


RASSEGNA STAMPA 28 MARZO 2012

Fonte:



CROCIERE  Il mercato italiano tiene

Costa conferma gli investimenti sullo scalo di Savona

La Costa Crociere «ha confermato gli investimenti nei prossimi tre anni nel porto di Savona»: è quanto ha riferito il presidente dell'autorità portuale di Savona-Vado, Rino Canavese. Per il porto ligure, base principale delle navi della Costa, si tratta di una «buona notizia», ha detto Canavese, sottolineando che dopo i timori legati all'impatto che avrebbe potuto

avere l'incidente della Costa Concordia al Giglio, «il momento difficile sembra essere superato». «La paura è scongiurata anche grazie all'andamento positivo delle prenotazioni delle crociere» ha detto ancora Canavese, secondo il quale Costa prevede di investire nel porto di Savona 9-10 milioni di euro nei prossimi tre anni.

Per il porto ligure, le previsioni 2012 sul transito passeggeri sono quasi le stesse dell'anno precedente, equivalenti a circa 955mila passeggeri.

Intato l'Ente bilaterale nazionale del turismo ricorda che nel 2011 l'Italia è stato il più importante paese europeo e mediterraneo per quanto riguarda il traffico di navi, il numero di attracchi e passeggeri trasportati: + 17% rispetto al 2010.

Continua anche nel 2012, dunque, secondo i dati dell'Ente bilaterale nazionale del turismo, la crescita del settore delle cro-

ciere: le previsioni per l'anno in corso risentono ovviamente della tragedia del Giglio e, in tono minore, dell'incendio alle Seychelles, ma i danni dovrebbero essere limitati, al di sotto dell'1%.

Fino a che le crociere restano un fatto di navi, compagnie e porti, la ricaduta sul sistema economico italiano è ancora molto limitata: a sostenerlo è l'Ente nazionale bilaterale del turismo (Enbt).

«Quello che davvero conta per il turismo del nostro Paese è il giro di affari che si genera a terra: sono gli ospiti delle imprese ricettive, lo shopping che si fa nei negozi intorno ai porti, i clienti dei pubblici esercizi, la quota di business che le crociere generano nelle agenzie di viaggio e nei tour operator italiani», sottolinea il presidente dell'Enbt, Alfredo Zini. «E questo dato - aggiunge - è ancora ridottissimo».

Merlo: «I porti liguri reggono meglio di Francia e Spagna»

La presenza dei tre scali liguri di Genova, Savona e La Spezia al Sitl, la Settimana europea del trasporto e della logistica è stata anche l'occasione per una verifica della situazione complessiva della portualità del Mediterraneo. «La valutazione è positiva - commenta il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo subito dopo la pre-

sentazione -, gli scali francesi e spagnoli stanno subendo colpi, il sistema ligure mi sembra regga meglio». Al Salone, "presidiato" dai principali operatori logistici internazionali, a partire dai francesi e dai tedeschi, in compenso, la meno rappresentata era l'Italia.

La Liguria si è presentata come punto di interesse per i traffici con il Nord Africa, a partire da Tangeri. Ma non è l'unica realtà, perché stanno nascendo porti anche nel centro Africa.

A proposito del legame stretto che già esiste con i

collegamenti di linea, Merlo presentando il porto di Genova ha illustrato il progetto del "Porto d'Africa", che permetterà di incrementare il traffico con Tunisia e Marocco, Paesi con cui si è registrata «una crescita esponenziale negli ultimi anni». L'idea è concentrare a Voltri il traffico extra Schengen dei traghetti merci, un progetto già discusso con il quartiere, che adesso dovrebbe essere definitivamente scritto, entrando a far parte del nuovo Piano regolatore portuale che sarà presentato ad aprile.

