

Terminal rinfuse sul 4° sporgente?

Il Comitato portuale riunitosi ieri ha esaminato la possibilità di liberare il molo polisettoriale per consentire l'arrivo a Taranto di altri importanti operatori internazionali

(continua dalla 1ª pagina)

Ma nel frattempo il porto non può restare a guardare. Bisogna decidere cosa fare nell'immediato.

È stato questo il filo conduttore della discussione svoltasi ieri mattina, durante la riunione del Comitato portuale. Il commissario Luigi Lobbuono ha allargato la partecipazione ai maggiori concessionari ed ai sindacati confederali. Due gli argomenti all'ordine del giorno: lo spostamento del terminal rinfuse dal molo polisettoriale e l'esame delle concessioni.

Liberare i 500 metri di banchina occupati dalle rinfuse creerebbe le condizioni per ospitare sul polisettoriale altri importanti vettori come la Msc, previo adeguamento dei fondali attraverso i dragaggi necessari. Ma dove sistemare il terminal rinfuse? L'ipotesi più verosimile sarebbe quella di trasferire le attività di Caramia al quarto sporgente, su cui l'Ilva movimentava prodotti carboniferi. D'altronde, lo stesso progetto di raddoppio del quarto sporgente prevede questa opzione. Il problema è verificare l'esistenza degli spazi necessari per consentire la contestuale attività di carico e scarico all'Ilva ed al terminal rinfuse.

Ed è proprio questo lo scopo della ricognizione che a partire da oggi sarà svolta dall'Autorità portuale. «Sono molto soddisfatto - ha commentato al termine Lobbuono - dell'esito della riunione. La discussione si è svolta in un clima sereno ed ho registrato la disponibilità a discutere da parte di tutti i soggetti. Nel porto di Taranto occorre reperire spazi in tempi brevi, dobbiamo capire come fare tutelando i legittimi interessi di tutti ma con l'attenzione rivolta all'incremento dei traffici portuali. Le verifiche avviate servono anche per riaprire il capitolo Msc che, di fatto, non si è mai chiuso. Anche su questo fronte bisogna



proseguire l'opera di mediazione". Parla di discussione serena anche il presidente della Provincia Gianni Florido. «Finalmente - dice - abbiamo avviato un confronto al quale tutti gli operatori hanno partecipato in maniera seria e offrendo con-

tributi concreti". In parallelo alla questione del terminal rinfuse per il quale si prevede la convocazione del Comitato entro un paio di settimane, procederà l'esame delle concessioni. Il metodo sarà quello di valutare il reale utilizzo delle aree assegnate

rispetto alle previsioni ed ai piani di impresa. Se il porto di Taranto è la scommessa per il futuro, le aree sono un bene troppo prezioso per essere elargite senza i dovuti controlli sul loro utilizzo.

Michele Tursi
michele.tursi@corgiorno.it



Luigi Lobbuono



Emilio Riva

Franzoso: sbagliato il monopolio assegnato a Tct

«A seguire le recenti vicende del porto sembra di ascoltare un copione già sentita. Tutto si è snodato come era stato anticipato da qualche parte, all'epoca del rilascio della concessione alla società taiwanese, subito stroncata con l'accusa di ostracismo politico sull'avvio della portualità. L'utilizzo esclusivo del molo polisettoriale e l'assenza reale di controllo sulla gestione nell'utilizzo dell'attracco anche da parte di altre società che avrebbero potuto farne richiesta, rappresenta oggi il limite intrinseco della concessione».

Interviene così il coordinatore provinciale di Forza Italia, l'on. Pietro Franzoso, sulle ultime vicende che hanno interessato lo scalo portuale tarantino. «Oggi è venuto meno il programma di investimenti in termini di risorse sia umane che economiche, sottoscritto dal vettore taiwanese e dalla controllata Tct con l'accordo di programma tra la Tct e le istituzioni locali, al momento dell'arrivo a Taranto. Si evidenzia tutta la carenza di metodo necessaria a creare nel tempo le condizioni per attrarre nuove società, perdendo occasioni come quella di Msc che ha dirottato le sue attività da Taranto a Gioia Tauro e Cagliari. A che serve il richiamo in cui si definisce il porto di Taranto hub naturale e porta di collegamento con l'Oriente, se poi non si attrezzava lo scalo ai fini di un suo pieno utilizzo? Assistiamo invece al fatto che l'ipocrisia del governo di centrosinistra locale e nazionale è tale che, non solo non si provvede ancora alla nomina della presidenza dell'Authority, ma si lascia che il terzo scalo italiano, al di là delle positive intenzioni di Lobbuono, continui a versare in condizioni di precarietà e sottosviluppo».

Franzoso, poi, si sofferma sulle cifre dei traffici portuali. «Si continuano a formulare considerazioni fuori da ogni realismo e pragmatismo, sentiamo portare avanti idee davvero confuse, approssimative e fuorvianti, come quella di ridiscutere la concessione data all'Ilva, o dello spostamento di alcune attività sul terminal utilizzato dal siderurgico. Delle trovate di questo tipo non farebbero altro che far precipitare ulteriormente la funzionalità dello scalo. A meno che per qualcuno i dati dei traffici non siano solo un optional. L'Ilva muove ogni anno 35 dei quasi 48 milioni di tonnellate complessive di merce. Significa che i due terzi dei traffici del porto di Taranto sono creati dall'Ilva. Differentemente lo scalo lavorerebbe per poche migliaia di containers».



Pietro Franzoso

«E' ora di cominciare a gestire diversamente la portualità - conclude Franzoso - per essere competitivi rispetto agli scali nazionali e sfruttare al massimo la nostra posizione nel Mediterraneo. Per questo è necessario rivedere alcuni aspetti fondamentali sull'utilizzo delle banchine del molo polisettoriale, in modo tale da garantire, a pari condizioni, l'approdo di altri vettori marittimi. Sempre per questo vale la pena rivedere i termini proposti alla Msc, per sostenere il ritorno della società nei nostri mari e per attrarre al tempo nuovi società del settore come Cosco e H3G. Insieme a tutto ciò è importante anche accelerare sulla realizzazione della piastra logistica».

Graniglia: il porto una realtà soffocata e priva di aree

«Finalmente si è compreso che il porto è ubicato a Taranto ma non è di Taranto, né può rappresentare, nello stato attuale, l'immediato sviluppo economico dell'area ionica».

Lo afferma, Salvatore Graniglia, responsabile del settore economico dell'Italia di mezzo. «Il porto - scrive in una nota - è stato concesso in autonomia funzionale alle grandi industrie, il molo polisettoriale è stato concesso per sessant'anni alla Tct. Qualsiasi possibile ulteriore iniziativa imprenditoriale, a parte Gavio, è preclusa a causa di mancanza di aree: tutte le banchine sono state concesse a monopolisti. Aver affidato ad un solo terminalista, Tct, tutto il molo polisettoriale si è rivelato un errore. Ancora più grave risulta il fatto che il porto non ha fondali utili per l'attracco di grandi navi fullcontainer, né infrastrutture, né acqua potabile, né collegamenti con autostrade ed aeroporti. Finalmente, oggi, alcuni membri del comitato portuale hanno cominciato a ripensare l'uso del molo polisettoriale, e delle relative concessioni». Graniglia ricorda anche l'irrisolta questione della presidenza dell'Authority portuale. «Indubbiamente - scrive - sarebbe auspicabile la immediata nomina del Presidente, ma occorre precisare che le decisioni e i progetti di sviluppo sono assunti dal comitato portuale e non dal Presidente. Ciò premesso è indispensabile costruire più banchine ed avere più terminalisti invece che uno solo, anche perché il progetto di distripark può realizzarsi solo con una movimentazione di almeno due milioni di containers: mediamente solo il 15% dei container resta nei distripark per le manipolazioni. Allo stato attuale nessuna multinazionale s'insedierebbe in un porto dove non vi sono collegamenti o, peggio ancora, dove vi sia un solo terminalista che determina prezzi e condizioni in monopolio. Spetta



Salvatore Graniglia

al Comitato Portuale assumere le decisioni e monitorare l'uso corretto delle concessioni! Altra drammatica verità è quella che per far divenire competitivo il porto di Taranto occorreranno, ottimisticamente, almeno cinque anni di lavori, ammesso che da domani partissero gli appalti. Nel frattempo i porti Spagnoli di Algeciras, Barcellona e Valencia, che nel 2006 hanno intercettato il 13,9% del totale del traffico container del Mediterraneo contro il modesto 9,5% dell'Italia, guadagneranno altro traffico: solo nel 2006 la Spagna ha incrementato dell'8% il traffico container contro il nostro modesto 2%. Nel 2006 il porto Spagnolo di Algeciras (3.179 m/n di con.) ha già superato Gioia Tauro (3.161 m/n). Cerchiamo, quindi, di non vendere sogni e speranze invano! Cominciamo a progettare, da oggi, un futuro reale per i nostri figli partendo dall'immediato, precisamente dai quei 900 milioni di euro di appalti pronti alla realizzazione che, se ben gestiti, potrebbero dare nuova linfa alla città. Ma a Taranto vi è un politico o una Istituzione disposta ad investire sulle imprese locali? I più grandi economisti mondiali, di ieri e di oggi, affermano che lo sviluppo dev'essere prima di tutto indigeno, partendo dal basso. Ma la risposta di alcuni è: a Taranto ci sono forse imprese? Con questo inganno alcuni interessati si ammantano sotto il dorato mantello dei Colonizzatori».

Ambiente 1 / Comunisti italiani

Le emissioni di Co2 aumenteranno

«La lettera, mai resa pubblica, di Emilio Riva sulla paventata riduzione delle emissioni di CO2, ha avuto il merito di sollevare una gran questione che riguarda in generale il pianeta ma che, nello specifico di Taranto, assume notevole significato con i suoi aspetti economici, sociali, ambientali e politici».

Inizia così una nota della sezione Lanza del Pdc di Taranto. «Il Ministero dell'Ambiente - prosegue - ha reso pubblico il piano d'assegnazione delle quote di CO2, aggiornato a dicembre, per tutti gli impianti dei settori produttivi nazionali relativo al periodo 2008-2012 al fine di rientrare nei vincoli comunitari di Kyoto e nel rispetto della direttiva europea 2003/87/CE. In esso è conferito un aumento del 50% di emissioni di CO2 ad Ilva che passa dagli attuali 8 milioni (piano 2003-2007) ai 12.158.763 8 (piano 2008-2012) corrispondenti ad una media annua di 10 Tn di acciaio. Eni d'altro verso pur raddoppiando la sua produzione vede ridursi la quota assegnata, mentre Edison (ex Ise) dal canto suo passa dai 2 milioni attuali ad oltre tre nel 2012, l'equivalente di tre grandi centrali a ciclo combinato a metano».

Secondo il Pdc, «i record di produzione conseguiti negli ultimi 4 anni da Riva, inglobando nei fatti a Taranto anche l'area a caldo di Genova, hanno nei fatti anticipato le quote assegnate per il 2008/2012. I conti non tornano perché evidentemente non ci sarà la chiusura annunciata dalla regione Puglia della vecchia Cet2 e quindi la sua sostituzione con la nuova centrale Ilva, altrettanto contraddittorio è il comportamento dell'Eni rispetto alle quote assegnate.

Taranto, nei fatti, passerà dagli attuali 11.913.767 tn ai 16.914.600 tn nel 2012. Gli organici Ilva resteranno gli stessi a prescindere dalla quantità prodotta d'acciaio, il problema vero, per quanto ci riguarda, saranno i tempi delle produzioni ed i ritmi di lavoro che graveranno sui lavoratori, sulla loro sicurezza e sull'ambiente».

Il piano prevede anche che «le imprese possano acquistare o vendere quote di CO2 rispetto a quelle assegnate. Oltre al mercato dell'acciaio e dell'energia ci sarà anche il mercato delle quote. In questo momento il costo per tn di CO2 è intorno ai 30 euro. Facile moltiplicare tale somma con le enormi quantità in gioco e vederne i costi ed i benefici. Il Ministero dell'Ambiente impone però, già da adesso, un titolo oneroso per Riva pari al 4,7% delle quote assegnate, al 3,2% per la raffineria, all'1,4% per il cementificio, una sorta di royalties per recuperare fondi d'investimenti pubblici volti al contenimento delle emissioni nazionali di CO2. Inoltre se Edison vedrà aumentare le sue quote d'emissioni a Taranto nel 2012, Ilva invece dovrà far rientrare nelle emissioni della sua CO2 anche la centrale in progetto oppure acquistare altre quote per il suo stabilimento. Facile ora capire il significato di quella lettera. Ci chiediamo adesso se è possibile che nei prossimi anni dovremmo avere il più grande centro siderurgico europeo, un grande polo energetico, una grande raffineria, un cementificio, ed un rigassificatore che risulterebbe indispensabile per questo disegno. C'è posto ancora per qualcos'altro? Nel piano d'assegnazione nazionale delle quote di CO2 compaiono anche impianti di rigassificazione, coinvolti an-

che essi, e stazioni di compressione gas metano, mentre va ricordato a tal proposito che in atmosfera questo gas produce un effetto serra 20 volte superiore alla stessa CO2.

In gioco a Taranto oggi non ci sono gli interessi generali della Nazione ma essenzialmente quelli determinati dai grandi guadagni del mercato, ed esso sceglie anche i siti dei nuovi impianti oltre a condizionare le scelte politiche ed individuali, come è evidente nella vicenda tarantina attuale. Nel programma nazionale dell'Unione sono alze le priorità, basta leggerlo e quindi concretizzarlo. Fonti rinnovabili, risparmio energetico, funzionalità ed am-

modernamento degli impianti, capacità ed efficienza del trasporto elettrico per combattere gli enormi sprechi, una gestione democratica delle produzioni. Occorre, appena insediato il nuovo consiglio comunale a Taranto, riscrivere l'Atto di Intesa con i legittimi rappresentanti della comunità che saranno eletti e nel rapporto con la società civile. Sicuramente non basteranno né agevolazioni tariffarie, né promesse e né contrattazioni al ribasso. Non si potrà delegare a nessun nuovo uomo forte di turno tali questioni di vitale interesse per la nostra città».

Ambiente 3 / Roberto Petrachi (Tarantoviva)

Taranto come Cornigliano

Roberto Petrachi di Tarantoviva, interviene nel dibattito sul futuro della siderurgia avviato qualche giorno fa con la pubblicazione di una «sberla». Questa la sua testimonianza. «Ho letto con speranza, rimpianto ed estremo interesse la Sberla di Michele Tursi e l'intervento dell'ing. De Marzo sulla questione dell'acciaieria. Descrivere un futuro senza inquinamento sembra davvero un sogno. Il dissesto del Comune, gli indugi sul porto, i limiti causati al traffico navale dal rigassificatore prossimo venturo, sono tutti elementi che pesano su un'economia già in condizioni critiche. Tuttavia altrettanto critica è la situazione ambientale e si impongono dei provvedimenti per una città e una popolazione già molto provate. Un dato positivo è che l'Arpa riceverà rinforzi di personale e che quindi i controlli sulle sostanze emesse potrebbero essere potenziati. Rispetto ai parchi minerali le varie soluzioni proposte e cioè interramento, spostamento, copertura, sembrano irrealizzabili per via dei costi eccessivi. Allora la strada della chiusura dell'area a caldo, quella maggiormente inquinante, potrebbe essere giusta. A Cornigliano è stato fatto e la scelta è maturata dopo un periodo di impegno e di lotte in cui comitati locali ed associazioni ambientaliste sono riusciti ad ottenere l'ascolto dei

politici e degli amministratori. E' evidente che una trasformazione di questa portata dell'acciaieria pone tante domande complesse ed incerte. Innanzitutto l'Ilva sarebbe disponibile ad attuare questo cambiamento e quali sarebbero le ricadute sull'occupazione? A fronte di un impatto ambientale che coinvolge l'intera regione e forse l'intero continente ci sarebbero politici non solo locali convinti di introdurre nel confronto con l'azienda questa opzione? Nei prossimi giorni, il 29 gennaio, presenteremo «Un nodo d'acciaio» presso la Sala della Circoscrizione di Cornigliano. E' una sede che ci sembra molto importante e di grande valore sia simbolico che concreto. Ci confronteremo con ambientalisti e sindacalisti genovesi e con persone che hanno vissuto problemi e vicissitudini molto simili a quelle in cui ci dibattiamo a Taranto, ottenendo un esito accettabile. Il nostro intento è non solo quello di ricevere attenzione e solidarietà, ma soprattutto di chiedere e conoscere come e attraverso quale percorso è stato raggiunto un accordo soddisfacente. E' necessario, per uscire dall'impotenza del potere, scegliere solo il tipo di causa di exitus (cancro o fame) e per salvare quanto resta della dignità civica».

Ambiente 2 / Interrogazione dell'on. Ludovico Vico

«Kyoto penalizza la siderurgia?»

I tagli delle emissioni di anidride carbonica previsti dal trattato di Kyoto penalizzano la siderurgia italiana? A chiederlo in un'interrogazione a risposta immediata al ministro dello Sviluppo Economico è l'on. Ludovico Vico (Ds) che ha firmato il documento insieme al capogruppo della X Commissione, on. Andrea Lulli.

Il parlamentare dei Ds chiede di sapere «se i criteri di assegnazione delle quote di CO2, per il periodo 2008-2012, hanno tenuto conto degli indirizzi strategici della politica industriale italiana ed in particolare della siderurgia, atteso che le importazioni di acciaio in Italia sono già sbilanciate di circa 4 milioni di tonnellate di prodotti



Ludovico Vico

piani a favore di Paesi terzi e pertanto, quali provvedimenti si intende adottare per correggere le carenze di assegnazione di dette quote, non potendo l'Italia, nella strategia industriale nazionale, abdicare alle produzioni di acciaio a favore di Paesi terzi, europei ed extra, anche non aderenti al Protocollo di Kyoto».

