

Taranto: due anni soltanto per convincere i cinesi a tornare

«Subito le opere marittime infrastrutturali o si smobilita». L' aut aut è arrivato alla fine del 2011.

Evergreen di Taiwan e **Hutchison Whampoa** di Hong Kong, il gruppo cinese concessionario con la società **Tct** del porto di Taranto dal 2001, ha trasferito due delle quattro linee con il Far East dallo scalo jonico al Pireo, dimezzando il traffico dei containers. E potrebbe non fermarsi qui. La crisi dello scalo pugliese si aggrava, con conseguenze immediate sui lavoratori: 160 in mobilità e rischio per 1500 addetti tra diretti e indotto. E' sotto queste pressioni che tre settimane fa si firma un accordo presso la presidenza del Consiglio per il rilancio del porto, tirando fuori dal cassetto progetti che ci sono già, a bagnomaria da troppo tempo. E, come risorse, un pacchetto di 400 milioni di euro in totale, di cui 219 deliberati dal **Cipe**, e dai privati oltre 100 milioni. Tempi certi: il cronoprogramma ministeriale parla di 24 mesi dall' apertura dei cantieri. Prossime tappe: adeguamento dei progetti e gare da bandire. Nel piano di rilancio sono previsti dragaggi per accogliere le grandi navi da 14 mila Teu (la misura standard di volume nel trasporto container), la cassa di colmata dei fondali del molo polisettoriale, la nuova diga foranea di protezione del porto, l' allargamento strutturale della banchina di Levante. I lavori della piattaforma logistica invece sono partiti. Si tratta dello sviluppo di un' area retro portuale di 750 mila metri quadrati in cui le merci in transito potranno essere lavorate, assemblate e impacchettate prima di riprendere il viaggio. **Sergio Prete, presidente dell' Autorità portuale** in carica da un anno, che il governo Monti ha nominato commissario straordinario per le opere, si mostra fiducioso. «E' un accordo importante dice per scongiurare una situazione di crisi ma nello stesso tempo perché promuove lo sviluppo dei traffici. Evergreen e Hutchison Whampoa si impegnano a investire in proprio e a portare nello scalo un maggior numero di navi. L' intesa ha avuto subito riflessi positivi all' estero aggiunge e speriamo che Taranto inizi a essere guardata come hub logistico dei traffici dal Far east all' Europa, grazie alla sua posizione strategica». A chi toglierà traffico Taranto? «Ai porti concorrenti del Mediterraneo risponde **Prete Nord Africa**, Pireo o anche ai porti spagnoli. Con il raddoppio dei binari per il collegamento alla rete ferroviaria nazionale e la nascita di una stazione nell' area portuale, dimezzeremo i tempi di percorrenza dei carichi diretti verso il Nord Europa rispetto agli attuali 4 giorni di navigazione attraverso lo Stretto di Gibilterra. E così un container sbarcato a Taranto, arriverà via ferrovia in 34 ore a Monaco di Baviera». A metà giugno l' Autorità portuale tarantina ha stipulato anche un accordo economico e strategico con il porto di Rotterdam, «una partnership che ci dà un marchio di qualità». Per il trasporto su gomma c' è lo svincolo portuale per l' autostrada Adriatica. Senza trascurare l' aeroporto di Grottaglie, distante appena 20 chilometri, ora utilizzato esclusivamente dall' Alenia. **Confindustria Taranto**, presieduta da **Vincenzo Cesareo** rivendica il protagonismo dell' imprenditoria locale: «Il messaggio è chiaro: il territorio non può più attendere». Dopo la bufera, **Antonio Maneschi, agente marittimo e membro del cda di Evergreen**, conferma gli impegni su Taranto: «Evergreen e Hutchison impiegheranno 70 milioni di euro in nuove attrezzature e 15 per rimettere a posto i mezzi esistenti. Il terminal servirà le nuove navi da 14 mila teu che Evergreen ha ordinato e che saranno pronte nel 2014. Taranto ha una doppia funzione, sia come porto hub di trasbordo feeders che come porto regionale. Finalmente dopo dodici anni i dragaggi prenderanno il via. La previsione sui tempi è la consegna delle banchine entro il 2014». Per promuovere la ripresa, **Riccardo Fuochi**, numero due nazionale di **Confapi Trasporti**, ha accompagnato alla fiera di Shanghai operatori pugliesi con il progetto di Taranto. «L' economia cinese fa girare le merci e i traffici, Taranto è ubicata in posizione strategica nel Mediterraneo ed è una piattaforma per il rilancio nei Balcani, Grecia,

Turchia, Nord Africa e anche Sud Italia. Il punto è sviluppare attorno al porto una rete di servizi e linee efficienti. I cinesi vogliono conoscere le convenienze in ordine a tempi, costi e servizi. Ora la palla è in mano nostra». **Giannandrea De Domenico, patron di Rimorchiatori Napoletani**, è uno degli armatori che operano a Taranto. «Un aumento significativo del lavoro comporterà anche la possibilità di praticare tariffe più convenienti. I nostri principali clienti oggi sono l' acciaieria Ilva, la raffineria Eni, la base militare. Secondo le stime dovremmo avere nel 2015-2016 un traffico di container pari a 1,5 milioni di Teu all' anno. Non partiamo da zero; sono convinto che trattandosi di un completamento sarà più facile arrivare al traguardo».

Patrizia Capua

Fonte: repubblica.it sezione "Affari&Finanza"