MAERSK BLOCCA LE PRENOTAZIONI

Genova - Il più grande vettore di container del mondo rifiuterà fino ai primi di maggio nuove prenotazioni sulle proprie navi in partenza dal Nord Europa e dall'Adriatico verso il Far East. La scelta di Maersk può apparire particolare, in un momento in cui il mondo dello shipping è afflitto da problemi di sovracapacità di stiva, contro cui le compagnie stanno lottando per cercare di far risalire i noli. Ma la decisione, secondo la compagnia, è la conseguenza di un taglio di capacità della flotta e di un'inaspettata ripresa dei traffici eastbound, dall'Europa al Far East. Il taglio di capacità del 9 per cento ha riguardato lo scorso febbraio la rotta Europa-Asia, è stato deciso per il periodo del capodanno cinese, quando i traffici dall'Asia tradizionalmente diminuiscono, ed è mirato a sostenere i noli.

Quest'anno il capodanno, la cui data è variabile, è caduto il 23 gennaio. Subito dopo parte un periodo di festa lungo almeno quindici giorni, durante il quale i traffici calano, come avviene in Europa durante le feste di Natale. La riduzione di stiva avrebbe però causato problemi con la merce che dall'Europa viaggia in esportazione, che invece è aumentata in maniera sorprendente, provocando congestioni e ritardi nei terminal. Un fenomeno in controtendenza rispetto alle previsioni di Alphaliner, secondo cui nel 2012 il traffico fra Europa e Asia salirà solamente dell'1,5 per cento rispetto al 2,8 per cento del 2011.

Di qui il drastico progetto di bloccare i booking. «È una misura - chiosa Nanni Cerruti, presidente degli agenti marittimi genovesi - che a volte viene presa per brevi periodi, ma è inusuale che sia adottata per un mese». Inoltre, secondo Cerruti, i problemi di eccesso di domanda, almeno in Mediterraneo, non avrebbero riguardato nessun'altra compagnia.

Perciò quella di Maersk appare una decisione clamorosa, che suscita interrogativi, ma accende anche speranze di un aumento, sia pure temporaneo, di attività in Europa meridionale. Da un lato c'è chi ricorda come Ap Moeller-Maersk sia in un momento di passaggio. Dal 16 gennaio Søren Skou ha preso il posto di Eivind Kolding come amministratore delegato di Maersk Line. Intanto l'ad del gruppo, Nils Smedegaard Andersen, è fermo in ospedale per motivi di salute. Proprio ieri si è saputo che resterà fuori dalla scena per altri due mesi.

Dall'altro lato c'è chi invece sottolinea che se la merce non può passare da Nord, finirà per passare da Sud, con possibili ricadute benefiche sulla portualità italiana e del Mediterraneo. In Liguria, a Savona, Maersk sta costruendo un nuovo terminal container. Infine un'altra spiegazione, del tutto teorica, è che il sistema di prenotazione possa aver subito un attacco da parte di qualche hacker.

La spiegazione ufficiale da parte dell'azienda fa riferimento ai problemi di congestione e di ritardo: «Al momento, l'utilizzo dei terminal in alcuni porti è prossimo alla capacità massima. Se le prenotazioni non vengono fermate, ciò può avere un effetto negativo sulla produttività, rallentando ulteriormente la capacità della compagnia di recuperare il ritardo e l'eccesso di richiesta e danneggiare le altre rotte».

Da Maersk Italia, l'agenzia genovese del gruppo, si fa notare che si tratta di un'operazione di trasparenza nei confronti della clientela, che è invitata temporaneamente a trovare altre soluzioni: «Abbiamo le navi stracolme, sia al Nord sia al Sud Europa. A Nord si è formato dell'arretrato per il

capodanno cinese, a Sud per il maltempo che ha colpito l'Italia, che ha portato all'annullamento di due partenze». Viene invece esclusa come fantasiosa l'ipotesi di problemi al sistema informatico.

Nonostante la crisi dell'eurozona e l'aumento delle tariffe appena varate nel mese di marzo, la compagnia segnala un aumento della domanda dall'Europa all'Asia. Giorgio Grillo, operation manager dell'agenzia Hugo Trumpy, mette la scelta in relazione con il forte aumento del prezzo del bunker, che rende più conveniente far arrivare la merce nei porti italiani rispetto a quelli del Nord Europa e che potrebbe segnare anche un ritorno verso i nostri scali di merce prodotta in pianura Padana che oggi prende la strada del Nord.

