



## RASSEGNA STAMPA

Presentazione dello studio SRM

**“Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l’economia della Puglia e dell’Italia”**

Giovedì 9 marzo 2017



Lo sviluppo strategico  
del porto di Taranto  
per l’economia  
della Puglia e dell’Italia

---

# ARTICOLI STAMPA

---

## TRASPORTI

IERI AL CASTELLO ARAGONESE

## IL FATTO

La **Srm** ha illustrato il documento per lo sviluppo strategico dello scalo, della Puglia e dell'Italia

# Il futuro di Taranto passerà dal porto

Lo sviluppo strategico dello scalo tema di un convegno

### GRIMALDI

«I numeri del porto di Taranto sono migliorati, i nuovi progetti per l'Ilva aprono una grande prospettiva»

#### LEO SPALLUTO

● «La strada è in salita ma si comincia a vedere la cima». Claudio De Vincenti, ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, guarda con ottimismo al futuro del porto di Taranto.

L'esponente del governo Gentiloni ha partecipato, nel pomeriggio di ieri, alla presentazione dello studio su «Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia» realizzato da **Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno**.

Dopo il saluto del sindaco di Taranto, Ippazio Stefàno, e di Francesco Mastro, delegato al settore portuale del presidente della Regione Emiliano, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete, ha introdotto l'illustrazione del documento.

Dati e analisi sono stati descritti dal direttore del **Srm**, Massimo De Andreis e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Ufficio **Srm** Maritime and Mediterranean Economy.

È emersa la necessità di puntare su tre direttrici: sviluppo del traffico container, incentivazione del polo crocieristico, autostrade del mare.

«Si può cominciare - sottolinea De Vincenti - a guardare con fiducia allo sviluppo del porto. I tarantini ci hanno segnalato a più riprese le potenzialità dello scalo. Negli ultimi anni ci siamo trovati nel pieno della crisi: una città come Taranto, sede della grande industria, non poteva non soffrirne».

Prima di diventare un luogo simbolico. «La compatibilità tra industria, ambiente e salute - ribadisce il ministro - ha trovato in Taranto un crocevia. La

questione-Ilva ha aperto una strada per l'avvenire della siderurgia in tutti i paesi avanzati. Abbiamo accettato una sfida difficile: adesso ci sono due offerte importantissime presentate dai maggiori gruppi di livello mondiale. Chi si aggiudicherà l'azienda dovrà rispettare il piano industriale e ambientale, non abasseremo la guardia».

Il porto sarà un'altra chiave dello sviluppo del territorio. «Il presidente Prete - evidenza De Vincenti - sta svolgendo un lavoro straordinario. La ricerca di **Srm** apre un ventaglio di possibilità nuove, cogliendo un cambiamento nella direzione dei traffici internazionali: il Mediterraneo sta riacquistando importanza, può diventare un'area di traffici e crescita».

Lo scalo jonico ha una grande occasione da sfruttare. «Taranto deve giocare a tutto campo: non deve essere soltanto un porto industriale a supporto dell'Ilva, ma deve puntare anche sul profilo commerciale e crocieristico. Per questo bisogna puntare sulla retroportualità, che è un moltiplicatore di ricchezza, sulla piastra logistica, sui lavori di dragaggio».

Il dibattito finale, moderato da Domenico Palmiotti, capo della redazione di Taranto della Gazzetta del Mezzogiorno, è stato concluso dal presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi.

«I numeri del porto di Taranto - osserva - sono migliorati, anche se non si può prescindere dalle due multinazionali Ilva ed Eni. I progetti per la ecocompatibilità dell'acciaieria rappresentano una grande prospettiva per la città».

L'armatore, titolare dell'omonimo gruppo, rimarca l'importanza delle cosiddette "autostrade del mare".

«Nel mondo - spiega - rappresentiamo una eccezionalità, abbiamo il primato per le buone pratiche, la Grimaldi è il secondo operatore al mondo».



## TRE DIRETTRICI

# Studio Srm sullo sviluppo del porto di Taranto

● Sviluppo del traffico container, incentivazione del polo crocieristico, autostrade del mare. Sono queste le tre direttrici lungo le quali deve svilupparsi il porto di Taranto, la cui crescita è strettamente connessa a quella dell'intera regione. È quanto emerge dallo studio su «Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia» realizzato da Srm, Studi e Ricerche per il Mezzogiorno e presentato ieri nel capoluogo ionico. Dati e analisi sono stati descritti dal direttore di Srm, Massimo De Andreis e da Alessandro Panaro, responsabile dell'Ufficio Srm Maritime and Mediterranean Economy.

A commentare lo studio era presente anche il ministro della Coesione Territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, intervenuto alla presentazione dello studio. Con lui, il sindaco di Taranto, Ippazio Stefàno, e di Francesco Mastro, delegato al settore portuale del presidente della Regione Emiliano, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, Sergio Prete.

«Si può cominciare – sottolinea De Vincenti – a guardare

con fiducia allo sviluppo del porto. I tarantini ci hanno segnalato a più riprese le potenzialità dello scalo. Negli ultimi anni ci siamo trovati nel pieno della crisi: una città come Taranto, sede della grande industria, non poteva non soffrirne». Prima di diventare un luogo simbolico. «La compatibilità tra industria, ambiente e salute – ribadisce il ministro – ha trovato in Taranto un crocevia. La questione-Ilva ha aperto una strada per l'avvenire della siderurgia in tutti i paesi avanzati. Abbiamo accettato una sfida difficile: adesso ci sono due offerte importantissime presentate dai maggiori gruppi di livello mondiale. Chi si aggiudicherà l'azienda dovrà rispettare il piano industriale e ambientale, non abbassare la guardia». Il porto sarà un'altra chiave dello sviluppo del territorio. «Il presidente Prete – evidenzia De Vincenti – sta svolgendo un lavoro straordinario. La ricerca di Srm apre un ventaglio di possibilità nuove, cogliendo un cambiamento nella direzione dei traffici internazionali: il Mediterraneo sta riacquistando importanza, può diventare un'area di traffici e crescita».