Il parlamentare ionico ricorda che l'Italia è impegnata con il Protocollo di Kyoto a ridurre, entro il 2012, le emissioni di anidride carbonica (CO2) del 6,5% rispetto ai livelli emissivi del 1990, in attuazione delle direttive 2003/87/CE e 2004/101/CE. «A tal riguardo - prosegue l'interrogazione - il Ministro dell'Ambiente e il Ministro dello Sviluppo Economico hanno approvato, con decreto DEC/RAS/1448/2006 del 18/12/2006, e notificato alla Commissione Europea, il Piano Nazionale di Assegnazione delle quote di CO2, per il periodo 2008/2012, distribuite ai vari settori di attività esistenti. Relativamente all'attività di produzione e trasformazione dei metalli ferrosi, sono state assegnate al Ciclo integrale della siderurgia, per il periodo 2008/2012, quote complessivamente pari a 72,35 Mt. di CO2, delle quali 59,44 Mt. sono state destinate allo stabilimento Ilva di Taranto». L'on. Vico ricorda che l'Ilva avrebbe denunciato, in una let-

tera indirizzata al Governo, le forti preoccupazioni per gli effetti profondamente deleteri sulle attività dello stabilimento di Taranto in conseguenza della mancata assegnazione di rilevanti quote di emissioni di CO2, inferiori di oltre 20 Mt. nel periodo 2008/2012 rispetto al fabbisogno effettivo. «Caratteristiche - si legge ancora nel documento - di assegnazione di quote riguardanti sia, direttamente, la produzione dell'acciaio e sia, indirettamente, i gas siderurgici che si generano in modo imprescindibile dal processo, come sottoprodotto, e utilizzati in grandi quantità dalle centrali elettriche, intrinsecamente connesse agli impianti dello stabilimento Ilva di Taranto. Tale notevole limitazione dell'assegnazione di quote di emissioni di CO2 imporrebbe, secondo Ilva, una riduzione di produzione dell'acciaio di circa il 40%, che sarebbe insostenibile per assicurare un utilizzo degli impianti congruo con la potenzialità degli stessi, indispensabile per un adeguato confronto con le siderurgie europee».

In un quadro così delineato, secondo Vico, «le centrali elettriche potrebbero trovarsi nelle condizioni di non ritirare i gas siderurgici e conseguentemente lo stabilimento si troverebbe nella necessità di fermare gli impianti da cui si originano tali gas residui di processo. Gli effetti trascinanti sarebbero a catena sui restanti impianti e le conseguenze facilmente intuibili sotto il profilo economico ed occupazionale, stimato dalla stessa Ilva in circa 4.000 unità, senza considerare le ricadute dirette sulle imprese appaltatrici che operano per conto della stessa Ilva e quelle più ampie e di difficile valutazione sul sistema economico tarantino».

A giudizio del parlamentare ed ex segretario generale della Cgil, «quanto specificato, se confermato, porrebbe il Governo in una sostanziale contraddizione con quanto, in varie occasioni anche istituzionali, autorevoli suoi rappresentanti hanno ribadito in ordine al ruolo strategico per l'intera economia nazionale della siderurgia, essenzialmente coincidente con lo stabilimento Ilva di Taranto, il più grande in Europa e tra i più grandi nel mondo, è la maggiore concentrazione italiana di mano d'opera in unico sito produttivo, con oltre 13.500 dipendenti diretti e diverse migliaia di lavoratori del sistema degli appalti interno allo stabilimento stesso». Uno stabilimento che «per la sua centralità nel sistema produttivo, con la propria capacità produttiva di 12 milioni di tonnellate di acciaio e una produzione di circa 10 milioni di tonnellate, oltre a destinare al mercato i prodotti siderurgici finiti, alimenta gli altri stabilimenti Ilva e, tramite quest'ultimi, ampi settori dell'industria metalmeccanica nazionale».

Vico sottolinea che nell'Ilva di Taranto sono previsti importanti investimenti, «pari a 300 milioni di euro, dedicati al miglioramento dell'impatto ambientale delle produzioni dello stabilimento, così come previsto nel Piano di interventi derivate dall'Atto di Intesa del 23/10/2006, sottoscritto da Ilva e Regione Puglia e altre Amministrazioni locali e centrali interessate». Da qui le «fondatoe preoccupazioni derivanti dalla rilevante limitazione di quote di emissioni di CO2 assegnate allo stabilimento siderurgico di Taranto, inteso nella sua interezza con le centrali connesse agli impianti che originano i gas residui del processo siderurgico stesso, inferiore di oltre il 30% rispetto al fabbisogno effettivo».