eurostat frutto di presupposti totalmente sbagliati. Condivido - ha aggiunto - quanto espresso da Assoporti, ma aggiungo che vorrei sapere quanto costa e da chi viene pagato uno studio che oltre essere datato è clamorosamente sbagliato. Basti pensare al porto di Genova che nel 2012 ha ottenuto il suo record storico nella movimentazione dei container superando i due milioni mentre gliene vengono attribuiti solo un milione e 500mila. C'è da domandarsi quale attendibilità possano avere realtà che commettano errori così clamorosi. È evidente che ci si attende un' immediata correzione del clamoroso errore mentre verificherò il modo migliorare per tutelare il porto di Genova in tutte le sedi».

«Una tale superficialità e una analisi compiuta su dati sbagliati che può avere effetti sul mercato - ha denunciato ancora il presidente dell'Autorità Portuale di Genova - non può essere sottaciuta e ignorata. Mi auguro che anche il governo assuma una posizione netta e forte e di censura nei confronti di chi ha elaborato lo studio. È necessario comunque - ha concluso Merlo - procedere celermente con la legge di riforma e aumentare la forza e l'autorevolezza in sede comunitaria con forti politiche di settore. Il rinvio dell'approvazione del regolamento europeo è stato un pessimo segnale».