Dati rilevati dagli Enti certificatori o autocertificati

Tiratura: n.d.

Diffusione 12/2015: 1.702

Lettori Ed. I 2016: 42.000

Quotidiano - Ed. Taranto

LA GAZZETTA DI TARANTO

Dir. Resp.: Giuseppe De Tomaso

10-MAR-2017

da pag. 5

foglio 1

www.datastampa.it

## LE DIRETTRICI

### Sviluppo possibile anche con lo «Short Sea»

■ Lo sviluppo del porto di Taranto ha tante carte da giocare. Lo studio di **Srm** presentato da Alessandro Panaro parte dal supporto alle eccellenze già esistenti in Puglia, con riferimento ai settori dell'agroalimentare e dell'automotive.

Il porto jonico dovrebbe rivolgersi alle compagnie di shipping che operano nello «Short Sea» (il traffico marittimo a corto raggio) offrendo un'area dedicata all'agroalimentare con servizi di collegamento intermodali, l'utilizzo del Distripark come centro di logistica e distribuzione delle merci, un'area con celle frigorifere, puntando sulla piattaforma Agromed come centro di servizi e trasformazione dei prodotti agricoli. Nel Distripark andrebbe, inoltre, insediata un'area a burocrazia zero: Taranto diventerebbe così il porto di riferimento logistico produttivo dell'Agrifood pugliese e delle aree confinanti.

Lo scalo tarantino può contare su fondi importanti che derivano dal Contratto Istituzionale di Sviluppo: su un totale di 864 milioni di euro il 45% (391 milioni) è destinato al sistema portuale.

La «vision» per i prossimi anni prevede la valorizzazione del traffico container, short sea shipping, crociere e rinfuse (merci non imballate).

[Leo Spalluto]



---

# **AGENZIE STAMPA**

---

---

**Porto di Taranto: entro il 2019 sarà direttamente collegato alla rete ferroviaria. Investimento di circa 25 mln**

(FERPRESS) – Taranto, 10 MAR – La centralità del Porto di Taranto è stata ribadita nel corso di un convegno organizzato nella città jonica dal Centro Studi SRM e dall’Autorità Portuale, cui hanno preso parte Claudio De Vincenti, Ministro per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, Francesco Mastro, Delegato della Regione Puglia alle Autorità Portuali, Ezio Stefàno, Sindaco di Taranto, Sergio Prete, Presidente dell’Autorità Portuale di Taranto, Massimo De Andreis, Direttore del Centro Studi SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, e Gianpiero Strisciuglio, Direttore Commerciale ed Esercizio Rete di RFI.

**Taranto: De Vincenti, anni difficili non terminati ma vediamo fine**

(AGI) - Taranto 9 mar. - “In questi anni Taranto si e’ trovata in un crocevia: la crisi economica generale, cominciata nel 2008, e dal 2012 il conflitto tra ambiente, salute e lavoro. Il Paese ha vissuto una crisi pesantissima e Taranto ha sofferto in modo particolare”. Lo ha detto stasera a Taranto il ministro per il Mezzogiorno e la coesione territoriale, Claudio De Vincenti, alla presentazione di uno studio Srm (societa’ del gruppo Intesa-San Paolo-Banco Napoli) sullo sviluppo del porto di Taranto. “Oggi Taranto - ha detto il ministro - ha ancora, davanti a se, una strada in salita, le difficolta’ e i problemi non sono finiti, ma se prima, quando venivo a Taranto, per me era anche difficile coltivare la speranza, adesso cominciamo almeno a vedere la cima della salita. Sia chiaro: non siamo in cima, dobbiamo arrivarci, ma l’impegno del Governo e’ quello di farcela. Sono sicuro che ce la facciamo, che scolliniamo e non ci piantiamo sui pedali”.

Parlando del porto di Taranto, De Vincenti rammenta i problemi affrontati a seguito del disimpegno di Evergreen, ma sottolinea pure che “adesso ci sono le premesse per far di Taranto un porto a 360 gradi dopo che per tanti anni e’ stato solo un porto industriale. Sul porto stiamo investendo molto e lo dimostra il fatto che una parte considerevole delle risorse del Contratto di sviluppo per Taranto riguardano proprio le infrastrutture del porto tra nuove opere, dragaggi dei fondali e piastra logistica”. Per De Vincenti, “e’ indicativo che a fronte di 882 milioni di risorse che sono la dotazione del Contratto di sviluppo, ben 460, piu’ della meta’ quindi, si riferiscono a interventi in esecuzione”. De Vincenti definisce poi “importanti, perche’ provenienti da soggetti internazionali molto qualificati, oltreche’ alleati di partner finanziari rilevanti, le offerte per l’acquisizione dell’Ilva presentate dalle due cordate industriale in gara. La procedura dell’amministrazione straordinaria - dice il ministro - fara’ le sue scelte, selezionera’ l’offerta migliore, ma l’impegno del Governo e dei commissari Ilva non verra’ meno perche’ vigileremo con molta attenzione perche’ gli impegni assunti col piano ambientale e industriale siano integralmente rispettati. Col rilancio e l’ambientalizzazione dell’Ilva di Taranto - conclude De Vincenti - vogliamo indicare non solo una soluzione per un grande problema di Taranto ma anche un modello europeo, un’esperienza che faccia da guida”.(AGI)

Ta1/Bru

---

# **ARTICOLI WEB**

---





## Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia

di Abele Carruezzo

12/03/2017

TARANTO – Un particolare studio economico-marittimo sul porto di Taranto, elaborato dal Centro Studi e Ricerche per il Mediterraneo (SRM), è stato presentato ieri nel salone del Castello Aragonese. Manufatto artistico e logistico che sta significando, quasi romanticamente, l'abbraccio che Taranto vuole dare al futuro sviluppo territoriale della Puglia e dell'Italia.

“Un evento mirato alla presentazione – ha dichiarato il Presidente dell'AdSP, Sergio Prete – di un documento dal quale ri-partire per il rilancio del porto di Taranto”. Dal suo intervento/saluto si nota un piano e un insieme di strumenti tecnico-amministrativi messi in campo, con l'ausilio del Governo Renzi prima e Gentiloni poi, che porteranno a una progettualità piena per uno sviluppo della Puglia, dell'Italia e soprattutto dell'Europa. UE che, con i suoi corridoi trasportistici, osserva questa trasformazione funzionale del porto ionico da industriale a porto gateway per il Mediterraneo e non solo.

Nell'illustrare lo studio, Massimo De Andreis, direttore di SRM, si è soffermato prima su un'analisi attenta ai trend macroeconomici del settore dello shipping, per poi esporre dati e valori economici dei flussi trasportistici in atto nel Mediterraneo. In più ha rilevato le quattro variabili che stanno investendo lo shipping internazionale e soprattutto quello mediterraneo.

Due sul fronte dei vettori navali: gigantismo navale e le alleanze fra compagnie di navigazione, pur garantendo più economie di scala in tutti i sensi, stanno mettendo in crisi vari porti poiché richiedono più infrastrutture e più servizi portuali a iniziare dai fondali. Bene sta facendo Taranto con il piano dragaggi e la ristrutturazione del Molo polisettoriale. Le altre due variabili che il settore dei trasporti marittimi dovrà affrontare sono il raddoppio del Canale di Suez (10% dei traffici mondiali lo attraversa) e l'allargamento del canale di Panama. Infrastrutture che hanno permesso di velocizzare i traffici est bound/mediterranei il primo e pacifico/atlantici il secondo. Poi è stata la volta di Alessandro Panaro, responsabile della Mediterranean Maritime Economy in seno a SRM.

Panaro ha illustrato le nuove potenzialità che il porto di Taranto è chiamato a sviluppare. Ha fatto riferimento ai progetti di “Free zone” e di “Fresh-Port”, oltre al distripark in prossimità del Molo polisettoriale. Nel ricordare la centralità della Puglia nei traffici del Mezzogiorno d'Italia e quelli marittimi da/per il Mediterraneo (un quarto del manifatturiero dell'Italia meridionale è pugliese), Panaro, ha rilevato, la necessità di lavori per rendere competitivo e fruibile il porto di Taranto: la bonifica e la messa in sicurezza delle aree portuali e della retroportualità, il completamento della diga foranea, dragaggi (a meno 16,5 metri) e dei fondali del Molo polisettoriale.

In chiusura, Panaro ha dichiarato che Taranto deve passare “da una logica di transhipment a quella di un port gateway”. Per il Governo Gentiloni, il Ministro per la Coesione Sociale e per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, ha ringraziato la SRM per il contributo di ricerca sul porto di Taranto e ha sottolineato che “... il Sud e l'Italia intera hanno guardato, per decenni, verso nord come motore dell'economia. Ora è tempo che l'Italia intera guardi a sud del Paese ed alle rotte verso il sud del Mediterraneo come nuova spinta per la crescita”.

Dopo i vari interventi, durante la tavola rotonda, di Strisciuglio, direttore commerciale di Rete RS, Sergio Curi, esperto di ricerca sulla logistica dell'Università Carlo Cattaneo, Marco Spinedi, presidente Interporto di Bologna, Andrea Caraffini di Warrant Group s.r.l., Alessio Muciaccia di GTS Logistic s.p.a., le conclusioni sono state affidate al Presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi. Dopo aver ringraziato la Marina Militare per l'impegno di uomini e di navi nel Mediterra-

---

neo per salvare naufraghi immigrati. Non di meno, bisogna riconoscere ai molti Comandanti di navi della nostra flotta mercantile, il rispetto della legge del mare nella salvaguardia dei tanti immigrati, fornendo la primissima accoglienza a bordo delle loro navi. Per tutto questo che in questo mare l'Italia intera sta facendo, ha detto Grimaldi, il nostro Paese meriterebbe più attenzione dall'UE e dal mondo intero.

“Anche se per molti degli intervenuti, Suez e Panama rappresentano delle opportunità, bisogna considerare le criticità che queste infrastrutture rappresentano proprio per le navi portacontainer di 4 e 5 mila teu; navi giovanissime che non possono competere con quelle ultime di 10/11 mila teu: hanno più stiva e offrono risparmi, mentre le prime sono già obsolete”. Passando ai porti, il Presidente di Confitarma, ha detto che l'Italia si è data una riforma importante, spostando la maggiore responsabilità in capo al Ministro e ai vari presidenti di AdSP. Si spera in un cambio di strategia: meno autorità e più portualità promuovendo gli scali portuali a motori di uno sviluppo per le varie città in chiave sistemica. Grimaldi ha detto che Taranto non può prescindere dalle due multinazionali presenti sul territorio, come ILVA ed ENI; grazie alle nuove progettualità di tali presenze a salvaguardare ambiente e salute delle persone, Taranto può guardare con più speranza i prossimi orizzonti. Sicuramente senza prescindere anche dalla presenza di altri porti pugliesi come Bari e Brindisi, impegnati in sistema portuale più ampio e di grandi opportunità di autostrade del mare.