Secondo Giampaolo Botta, segretario generale di Spediporto, si tratta di un'occasione per i porti mediterranei per mettersi in mostra nei confronti di nuovi clienti: «Il sistema portuale del Sud Europa può dare buone prestazioni a chi finora ha utilizzato gli scali del Nord».

Alberto Ghiara

La ricaduta delle crociere sul sistema economico italiano è ancora molto limitata

inforMARE - La ricaduta delle crociere sul sistema economico italiano è ancora molto limitata. Lo sostiene l'Ente Bilaterale Nazionale del Turismo (EBNT), che ha presentato oggi i risultati di un apposito Osservatorio giunto quest'anno alla terza edizione.

In questi giorni, anche in coincidenza con il Seatrade di Miami - spiega l'ente - il mondo delle crociere sta producendo una valanga di cifre il cui senso fondamentale è sempre lo stesso: la crescita. Nel 2011 l'Italia è stato il più importante Paese europeo e mediterraneo per quanto riguarda il traffico di navi, il numero di attracchi, i passeggeri trasportati (+17% rispetto al 2010). Le previsioni per l'anno in corso risentono ovviamente della tragedia del Giglio e, in tono minore, dell'incendio delle Maldive, ma alla fine i danni dovrebbero essere limitati al di sotto dell'1%.

Ma questi dati - sottolinea l'EBNT - non devono impressionare più di tanto. Fino a che le crociere restano un fatto di navi, compagnie e porti, la ricaduta sul sistema economico italiano è ancora molto limitata: sull'economia in generale contano le filiere lunghe che coinvolgono dalla cantieristica, al trasporto locale, ai rifornimenti, al personale imbarcato; e, su scala locale, quello che importa davvero è l'impatto positivo sulle città portuali e sul loro territorio, che altrimenti rischiano di conoscere solo i problemi derivanti da un traffico così imponente.

«Quello che davvero conta per il turismo del nostro Paese - precisa il presidente dell'Ente Bilaterale Nazionale del Turismo, Alfredo Zini - è il giro di affari che si genera a terra: sono gli ospiti delle imprese ricettive, lo shopping che si fa nei negozi intorno ai porti, i clienti dei pubblici esercizi, la quota di business che le crociere generano nelle agenzie di viaggio e nei tour operator italiani. E questo dato è ancora ridottissimo».

«Al centro del nostro interesse, che a ben vedere è un interesse strategico nazionale - rileva il vice presidente dell'EBNT, Lucia Anile - sta la capacità dell'industria crocieristica di generare reddito in Italia, facendo crescere l'occupazione in tutte le branche dell'economia coinvolte, e producendo un modello di sviluppo stabile e qualificante per i lavoratori, le imprese, i territori. A questo stiamo lavorando con il nostro Osservatorio, senza fermarci alle apparenze, più o meno esaltanti».

NAPOLI, TUTTI I DEBITI DEI TERMINALISTI

Genova - In porto a Napoli c'era qualcuno che aveva preso l'Autorità portuale come una banca a cui chiedere in prestito i soldi. Detto in altro modo, il pagamento dei canoni concessori era l'ultimo dei problemi per i terminalisti che, nel corso degli anni, hanno accumulato debiti nei confronti dell'ente per complessivi 20 milioni di euro. Questa cifra è circa il doppio di tutti gli introiti per concessioni pianificati dall'ente nel 2011. Una massa di soldi enorme che ha messo in allarme revisori dei conti, Corte dei Conti, uffici del ministero, che dell'Autorità portuale è l'ente controllore, obbligando così il presidente Luciano Dassatti a intervenire con un piano di rientro a rate: «Quei soldi non pagati erano per me un problema, non lo nego, che però adesso abbiamo affrontato e credo risolto. Sono un tecnico e sono venuto a Napoli per far rispettare le regole, è il mio primo compito».

Il caso delle concessioni non pagate riguarderebbe, secondo Dassatti, gli anni dal 2002 al 2009, con un accumulo complessivo superiori ai 12 milioni di euro di canoni non pagati. Cifra che è cresciuta, negli ultimi anni, sino a 20 milioni per effetto di nuovi canoni non riscossi. Tra i terminalisti non in linea con i pagamenti ci sarebbe anche il terminal Conateco, gestito da due giganti del business del trasporto container a livello mondiale: la cinese Cosco e la Msc di Gianluigi Aponte. Il Secolo XIX ha contattato ieri l'amministratore delegato di Conateco, Pasquale Legora De Feo, ma non è stato possibile avere una replica. In Comitato portuale i rappresentanti dei lavoratori hanno chiesto il dettaglio dei debiti ma, spiega per la Cisl Ugo Milone, «ci è stato risposto che sono dati protetti dalla privacy».

Dassatti è stato nominato commissario del porto di Napoli -e poi in seguito presidente - a dicembre del 2008, dopo che il presidente Francesco Nerli era stato travolto da un'inchiesta giudiziaria che metteva nel mirino i contributi per le cene elettorali di alcuni imprenditori. Contributi che non sarebbero stati versati in maniera spontanea dagli stessi imprenditori, ma sotto pressione da parte del presidente del porto. Tra gli imprenditori che hanno finanziato cene elettorali figura anche Pasquale Legora De Feo.

Ma questa è la storia del passato. La novità è una campagna decisa da Dassatti per tornare in regola con le riscossioni. Anche perché nemmeno negli ultimi anni i pagamenti sono stati regolari: nel 2009 il porto ha chiesto ai concessionari 9.483.000 euro, riscuotendo nel corso dell'anno 6.445.000. Nel 2010 sono stati chiesti 10.866.000 euro e riscossi 5.423.000. Nel 2011 chiesti 11.123.000 e riscossi 6.124.000. Tenendo anche conto del fatto che parte dei pagamenti vengono contabilizzati e registrati per l'anno precedente a gennaio-febbraio, i conti non quadrano. Per quanto riguarda i crediti pregressi, sono state incassate cifre tra il milione di euro e i due milioni ogni anno. «La nostra politica - spiega Dassatti - è stato chiedere fidejussioni immediatamente esigibili sia per i crediti del passato che per i nuovi pagamenti. Così siamo blindati». Per il passato i soldi verranno riscossi a rate, tenendo anche conto degli interessi maturati. Per il momento i pagamenti concordati sono regolari.

Ma la domanda è: come mai i terminalisti a Napoli non pagavano o pagavano in maniera irregolare senza che intervenisse il ministero dei Trasporti? Tra i motivi ci sarebbero le difficoltà finanziarie dei terminalisti alle prese con i pagamenti ritardati da parte degli armatori. Sarebbe insomma un ritardo a catena che, partendo dagli armatori, si scarica sui terminalisti e di qui all'Autorità portuale. Almeno così secondo le ragioni addotte dagli stessi terminalisti che si dicevano non capaci di

pagare, con le conseguenze prevedibili in caso di crac sull'occupazione in porto a Napoli in un momento difficile. Un andazzo che «ho voluto cambiare, anche con l'accordo degli stessi grandi gruppi che mi hanno chiesto di andare avanti sulla strada della legalità». E, però, sarebbe forse stato più semplice pagare subito il dovuto.

cafasso@ilsecoloxix.it

Demolizione di Costa Concordia nel bacino livornese? Non è da scartare

Renato Roffi

LIVORNO - A far apparire come sempre meno peregrina l'ipotesi circolante in questi giorni che, una volta raddrizzato e reso capace di stare a galla, il relitto della Costa Concordia possa essere rimorchiato fino al grande bacino di carenaggio di Livorno, non è soltanto il senso di irritata insofferenza che molti notano nel comportamento dell'amministratore delegato di Azimut Benetti, ingegner Vincenzo Poerio, ma anche una certa comprensibile soddisfazione che pare stia animando gli ambienti imprenditoriali interessati ad un'opportunità di tale portata, come le aziende di riparazione navale e tutto l'indotto che ad esse fa da corollario.

In effetti, se, come sembra, sarà possibile rimuovere per intero dalle acque del Giglio la carcassa della grande love boat, è chiaro che, sebbene tutte le precauzioni e le prescrizioni che il caso richiede, il suo trasferimento non è certo privo di rischi e il bacino livornese, a solo un centinaio di miglia dal Giglio, si presenta come una soluzione tutt'altro che da scartare per la demolizione del "Concordia" anche se la superba struttura, lasciata da tempo in abbandono, dovrebbe essere sottoposta a qualche rapido ritocco.

Il trasporto della nave a Livorno piovrebbe come il cacio sui maccheroni per quanti, responsabilmente, si battono da tempo per il rilancio dell'attività delle riparazioni navali e per rimettere in efficienza il bacino di carenaggio in muratura (mt 350 per 60), nel suo genere uno degli impianti più grandi ed appetibili nell'ambito dell'intero Mediterraneo, in grado di accogliere navi fino a 300 tonnellate di portata lorda.

Dopo anni di disinteresse, oggi anche l'Autorità portuale che, nel recente passato, non ostante i ripetuti allarmi lanciati dalla stampa e le denunce dei riparatori navali, si era astenuta da qualsiasi intervento atto a contenere il progressivo degrado in cui l'infrastruttura era stata lasciata precipitare durante la gestione Azimut Benetti, ha manifestato in più occasioni l'opportunità di un ripristino del bacino grande e, a tal proposito, merita ricordare che i circa cinquecento dipendenti della trentina di imprese del settore che operano a Livorno sono oggi spesso costretti ad emigrare proprio a causa dell'incuria in cui versa il sistema dei bacini, con una perdita di commesse che, soltanto nel 2010, è stata stimata in circa quindici milioni.

E' anche bene considerare che il bacino grande di Livorno ha sempre mantenuto discreti ritmi di utilizzazione e che non è certo un caso se la voce delle riparazioni navali - ovunque in attivo - ha sempre contribuito in modo sostanziale alla salvezza dei bilanci del fu cantiere navale livornese compensando anche gli errori di certe costruzioni realizzate in perdita, sia durante la gestione Fincantieri che successivamente. Del resto, mentre a Livorno si stava facendo di tutto per cancellare definitivamente il grande bacino, in città di indiscussa cultura marittima, come Genova, già dotata di cinque bacini, si deliberava la realizzazione di una sesta vasca mentre anche nell'area portuale di Oristano si pensava alla realizzazione di due invasi per le riparazioni.

Nella realtà attuale, in cui la tendenza delle costruzioni navali non va certo verso il contenimento del tonnello, non può apparire peregrino riportare alla memoria i "famosi" accordi che Azimut stipulò a palazzo Chigi con i rappresentanti della città labronica e con il plenipotenziario del Governo di allora, Gianni Letta. Essi prevedevano e prevedono con chiarezza il principio (sopravvissuto nelle linee essenziali, malgrado gli sforzi compiuti per snaturarlo) della necessità di salvaguardare l'attività dei riparatori

navali, sia come fonte importante di occupazione diretta ed indotta, che come fattore primario di appetibilità dello scalo marittimo labronico.

Non deve essere dimenticato neppure che, dopo la crisi del Cnfo, per agevolare l'ingresso di Azimut e l'operazione Porta a mare, furono molte le imprese di riparazione che responsabilmente lasciarono sul tavolo un 50% dei propri crediti fidandosi di chi aveva loro prospettato un futuro di coesistenza e di cooperazione con la nuova proprietà.

L'opportunità che oggi viene a prospettarsi con il più che probabile trasferimento a Livorno del relitto della Concordia potrebbe costituire l'occasione per accantonare definitivamente l'idea di dismettere il grande bacino scrivendo, una volta per tutte, la parola fine alla situazione di gravissima obsolescenza in cui l'impianto è caduto dopo l'uscita di scena del Cantiere Orlando.

Da allora il bacino non è stato soltanto trascurato, ma anche ripetutamente offeso dalla demolizione (a quanto è dato sapere mai autorizzata dall'Authority, che, pure, ne era informata) di alcuni importanti arredi (taccate, barca porta etc.) e oggi alla città si sta presentando l'occasione per vedersi finalmente restituire uno degli elementi che maggiormente ne qualificano la professionalità e il lavoro in ambito internazionale.

Va notato che, proprio lo scorso venerdì 23 Marzo, la Commissione europea si è fatta promotrice di regole più severe per la demolizione delle oltre mille navi che ogni anno cessano di essere impiegate sui mari del globo (come riportato ieri su queste colonne, ndr). Partendo dalla convenzione stipulata nel 2009 ad Hong Kong, si è pensato alla emanazione di un nuovo regolamento per sottoporre le grandi navi mercantili battenti bandiera degli Stati membri dell'Ue ad un sistema di controllo, certificazione e autorizzazione che possa abbracciarne l'intero ciclo di vita, dalla costruzione all'esercizio fino al riciclaggio dei materiali di risulta.

Nuove norme sul lavoro temporaneo e utilizzo aree sponda est-Darsena 1

LIVORNO - Lavorare di più, lavorare per periodi di tempo più lunghi rispetto al turno di una sola giornata. Parte da questa premessa concettuale l'impostazione data dall'Autorità portuale al nuovo regolamento che disciplina le modalità di avviamento di lungo periodo del personale dell'Agelp, l'Agenzia di lavoro portuale temporaneo che fornisce manodopera durante picchi di lavoro. Il testo, portato ieri mattina in Commissione Consultiva per il parere, permette alle imprese autorizzate ai sensi dell'art. 16 della legge 84/94 di richiedere all'Agelp prestazioni di lavoro temporaneo per un periodo di tempo di quattro mesi, ripetibile. Gli articoli 16 dovranno farne richiesta all'Autorità portuale almeno tre giorni prima della data della prestazione, dando indicazioni: sul periodo relativo alla prestazione; sulla professionalità del personale in relazione alle mansioni da svolgere e sul numero di lavoratori inerenti la professionalità richiesta

La Commissione ha espresso un parere positivo. Resta ora l'ultima tappa, quella di domani, quando il Comitato portuale sarà chiamato ad adottare la delibera. «È un importante passo in avanti - ha detto Gallanti a margine della riunione - contiamo in questo modo di rispondere positivamente alla richiesta di aiuto avanzata dai lavoratori dell'Agelp, che meritano, al pari degli altri, la massima attenzione da parte delle istituzioni».

Durante la riunione si è inoltre parlato del possibile scambio di aree portuali tra la società Livorno Terminal Marittimo, che gestisce il traffico delle Autostrade del mare presso la Darsena n. 1, e Lorenzini, che ha in concessione aree sulla sponda est della Darsena Toscana (l'accosto 15/b e le aree retrostanti l'accosto 15/c, che è pubblico), e dietro la Darsena n. 1 (con la disponibilità della Calata Neghelli). La società Ltm sarebbe disponibile a rinunciare alla concessione sull'accosto 15/A della sponda est della Darsena Toscana (banchina e retro banchina), che verrebbe così assentita in concessione a Lorenzini, e in cambio chiede all'Autorità portuale di poter ottenere da quest'ultimo la concessione sulle aree della Calata Neghelli.

Gli uffici dell'Authority livornese hanno avviato l'istruttoria e stanno verificando i piani di impresa delle due società anche al fine di poter meglio razionalizzare l'utilizzazione delle aree e banchine sulla sponda est e sulla Darsena n1.

In Commissione è infine stata presentata una modifica al regolamento per l'esercizio delle operazioni e dei servizi portuali. All'art. 11 vengono fissati riferimenti certi per il pagamento dei canoni provvisori che le imprese ex art 16 dovranno corrispondere per l'esercizio delle operazioni portuali. I canoni saranno inoltre aggiornati in riferimento all'indice Istat. Gli importi così definiti verranno poi incrementati con percentuale differenziata rispetto al fatturato e andranno a formare il canone definitivo.

Baltico Adriatico: missione bipartisan

ANCONA - Unità d'intenti per contribuire al rilancio economico delle Marche: è lo spirito comune che anima i consiglieri regionali Enzo Giancarli (Pd) e Daniele Silvetti (Fli), rispettivamente presidente e vice presidente della Commissione consiliare trasporti, Adriano Cardogna (Verdi), presidente della Commissione politiche comunitarie. Oggi e domani saranno a Bruxelles per incontrare la Commissione Trasporti del Parlamento europeo e in particolare i parlamentari italiani che ne fanno parte: Debora Serracchiani, David Sassoli, Antonio Cancian, Carlo Fidanza.

Scopo della missione è verificare insieme la concreta fattibilità dell'allungamento del Corridoio Baltico - Adriatico, che parte da Helsinki, oltre Ravenna a tutta la costa adriatica fino ad Ancona. E' ancora in atto presso la Ue il processo di revisione della Rete europea Ten-T: stradale, ferroviaria, marittima, fluviale, aeroportuale. Rispetto alla definizione della Rete, presentata ufficialmente il 19 Ottobre 2011 dalla Commissione europea per il successivo passaggio al Parlamento europeo, le Marche (Ancona in particolare) risultano inserite nel "core" network per l'infrastrutturazione ferroviaria e per quella marittima. A rafforzare il ruolo di primo piano di Ancona quale nodo ferroviario, c'è la conferma da parte del Gruppo Fs, secondo cui la tratta Bologna-Ancona rientra nella rete dei "servizi a mercato" (trasporto merci).

Ma a oggi, stando all'indirizzo approvato dalla Commissione europea per il Parlamento europeo e il Comitato delle Regioni, Ancona e il resto della costa sud dell'Adriatico restano escluse dal Corridoio Baltico - Adriatico.

L'Authority di Gioia Tauro si prende Villa S. Giovanni

di Roberto Galullo

L'Autorità portuale di Gioia Tauro vuole bruciare le tappe per diventare adulta. È nata 14 anni fa ma - in tempi di crisi globale - non può attendere la maggiore età prima di cambiare pelle e dare un colpo di acceleratore su investimenti e strategie economiche. Così - dopo avere inglobato tra il 2006 e il 2008 i porti di Corigliano Calabro, Crotone e Taureana di Palmi che hanno traffici e prospettive limitate - piazza il colpo grosso: assumere la gestione di quello di Villa San Giovanni.

Due passi su tre sono già stati fatti. Dopo la delibera della Giunta comunale e quella della Regione Calabria si attende il decreto attuativo del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Quando anche questo ultimo sigillo sarà stato posto, l'Authority presieduta da Giovanni Grimaldi potrà avviare il complessivo piano di rilancio da condividere con parti sociali e istituzioni.

Non ci sarà tempo da perdere visto che la "grande Authority" nascerà quando i traghetti di Villa San Giovanni cominceranno ad essere presi d'assalto dai turisti. Da questo mese le compagnie di navigazione aumenteranno le frequenze delle corse, che nel mese di agosto diventeranno 6.124 rispetto alle 5.118 di aprile (dati ufficiali 2011).

I problemi sono tanti ma non spaventano Grimaldi che avrà l'opportunità di governare un sistema portuale globale mentre finora aveva fatto perno solo su quello di Gioia Tauro. «I porti di Corigliano e Crotone - spiega al Sole 24-Ore - hanno rappresentato finora soprattutto un costo visto che abbiamo fatto partire i nuovi piani regolatori e opere indispensabili per la sicurezza. Con quello di Villa San Giovanni il ragionamento si capovolge. Grazie all'autonomia finanziaria di cui gode per legge l'Autorità portuale, sarà possibile ragionare in termini di adeguamento e rimodulazione delle tariffe e, di conseguenza, programmare investimenti fondamentali».

Non c'è dubbio che a Villa San Giovanni - il cui porto nel 2011 ha movimentato 7,5 milioni di passeggeri, 2,5 milioni di macchine e 700mila camion con punte elevate nel mese di agosto - il primo problema è la viabilità da

verso l'area portuale. «Ora - afferma Grimaldi - potremmo decidere insieme alle amministrazioni, alle Istituzioni e ai player del traffico marittimo i miglioramenti da apportare e cofinanziare le opere indispensabili. Non dimentichiamo però che la legge 84/94 che disciplina le Authority ci consentirà di dare omogeneità di gestione e un metodo uniforme di controlli anche al porto di Villa San Giovanni».

