

Il commissario europeo per i Trasporti risponde ad Arlacchi sulla proposta

Il Quotidiano della Calabria, 23 mar. 2014

di Michele Albanese

8 | Primo piano | Domenica 23 marzo 2014 | www.quotidianodella Calabria.it

IL FUTURO DEL PORTO Il commissario europeo per i Trasporti risponde ad Arlacchi sulla proposta

La Zes sì, ma senza aiuti di Stato

L'estone Kallas apre sull'istituzione della Zona economica speciale ma con paletti precisi

MICHELE ALBANESE

GIOIA TAURO - Il commissario Europeo per i Trasporti, l'estone Siiim Kallas ha risposto all'interrogazione del deputato calabrese Pino Arlacchi insieme ad altri undici colleghi di vari gruppi politici europei. Il commissario europeo per i Trasporti, Siiim Kallas, ha risposto all'interrogazione del deputato calabrese Pino Arlacchi insieme ad altri undici colleghi di vari gruppi politici europei. Il commissario europeo per i Trasporti, Siiim Kallas, ha risposto all'interrogazione del deputato calabrese Pino Arlacchi insieme ad altri undici colleghi di vari gruppi politici europei.

«La Commissione - spiega Arlacchi - sta mettendo in discussione la possibilità di istituire una Zona economica speciale (Zes) nel porto di Gioia Tauro. La Commissione è contraria a questa proposta perché ritiene che la Zes sia un modo per aggirare le regole del mercato unico e per dare vantaggi ingiustificati ai porti che non sono in concorrenza diretta con altri porti della stessa regione».

La risposta di Kallas arriva in un momento in cui il porto di Gioia Tauro sta vivendo una fase di forte sviluppo. Il porto è stato designato come uno dei porti europei per il 2014 e nel 2015 sarà il porto europeo più grande in termini di traffico di container. La Zes è una zona in cui le attività economiche sono agevolate e le tasse sono ridotte. La Commissione è contraria a questa proposta perché ritiene che la Zes sia un modo per aggirare le regole del mercato unico e per dare vantaggi ingiustificati ai porti che non sono in concorrenza diretta con altri porti della stessa regione.



Foto: P. Pappalardo - Fotogramma / Contrasto / Foto

IL RETRO PORTO NON CRESCE
Non c'è nessuna offerta da 25 milioni di euro

GIOIA TAURO - Il presidente della Regione Calabria, Giuseppe De Michelis, ha annunciato che il porto di Gioia Tauro non ha ricevuto nessuna offerta da 25 milioni di euro per la costruzione di un nuovo terminal di container. De Michelis ha detto che il porto è in grado di gestire un volume di traffico di container che è in crescita e che il nuovo terminal è necessario per far fronte a questa crescita. De Michelis ha detto che il porto è in grado di gestire un volume di traffico di container che è in crescita e che il nuovo terminal è necessario per far fronte a questa crescita.

Il porto di Gioia Tauro è uno dei porti più importanti del Mediterraneo e sta vivendo una fase di forte sviluppo. Il porto è stato designato come uno dei porti europei per il 2014 e nel 2015 sarà il porto europeo più grande in termini di traffico di container. La Zes è una zona in cui le attività economiche sono agevolate e le tasse sono ridotte. La Commissione è contraria a questa proposta perché ritiene che la Zes sia un modo per aggirare le regole del mercato unico e per dare vantaggi ingiustificati ai porti che non sono in concorrenza diretta con altri porti della stessa regione.

Per favorire gli investimenti nel Polo logistico portuale



Foto: P. Pappalardo - Fotogramma / Contrasto / Foto

NOVITÀ La Commissione Usa appura l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani

GIOIA TAURO - Chi ha in mente di aprire un porto di container a Gioia Tauro, in un'area di 100 ettari, è un'idea che ha convinto gli americani. La Commissione Usa ha appurato l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani. La Commissione Usa ha appurato l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani.

La Commissione Usa ha appurato l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani. La Commissione Usa ha appurato l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani. La Commissione Usa ha appurato l'idea dei tre vettori mondiali La "P3" ha convinto gli americani.