Infatti, come Gruppo Grimaldi, siamo riusciti a essere primi in Europa e non solo come nel cabotaggio insulare, per una continuità territoriale, e nel cabotaggio internazionale sia nel Mediterraneo e nel Mar Baltico. Oggi occorre vincere la sfida del cabotaggio nazionale. Una sfida del Mezzogiorno tra il Sud ed il Nord Italia, grazie alle autostrade del mare tirrenica e adriatica, permettendo una mobilità a basso costo, con un'efficienza energetica di bassi consumi e scarse emissioni in atmosfera.

Questo è il futuro: navi con un design di scafo a forte riduzioni di resistenze/attriti in mare, più disponibilità di stiva, bassi consumi energetici, specialmente in porto con attivazione di batterie ricaricabili in navigazione, costo basso di trasporto e doppia produttività con metà delle emissioni di CO2 rispetto alle navi più green in esercizio oggi. Per tutto questo, oggi, l'impegno di Confitarma è più espressivo nel mondo e soprattutto in Europa., ha concluso Emanuele Grimaldi.

# SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

## Porto Taranto, reazioni a caldo sullo studio SRM

di Marco Ruffo

10/03/2017

**Positiva nel complesso la valutazione degli stakeholder. Dal convegno nessuna novità, ma una visione d'insieme che fa del porto un sistema integrato**

Da una logica di mero transshipment ad un porto gateway. È questa la strada maestra indicata da SRM, il centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno collegato al Gruppo Intesa San Paolo, agli stakeholder del porto di Taranto. La raccomandazione è giunta nell'ambito del convegno 'Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia' tenutosi nel capoluogo ionico, durante il quale sono stati presentati i risultati di uno studio incentrato sulle potenzialità dello scalo nel contesto geo-economico globale.

L'appuntamento era molto atteso in virtù della partecipazione del ministro della Coesione territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, il quale ha voluto inviare agli operatori marittimi un messaggio di speranza: "La strada è ancora in salita per Taranto, ma vediamo la vetta e siamo pronti ad affrontare tempi migliori". Il riferimento è alle opere di ammodernamento del sistema portuale beneficiario di investimenti per 391 milioni di euro stanziati nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo.

Lo studio di SRM – come ha tenuto a precisare Alessandro Panaro, responsabile del settore 'Maritime and Mediterranean economy' del centro di ricerca – "non fa voli pindarici", piuttosto mette insieme i progetti già avviati e quelli in fase di inaugurazione nel porto di Taranto, indicando nella diversificazione la via da seguire nel prossimo futuro. "La vision – nelle parole di Panaro – deve essere quella che conduce all'implementazione contemporanea del traffico container, dello short sea shipping, del traffico crocieristico e della movimentazione delle rinfuse.

"In aggiunta a questo – ha sottolineato con vigore Panaro – è fondamentale che a Taranto si istituisca un rapporto di mutuo scambio tra il sistema-porto e l'università. Per rendere possibile ciò sarà necessario che nel prossimo futuro il sistema manifatturiero converga verso il porto; che all'interno di quest'ultimo, come ad Anversa, sorga un centro di competenze dedicato all'università e, infine, che si avviino contatti con centri di ricerca come avviene a Rotterdam, dove è sorta una fondazione che sostiene lo sviluppo di nuove start-up in ambito marittimo".

Le conclusioni dello studio ricalcano un leitmotiv più volte ascoltato nel dibattito pubblico locale degli ultimi 10 anni. Dibattito interrottososi solo di recente con l'abbandono dello scalo tarantino da parte di Evergreen.

"Apprezziamo il lavoro di ricerca condotto da SRM – ha affermato il presidente dello Ionian Shipping Consortium, Rinaldo Melucci – e soprattutto siamo lieti di trovare conferma del fatto che il Mediterraneo, grazie all'aumento dei traffici permesso dal raddoppio del canale di Suez, consoliderà la propria centralità in ambito marittimo nel prossimo futuro, rendendo così l'Italia protagonista di tale sviluppo. Dal canto nostro crediamo inoltre che un impulso decisivo per il decollo del porto di Taranto possa arrivare anche dall'aumento della domanda di merci da parte del continente africano, non appena gli ultimi focolai dei conflitti oggi ancora in essere si saranno definitivamente estinti e stiamo lavorando in questa direzione.

Oggi però – aggiunge Melucci – agli operatori presenti sul territorio ionico viene chiesto di fare uno sforzo maggiore per rendere competitivo lo scalo anche sotto il profilo crocieristico. Il consorzio ISC si è già attivato in tal senso; dal 15 maggio di quest'anno faranno scalo a Taranto le crociere Thomson Cruises: sette approdi con cadenza quindicinale che forniranno alla città dei due mari un'importante vetrina nell'ottica del suo rilancio turistico".

Secondo il presidente del Propellers club 'Port of Taras', Michele Conte, dallo studio emerge principalmente che, ad oggi, al porto di Taranto manchi un mercato che ne possa esaltare le potenzialità. "SRM sostiene che sia necessario riattivare Distripark ed Agromed per non limitarsi ad un ruolo di mero transshipment. Tuttavia – afferma Conte - la società consortile partecipata dal Comune e dalla Provincia di Taranto, nonché dalla Camera di Commercio, che avrebbe dovuto avviare il Distripark è oggi in liquidazione". Inoltre, secondo il già presidente dell'Autorità Portuale, "affinché si possa parlare di intermodalità legata alla piastra logistica è necessario che questa sia collegata alla rete ferroviaria nazionale e che, inoltre, venga raddoppiata la tratta su binari che da Taranto conduce a Bari".

Positiva la reazione di Carmelo Sasso, segretario provinciale della Uil Trasporti di Taranto, il quale ha commentato: "Lo studio condotto da SRM sul nostro porto non consegna elementi di novità al dibattito che si va sviluppando da almeno un decennio in città in merito alle prospettive di sviluppo dello scalo ionico. Rappresenta comunque un monito affinché si completi entro i tempi previsti l'infrastrutturazione del porto che per troppo tempo è rimasta al palo. Elemento questo che ha indotto Evergreen ad abbandonare Taranto per puntare tutto sul Pireo". Al contempo, Sasso ritiene che sia giunto il turno, per gli imprenditori locali, di fare la propria parte: "A giugno 2017 sarà completato il secondo lotto dei lavori di consolidamento della banchina del molo polisettoriale, mentre a dicembre dovrebbero terminare le operazioni di dragaggio. Ora non ci sono più alibi".

Ad accogliere con favore i suggerimenti venuti dal centro Studi e Ricerche sul Mezzogiorno in merito alla necessità di potenziare il porto turistico è il presidente di Molo S.Eligio, Antonio Melpignano: "Come rilevato dal dottor Panaro di SRM, è importante offrire attracco e servizi ai possessori di mega yacht. Attualmente siamo in grado di ospitare 5 imbarcazioni di dimensioni comprese tra i 30 e i 60 metri, ma con il raddoppio del porto turistico che è stato già approvato e per il quale ci apprestiamo a ricevere la concessione, saremo in grado di ospitarne almeno 20. In totale – prosegue Melpignano - la capienza del porto turistico dovrebbe passare dagli attuali 200 posti barca a circa 400. Un tale ampliamento non potrà che avere ricadute positive sul territorio".

Dello stesso avviso Matteo Dusconi, direttore nazionale di Assonautica, il quale rimarca che "ora più che mai è il caso di avviare sinergie positive con gli stakeholder dell'intero arco ionico. Bene ha fatto SRM a leggere le potenzialità provenienti dall'economia tarantina del mare in chiave regionale. È fondamentale, in questo senso, collegare sempre meglio i poli di attracco turistico esistenti nell'intero arco ionico da Ginosa a Maruggio, e Assonautica lo sta facendo attraverso un protocollo d'intesa tra le amministrazioni comunali interessate".

## Lo sviluppo “strategico” del porto con uno sguardo al passato ed un futuro...

di Emanuele Spataro

10/03/2017

**Lo studio, dal tema: “Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l’economia della Puglia e dell’Italia”, è stato redatto dai tecnici del centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM)**

Presentato, presso il castello aragonese di Taranto, un importante studio economico redatto dal centro Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) che focalizza l’attenzione sulle potenzialità insite nel porto di Taranto. “Il Sud e l’Italia intera hanno guardato, per decenni, verso nord come motore dell’economia. Ora è tempo che l’Italia intera guardi a sud del Paese ed alle rotte verso il sud del Mediterraneo come nuova spinta per la crescita”. È quanto dichiarato, in estrema sintesi, dal ministro per la Coesione sociale e per il Mezzogiorno, Claudio De Vincenti, in occasione della presentazione dello studio sul porto di Taranto.

Quest’ultimo, in riferimento al porto di Taranto, ha dichiarato che “le sue potenzialità cominciano ad emergere sul serio. Siamo ancora in una fase critica di salita, uscendo da una crisi internazionale, ma iniziamo ad intravedere la cima”. In riferimento agli interventi previsti nel Contratto istituzionale di sviluppo, De Vincenti ha voluto precisare che “dei circa 880 milioni complessivi, ben 460 riguardano interventi in esecuzione o completati, come ad esempio per le scuole al rione Tamburi”. Per quanto riguarda gli interventi in fase di ultimazione, ha ricordato “la piastra logistica del molo Polisettoriale”. Ha infatti aggiunto che “a giorni partiranno i lavori di dragaggio per la vasca di colmata”.

Tornando alla ricerca, incentrata, per l’appunto, sul porto e la retro-portualità tarantina, non poteva che essere definito, quest’ultimo, “strategico”, vista l’importanza, in termini infrastrutturali e di investimenti erogati dallo Stato, rivestita dal porto ionico. “Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l’economia della Puglia e dell’Italia” è infatti un ricerca puntuale in merito all’andamento della portualità e dei traffici mondiali, considerando le vicissitudini della crisi economica e le potenzialità di un rinvigorimento della rotta orientale che, via mar passando per il canale di Suez, ha ripristinato l’antica “via della seta” fra l’Europa e la Cina. Ed è in questa visione globale, con il Mediterraneo che torna ad essere un bacino d’acqua nevralgico nei traffici internazionali, che si innesta il porto di Taranto con le sue potenzialità. Al convegno di presentazione della ricerca vi era un parterre di rilievo, con autorità istituzionali, oltre al già citato ministro Claudio De Vincenti, quali il sindaco di Taranto, Ippazio Stefàno, il presidente dell’Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete. Era inoltre presente, in rappresentanza del governatore della Regione Puglia, Michele Emiliano, il suo delegato, per quanto concerne le Autorità portuali pugliesi, Francesco Mastro.

Ha aperto il convegno l’intervento del Sindaco di Taranto. “Ringrazio per l’impegno profuso per Taranto – ha sottolineato Stefàno – il ministro De Vincenti. Un impegno sincero per la causa della città. Ringrazio inoltre il ministro Delrio per aver citato il porto di Taranto nel suo viaggio in Cina”.

L’avvocato Francesco Mastro, a nome del presidente Emiliano, ha sottolineato il ruolo cardine, nella crescita economica della città ionica, rivestito dal porto di Taranto, definendolo la “motrice dello sviluppo della città”.

Il presidente dell'Autorità portuale di Taranto, Sergio Prete, ha poi introdotto la finalità del convegno odierno. "Un evento mirato alla presentazione – ha dichiarato – di un importante documento dal quale ripartire per il rilancio del porto di Taranto". Prete ha voluto però fare un excursus storico delle ultime vicende, con esiti altalenanti, che hanno caratterizzato il porto ionico. Ha voluto dapprima ricordare il memorandum siglato nella primavera del 2012 con il porto di Rotterdam. "In quell'occasione si pensava che il porto di Taranto avrebbe avuto un futuro roseo – ha specificato Prete – visto che anche i grandi porti del nord Europa guardavano in questa direzione". Da allora, però, le ripercussioni della crisi economica, le discutibili decisioni nazionali e regionali in termini di sviluppo strategico della portualità nel Mezzogiorno, l'abbandono da parte di Evergreen dello scalo ionico preferendogli il Pireo ed il porto di Bari per i traffici di container, le incertezze ed i ritardi nei lavori di dragaggio e di ammodernamento del porto ionico non hanno consentito che ciò potesse accadere. Prete ha voluto ricordare che questa fase di inerzia si è smossa in occasione di una convocazione ufficiale da parte dell'allora sottosegretario ed odierno viceministro allo Sviluppo Economico, Teresa Bellanova, nella quale la stessa ha informato Prete circa i progetti che il Governo serba per le infrastrutture del porto di Taranto, ai fini della riconversione industriale e del rilancio del porto di Taranto.

Dopo i saluti delle autorità, ha preso la parola Massimo De Andreis, direttore di SRM, che è entrato nel merito dello studio per quanto attiene la parte dell'andamento dell'economia e dei traffici planetari.

De Andreis ha evidenziato, nel suo intervento, il ruolo sempre più centrale rivestito dal Mediterraneo, sia in termini di traffici globali di merci che di potenzialità per l'Italia, sottolineato dalla ricerca di SRM. Prendendo come riferimento i Paesi dell'area MENA (Middle-East, North-Africa), ammonta a ben 66,5 miliardi di euro l'attuale traffico di merci annuo detenuto dall'Italia con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo meridionale e nell'area del Medio Oriente (+64% rispetto al 2001). Si stima, per il 2018, che tale dato raggiungerà i 68,2 miliardi di euro. Estendendo la visione d'insieme anche all'area continentale dell'Europa, si sarebbe dinanzi alla più grande area commerciale del mondo nonché l'area geografica che, sommando i singoli PIL nazionali, consta di una ricchezza complessiva di gran lunga maggiore della Cina e degli Stati Uniti. Da non dimenticare, in tale contesto, il ruolo nevralgico della Cina che usufruisce principalmente della rotta commerciale del Mediterraneo nei traffici con l'Europa. A tal proposito, De Andreis ha ricordato l'importanza del raddoppio del canale di Suez (nel 2015) che ha agevolato e velocizzato i tempi di percorrenza, favorendo maggiormente le rotte con l'Estremo Oriente. Dal canale di Suez passano infatti oltre il 10% dei traffici marittimi di tutto il mondo.

Un'altra caratteristica che contraddistingue il traffico merci su navi è il suo progressivo incedere verso il "gigantismo navale", con navi di sempre maggiore pescaggio (e l'inaugurazione del nuovo Canale di Panama, ben più profondo ed ampliato rispetto al passato, è d'intendersi in tale direzione). In virtù di quanto esplicitato, il traffico merci non registra più, come sottolineato da De Andreis, incrementi in termini di navi presenti nei singoli porti bensì in relazione alla mole complessiva di merci trasportate. Il gigantismo navale favorisce anche il sorgere di ulteriori scali commerciali, al fine di riempire di merce navi che altrimenti resterebbero in gran parte vuote a causa della loro notevole stazza. Ed è in questa ottica che si innesta il porto di Taranto, posizionato al centro del Mediterraneo e lungo la rotta che, dal canale di Suez, procede verso l'Oriente. In questa ottica è da intendersi lo sforzo dei vari Governi che si sono susseguiti in funzione dei lavori di dragaggio dei fondali del molo Polisettoriale del porto di Taranto, al fine di renderlo compatibile a tali traffici marittimi. Va inoltre specificato, come sottolineato da De Angelis, che "l'Italia, con circa 480 milioni di tonnellate (10,5 milioni di TEU per quanto riguarda il traffico di container), è la terza in Europa per traffici di merci gestiti nei principali porti". Confrontando l'impatto di tali traffici, per singole aree del Paese, si nota però l'arretratezza del Mezzogiorno rispetto al Piemonte ed alla Lombardia. Se per queste ultime l'impatto delle merci circolanti, in termini di valore aggiunto sull'economia nazionale, è stimabile in circa 12,4 miliardi di euro, per la Puglia tale valore si ferma solo a mezzo miliardo di euro. Ciò a dimostrazione del fatto che, pur avendo la Puglia scali portuali di rilievo, essi non producono ricchezze per le comunità.

Ciò nonostante, Alessandro Panaro, responsabile ufficio SRM Maritime and Mediterranean Economy, ha sottolineato la centralità rivestita dalla Puglia nei traffici del Mezzogiorno d'Italia. Secondo la ricerca, infatti, ben un quarto del valore aggiunto manifatturiero del Sud Italia è pugliese.

Entrando nello specifico dei progetti per il porto di Taranto, ha ricordato, al fine di rendere competitivo e fruibile il porto ionico, i lavori necessari, quali la bonifica e messa in sicurezza delle aree portuali e della retro-portualità, il completamento della diga foranea e la riqualificazione e dragaggio (fino a 16,5 metri) dei fondali del Molo Polisettoriale.



Ha poi ricordato progetti di cui si parla ormai da oltre un decennio in riva allo Ionio, quali il progetto che punta a creare una piattaforma logistica Agromed per la filiera agroalimentare (a tal proposito, risulta necessario uno specifico Dipartimento di Prevenzione Asl, ovvero una Struttura di Igiene Alimenti e Nutrizione per il controllo dei prodotti in entrata ed in uscita, sul modello di quello di Salerno, indispensabile ai fini della commercializzazione dei prodotti). Agromed è già presente a Taranto, come società consortile, dal 2005 ed i cui soci sono: Camera di commercio, Comune di Taranto, Provincia di Taranto, con una quota rispettivamente pari al 33,33%. Ha come finalità la “promozione ed esecuzione delle opere necessarie per la realizzazione di un centro agro-industriale e valorizzazione delle produzioni tipiche e tipizzanti del territorio” ma, ad oggi, resta un’altra eterna incompiuta delle cui ricadute economiche e finalità reali, in termini di ragioni che tengono in vita tali società consortili, non si hanno notizia considerando che risultano spese a carico di amministrazioni pubbliche quali Comune e Provincia di Taranto.

Panaro ha fatto poi riferimento al progetto che punta alla creazione di un Fresh-Port (anch’esso in passato avviato in collaborazione tra il consorzio di aziende Ciao Italia, l’Autorità portuale di Taranto e Greenery Italia, azienda partecipata le cui quote azionarie, al 100% del loro valore, erano di proprietà della società olandese The Greenery B.V. che puntava ad una rivisitazione del vecchio progetto Agromed nel Mezzogiorno d’Italia).

Nella ricerca si fa inoltre riferimento allo sviluppo della retro-portualità per mezzo del rilancio del Distripark (un altro progetto avviato ben oltre un decennio fa, con la realizzazione di una rete di uffici ed infrastrutture poste in prossimità del Molo polisettoriale, lungo la S.S. 106 ma, ad oggi, rimaste inutilizzate).

Non poteva mancare nello studio di SRM la proposta della creazione di una “free zone” o, per dirla nell’ormai decaduta lingua italiana, zona franca o area a burocrazia zero (ci riferiamo, evidentemente, ai soli contesti economici). Il riferimento è Tangeri Med porto del Marocco diventato una zona franca capace di attrarre investitori e grandi compagnie portuali. Quanto al traffico container, dopo il fallimento dell’esperienza di Evergreen, secondo lo studio di SRM il porto di Taranto dovrebbe perdere le precedenti velleità di reinserirsi nelle principali rotte per il traffico di container. Si dovrebbe quindi passare, come dichiarato da Panaro, “da una logica di transhipment a quella di un porto Gateway”. Detto in altri termini, non più un hub principale (come era in previsione un decennio fa), da cui veicolare, su gomma, rotaie e navi, il traffico merci, bensì un semplice nodo della rete, una destinazione periferica di passaggio.

Nello studio SRM il porto di Taranto dovrebbe puntare ai settori dell’agroalimentare e delle automotive, vista la presenza del comparto siderurgico. Ciò detto, il porto di Taranto si presta bene, secondo lo studio, allo “Short Sea Shipping” (trasporto marittimo a corto raggio per finalità turistiche per mezzo di navi da crociera di piccolo e medio pescaggio). Quest’ultimo, assieme alla nautica da diporto (a tal proposito Panaro cita la collaborazione tra Autorità portuale e molo Sant’Eligio), rivestono concrete potenzialità di sviluppo, secondo lo studio per il contesto tarantino. A tal proposito, Panaro ha voluto specificare che “per ogni euro investito nella nautica da diporto se ne generano quattro di ricavi”.

Sarà pur così ma a noi tarantini toccherà accontentarci degli “spiccioli” della nautica da diporto o dello “Short Sea Shipping” mentre altre località pugliesi, evidentemente più lungimiranti, potranno continuare ad attingere a risorse ben più ingenti ascrivibili al traffico croceristico. Nessun problema comunque, avremo pur sempre l’eternità per disquisire del rilancio della retro-portualità, del progetto Agromed, del Distripark, del Fresh Port, della “free zone” e quant’altro possa distogliere l’attenzione dalla procedura di affidamento, con un bando pubblico internazionale, del molo Polisettoriale di Taranto. Procedura dalla quale questa città avrebbe dovuto chiedere lumi sul perché un grande gruppo internazionale, leader nei trasporti internazionali e che avrebbe certamente portato lustro al porto di Taranto, parliamo del gruppo Bollorè, si è defilato, l’anno scorso, dal consorzio Ulisse. Tale operazione, sottovalutata e definita allora una semplice procedura per non ripetere un nuovo caso Evergreen, ha, de facto, comportato il fallimento del progetto, rigettato dalla commissione dell’Authority deputata al vaglio delle candidature. Dalle ceneri del consorzio Ulisse è rimasto in corsa per aggiudicarsi il Molo Polisettoriale solo lo Ionian Shipping Consortium.

Emblematiche le dichiarazioni rilasciate due mesi fa dal presidente di Ionian Shipping Consortium, Rinaldo Melucci, sulle colonne de “Il Sole 24 Ore” in riferimento ai progetti in serbo dal consorzio per il porto di Taranto. «Ripartiamo – dice Rinaldo Melucci di Ionian Shipping Consortium – dal nostro progetto oil e gas, ovvero movimentazione, in un quadro di logistica industriale, di tutto ciò che in termini di apparecchiature e componentistica serve a gasdotti ed oleodotti. C’è un mercato che, attraverso, la posizione geografica del porto di Taranto, si può cercare di presidiare. Il progetto lo avevamo presentato come consorzio Ulisse per il molo polisettoriale. Adesso lo calibreremo diversamente, affidandolo ad un nuovo soggetto, ma soprattutto punteremo su un’area diversa del porto e non più sul polisettoriale perchè ci è stato detto chiaramente che i 1.200 metri centrali della banchina, tra i 600 già ammodernati e gli altri 600

in corso lavori, non ci possono essere affidati. Noi però scommettiamo sulla validità del progetto e lo riproponiamo per un'area diversa».

Del molo Polisettoriale, quindi, a nessuno è dato conoscere cosa lo Stato ha intenzione di fare, visto che all'unico soggetto in corsa nella procedura di affidamento, lo Ionian Shipping Consortium, è stato detto espressamente che i 1.200 metri della banchina non possono essere loro affidati. Ognuno tragga, secondo coscienza, le sue conclusioni.





## **Gruppo Grimaldi: “contiamo di investire un miliardo di euro per la costruzione di nuove navi”**

*10/03/2017*

Il “cabotaggio continentale” è la nuova prospettiva di investimento nell’economia portuale e marittima cui pensa il gruppo Grimaldi, leader del settore. Lo ha detto stasera a Taranto Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo e di Confitarma, la confederazione degli armatori, intervenendo alla presentazione di uno studio di Srm sul rilancio del porto di Taranto. “Contiamo – ha affermato Grimaldi – di investire un miliardo di euro già da quest’anno per la costruzione di nuove navi da utilizzare in questo progetto. Saranno unità con caratteristiche molto innovative: grande resa produttiva, perchè trasporteranno il doppio delle merci, ma, soprattutto, emissioni ancora più basse, stimiamo il 50 per cento in meno rispetto alle navi che hanno già basse emissioni. Ci stiamo già lavorando – ha annunciato Grimaldi – con una serie di progetti”. Il presidente di Confitarma, riferendosi poi alle nuove possibilità di traffico marittimo e merceologico offerto dal potenziamento dei canali di Suez e di Panama, ha osservato che questo “non è stato proprio positivo perchè molte compagnie sono entrate in crisi e alcune hanno anche dovuto chiudere. Il motivo? Perchè le attuali dimensioni di Suez e Panama hanno reso possibile il transito di nuove unità con una capacità di trasporto di 9-10mila container mettendo fuori gioco navi in grado di trasportare 3-4mila container. Navi che avevano appena sette anni di esercizio, che erano in perfetto stato, e che alla fine si sono rivelate per i loro armatori non più competitive a fronte dello scenario mutato”.

## **Grimaldi, 1 mld per navi cabotaggio continentale**

09/03/2017

Saranno unita' con caratteristiche molto innovative: grande resa produttiva, perche' trasporteranno il doppio delle merci, ma, soprattutto, emissioni ancora piu' basse, stimiamo il 50 per cento in meno rispetto alle navi che hanno gia' basse emissioni

Il "cabotaggio continentale" e' la nuova prospettiva di investimento nell'economia portuale e marittima cui pensa il gruppo Grimaldi, leader del settore. Lo ha detto stasera a Taranto Emanuele Grimaldi, presidente del gruppo e di Confitarma, la confederazione degli armatori, intervenendo alla presentazione di uno studio di Srm sul rilancio del porto di Taranto. "Contiamo - ha affermato Grimaldi - di investire un miliardo di euro gia' da quest'anno per la costruzione di nuove navi da utilizzare in questo progetto. Saranno unita' con caratteristiche molto innovative: grande resa produttiva, perche' trasporteranno il doppio delle merci, ma, soprattutto, emissioni ancora piu' basse, stimiamo il 50 per cento in meno rispetto alle navi che hanno gia' basse emissioni. Ci stiamo gia' lavorando - ha annunciato Grimaldi - con una serie di progetti".

Il presidente di Confitarma, riferendosi poi alle nuove possibilita' di traffico marittimo e merceologico offerto dal potenziamento dei canali di Suez e di Panama, ha osservato che questo "non e' stato proprio positivo perche' molte compagnie sono entrate in crisi e alcune hanno anche dovuto chiudere. Il motivo? Perche' le attuali dimensioni di Suez e Panama hanno reso possibile il transito di nuove unita' con una capacita' di trasporto di 9-10mila container mettendo fuori gioco navi in grado di trasportare 3-4mila container. Navi che avevano appena sette anni di esercizio, che erano in perfetto tato, e che alla fine si sono rivelate per i loro armatori non piu' competitive a fronte dello scenario mutato".



## Studio «Srm» su sviluppo porto di Taranto

07/03/2017

TARANTO - «Lo sviluppo strategico del porto di Taranto per l'economia della Puglia e dell'Italia» è il titolo di una ricerca che "Studi e Ricerche per il Mezzogiorno - Srm" presenterà domani a Taranto in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale del Mare Jonio.

All'incontro che si terrà nel Castello Aragonese, dopo i saluti del sindaco Ippazio Stefano e del presidente della Regione Michele Emiliano, seguirà l'introduzione al convegno del presidente dell' AdSp, Sergio Prete.

Sarà quindi presentato il documento "Srm" dal direttore della struttura Massimo De Andreis e dal responsabile dell'ufficio marittimo Alessandro Panaro. E' stata confermata anche la presenza del ministro della Coesione territoriale e del Mezzogiorno, Claudio De Vincenti.

A conclusione dell'evento, una tavola rotonda alla quale prenderanno parte il presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi, il direttore commerciale delle Ferrovie Giampiero Strisciuglio, il professor Sergio Curi dell'Università Cattaneo, il presidente dell'interporto di Bologna Marco Spinedi, Andrea Caraffini (Warrant Group) e Alessio Muciaccia (Gts Logistic).