Se le speranze di un rilancio complessivo della portualità calabrese passano attraverso l'entusiasmo per l'ultimo arrivato non bisogna però dimenticare che la grande scommessa (finora) persa si chiama Gioia Tauro, per la quale Grimaldi rompe un tabù. «Non possiamo pensare - spiega -

che diventi un porto regionale. E' e sarà sempre un porto di transhipment perché la Calabria non ha i numeri di popolazione adeguata per supportare una scelta di questo genere e poi anche perché sono cambiate le condizioni. Oggi non c'è più un solo porto nel Mediterraneo. Questo però non vuol dire non svilupparne le potenzialità migliorandone strategie e infrastrutture».

La forza di Gioia Tauro - che negli anni ha perso movimentazione soprattutto rispetto ai porti africani che si affacciano sul Mediterraneo, dove il costo della manodopera è cinque volte inferiore, gli incentivi non mancano e le agevolazioni fiscali sono elevate - è la sua struttura con due km di banchina con fondali profondi dai 16 ai 18 metri (un altro km di banchina è stato appena appaltato). E' stato allargato il canale di 52 metri e quindi non ci sono neanche più problemi di navigabilità per le enormi navi di nuova generazione. Quel che manca è però una sinergia tra i protagonisti della ricezione e della movimentazione delle merci. Soprattutto manca una rete stradale e ferroviaria degna di questo nome che arrivi fin sotto le gru e trasporti i container in maniera rapida e veloce. Il nodo, insomma, è sempre quello: il gateway ferroviario che, entro il mese, dovrebbe essere appaltato. I soldi non mancano: 400 milioni la cui spesa un Accordo di programma quadro assegna alle Ferrovie. Passeranno forse anni però prima che il Porto sia finalmente collegato alla rete verso il Nord e sulla tratta Paola-Sibari-Taranto nord.

I sindacati - che mettono in luce come, dopo anni di aspre polemiche, la produttività e l'efficienza del personale siano ormai ad alti livelli - premono per la svolta. Salvatore La Rocca, segretario regionale Filt Cgil

e segretario confederale del comprensorio della Piana di Gioia Tauro, è chiaro. «L'unica nota positiva recente - spiega - è stato l'ingresso nel Porto del Gruppo Aponte. L'impegno serio di un grande player internazionale dovrebbe farci sperare ma a parte questa situazione è veramente drammatica. Abbiamo sottoscritto a luglio 2011 la cassa integrazione, che ruota su 900 lavoratori, per 467 unità. Per le imprese che fanno attività di terminalista c'è una cassa integrazione che sfiora l'80%».

La Rocca mette in evidenza una contraddizione. «Il Governo nazionale - afferma - ha sempre dimostrato disinteresse. La Ue, invece, ha sempre visto il Porto di Gioia come un'opportunità per l'Europa visto che i nostri competitor sono i porti mediterranei. I contenitori che se ne sono andati da Gioia non sono andati in Europa ma nel Nord Africa».

E giù con un esempio del disinteresse nazionale. «Siamo ancora qui a discutere della possibilità di azzerare le tasse di ancoraggio anche nell'anno in corso - spiega La Rocca - quando nel 2011, grazie a questa agevolazione, il Porto è riuscito ad abbattere del 90% le tasse per le grandi navi. Solo Msc ha risparmiato oltre due milioni». Grimaldi conclude il ragionamento. «La scorsa settimana - afferma - ho scritto al ministro dell'Economia Corrado Passerà perché per il 2011 i 5,2 milioni che dovevano arrivare dalla Stato per questa agevolazione tariffaria non sono stati erogati». Semplice il motivo: c'è una preinformativa della Ue secondo la quale quei milioni sarebbero aiuti di Stato e dunque non ammessi.