Ma, qual'è l'effetto portuale per il porto di Gioia Tauro? La risposta è: un porto di container che è in grado di gestire un volume di traffico di container che è in crescita e che il nuovo terminal è necessario per far fronte a questa crescita.

Il porto di Gioia Tauro è uno dei porti più importanti del Mediterraneo e sta vivendo una fase di forte sviluppo. Il porto è stato designato come uno dei porti europei per il 2014 e nel 2015 sarà il porto europeo più grande in termini di traffico di container. La Zes è una zona in cui le attività economiche sono agevolate e le tasse sono ridotte. La Commissione è contraria a questa proposta perché ritiene che la Zes sia un modo per aggirare le regole del mercato unico e per dare vantaggi ingiustificati ai porti che non sono in concorrenza diretta con altri porti della stessa regione.

GIOIA TAURO - Il commissario Europeo per i trasporti, l'estone Siiim Kallas ha risposto all'interrogazione che qualche mese fa l'eurodeputato calabrese Pino Arlacchi insieme ad altri undici colleghi di vari gruppi politici aveva inviato al presidente della Ue Barroso con l'obiettivo di fare luce sulla posizione dell'Europa circa l'istituzione delle Zes nei paesi comunitari.

«La Commissione - chiese Arlacchi - sta esaminando l'esperienza acquisita con l'uso delle Zes, e intende promuovere le Zes come strumento, fornendo consulenza agli Stati membri su come istituirele sui loro territori? Quali misure concrete intende la Commissione adottare al fine di porre fine alla marginalizzazione relativa al trasbordo?».

La risposta ad Arlacchi è arrivata due giorni fa a firma di Kallas e chiarisce che per la Ue: «Gli Stati membri sono liberi di istituire e modificare zone economiche speciali. In funzione dell'obiettivo che intendono conseguire nelle Zes, gli Stati membri - scrive Kallas ad Arlacchi -

devono conformarsi, però, alle condizioni previste dai differenti strumenti in materia di aiuti di Stato (orientamenti sugli aiuti di Stato a finalità regionale, disciplina in materia di aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione, disciplina degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente, ecc.). Gli Stati membri che intendono istituire Zes per promuovere lo sviluppo regionale devono accertarsi – questo l'aspetto che preoccupa - che tali zone siano all'interno delle regioni assistite della carta degli aiuti regionali e che eventuali incentivi fiscali o altre agevolazioni concessi all'interno della Zes siano conformi alle disposizioni in materia di aiuti di Stato a finalità regionale del regolamento generale di esenzione per categoria o degli orientamenti sugli aiuti di Stato a finalità regionale».

Kallas dopo aver ribadito che:«la Commissione non dispone di informazioni secondo cui gli attuali sviluppi nel settore del trasbordo marittimo mettano a repentaglio la sicurezza dell'approvvigionamento dell'Ue o rischino di marginalizzare gli interessi dell'Ue nel settore delle operazioni di trasbordo», chiarisce che la Ue «ha adottato una comunicazione sulla politica portuale e una proposta legislativa contenente misure mirate per rafforzare la competitività dei porti europei e la loro capacità di attirare investimenti. Inoltre, il regolamento (Ue) n. 1315/2013 sulla rete transeuropea dei trasporti, di recente adozione, e lo strumento finanziario del meccanismo per collegare l'Europa contribuiranno a rafforzare l'efficacia dei porti dell'Ue. Nell'ambito del 7° Programma quadro di Rst la Commissione ha avviato inoltre il progetto "Portopia" che permetterà, tra l'altro, di monitorare le attività portuali di trasbordo nel contesto degli scambi commerciali Ue. All'interno di questo quadro «la Commissione concorda che l'istituzione di Zes ben ubicate potrebbe apportare benefici». Un'apertura politica con notevoli punti fermi, però, quelli di Kallas a cominciare dal concetto sugli aiuti di Stato che restano insuperabili.

Il Consiglio Regionale Calabrese aveva approvato una legge regionale di istituzione di Zes nel retro porto, fuori quindi dalla cinta doganale, prevedendo per le aziende che vi si insedieranno una serie di esenzioni fiscali dalle imposte sui redditi, quelli regionali sulle attività produttive e la riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente.