

## Il porto di Taranto e la nuova 'centralità' del Mediterraneo nel trasporto marittimo

**Summary:** THE PORT OF TARANTO AND THE NEW 'CENTRALITY' OF THE MEDITERRANEAN SEA IN MARITIME TRANSPORT

*Maritime trade had and still has a considerable development, according to globalisation and the emerging of new geo-economic dynamics. Against this background, the Mediterranean Sea has gained importance in the last few years. In turn this gives new development opportunities to Mediterranean ports. The case of Taranto confirms the importance of the above element: the dynamism of the container industry provides the conditions for the port of Taranto to perform a more important role. This is also important for strengthening the relationships between the local port activity and the evolution of the urban and regional context.*

**Keywords:** Port Development, Container Sector, Urban and Regional Development.

In anni recenti il Mar Mediterraneo ha confermato la sua rilevante e storica importanza nelle rotte commerciali marittime. Fino agli anni Novanta, questo vasto bacino era destinatario principalmente di servizi secondari nel traffico dello *Short Sea Shipping*. Con l'affermazione anche nel Mediterraneo, a partire dalla metà degli anni Novanta, del modello *hub and spoke* nell'organizzazione e movimentazione del traffico unitizzato, le grandi compagnie marittime hanno manifestato la necessità di individuare grandi porti *hub* su cui concentrare le navi di maggiore capacità. In tal senso, alcuni porti del Mezzogiorno, quali ad esempio Taranto e Gioia Tauro, stanno beneficiando dell'assunzione di un nuovo ruolo, non solo limitato al traffico delle merci, ma se opportunamente delineato, anche determinante per lo sviluppo urbano e riqualificante per l'intero territorio circostante, dovuto all'azione strutturante diretta e indiretta dei nuovi investimenti. Le connessioni portuali stanno dimostrando, sempre più, la loro rilevante funzione nei processi di sviluppo economico in settori diversificati come quello turistico (nel caso del turismo crocieristico), agricolo e manifatturiero. La fisionomia dei porti, si può affermare, è destinata, sempre più, a subire un radicale cambiamento. Essi sono chiamati a svolgere non più soltanto "il ruolo di aree di concentrazione di attività materiali legate alla rottura di carico o alla trasformazione industriale, mere infrastrutture fisiche del trasporto (la cui crescita tende inevitabilmente a confliggere con le altre dimensioni dello sviluppo), quanto piuttosto *gateway* di sistemi territoriali nei quali la gestione dei flussi di informazione, la fornitura di servizi rari, la realizzazione di nuove

funzioni industriali a maggiore valore aggiunto, la crescente qualificazione logistica acquistano sempre più rilevanza: porti come nodi di un ciclo di trasporto che si ri-orienta in chiave intermodale, per ciò stesso possibili attrattori di nuove attività industriali (meno legate all'orizzonte marittimo tradizionale) e di servizio di rango metropolitano; porti, quindi, come «porte sul mondo» per i sistemi territoriali nei processi di globalizzazione, a fronte di un ciclo di trasporto che materialmente si innerva sul territorio, si articola in reti, si disperde in strutture regionali sempre meno dense e polarizzate" (Soriani, 1999, p. 4).

Spostando l'analisi al Mar Mediterraneo e, in particolare, al Mar Adriatico quale area di intense relazioni umane e commerciali, si nota, sempre più, l'affermazione di precise direttrici di tali relazioni. Infatti, l'analisi delle dinamiche nel settore del traffico merci nello scenario adriatico fornisce alcune utili indicazioni sul continuo aumento dei flussi delle stesse provenienti dall'Oriente, dai Balcani, dalla Turchia, nonché dalle opportunità create dall'allargamento dell'Unione Europea ai paesi quali Bulgaria e Romania.

In questo contesto il ruolo delle città portuali pugliesi potrebbe divenire strategico e, in particolare, Taranto avrebbe le potenzialità per svolgere quello di protagonista. Una nuova strategia, infatti, di penetrazione della via marittima verso l'Oriente, apre enormi prospettive per lo sviluppo dei traffici e della distribuzione di flussi all'interno del Bacino del Mediterraneo (Fig. 1).

Già da qualche anno sia a livello nazionale che regionale, si è evidenziata l'importanza del sistema portuale quale volano per lo sviluppo locale. La



Fig. 1. Taranto e il Mar Mediterraneo.  
 Fonte: www.d-maps.com, con modifiche.

Regione Puglia, nel 2005, ha individuato, infatti, attraverso il Piano Regionale dei Trasporti, la necessità della costruzione del sistema portuale pugliese quale uno degli elementi fondamentali per la crescita della competitività territoriale, lo sviluppo economico, l'incremento dell'occupazione e il riequilibrio modale del sistema dei trasporti. Si sottolineava inoltre il ruolo della Puglia "come porta attrezzata dell'Europa aperta al Mediterraneo e quindi all'Africa Settentrionale, all'Est Asiatico, al Medio Oriente, in particolare attraverso l'integrazione delle piattaforme logistiche, con particolare riferimento al nesso esistente fra portualità e retroportualità" (Regione Puglia, 2005, p. 7).

Uno studio dell'Ocean Shipping Consultants (in Autorità Portuale di Bari, 2007) aveva già evidenziato il forte incremento (tra il 79% e 95%) previsto per i flussi dei traffici tra Sud Europa e l'Est Asiatico nel triennio 2007-2010, con particolare riferimento al traffico container nell'area del Mediterraneo orientale e nel Mar Nero.

I tassi di crescita previsti per l'economia cinese, indiana e di altre nazioni industriali del sud-est asiatico, ed il conseguente volume di interscambio, dovrebbero, tranne in casi di congiuntura economica sfavorevole o crisi finanziarie come

quelle in corso, produrre volumi significativi di traffico verso i paesi occidentali attraverso il Canale di Suez. Considerando le distanze marittime, i porti del Mediterraneo centrale sono sicuramente favoriti (Tab. 1).

In questo contesto, tra i porti pugliesi, quello di Taranto ha assunto il ruolo principale nel traffico container principalmente sulle rotte dell'Est Asiatico. Il collegamento tra il porto e gli interporti di Nola, Bologna e Ancona è assicurato da circa venti treni settimanali. La quota del traffico per il quale Taranto svolge la funzione di *regional port*

Tab. 1. Le distanze (in miglia) da Suez.

Taranto	946
Gioia Tauro	958
Bari	991
Trieste	1.303
Venezia	1.305
Genova	1.422
Marsiglia	1.512
Barcellona	1.591

Fonte: Iafrate, 2007, p. 8.



è di circa l'11%. La maggior parte del traffico di *transshipment* è inoltrato via *feeder* verso i seguenti porti: Bar, Malta, Venezia, Gioia Tauro, Civitavecchia, Salerno, Salonicco, Pireo, Costanza, Istanbul, Mersin, Alexandria, Port Said, Tunisi, Thames Port (Londra).

L'economia tarantina, caratterizzata dai grandi insediamenti industriali (Arsenale Militare, Centro Siderurgico), ha subito un notevole ritardo nell'interazione e nella ricerca della compatibilità con il tessuto sociale locale. La crisi del settore siderurgico e la riduzione della presenza della Marina Militare hanno, negli anni recenti, maggiormente evidenziato la criticità delle scelte produttive in questa città. La decisione politica, quindi, di sviluppare il porto, mediante la concessione della gestione delle attività di trasporto mercantile alla multinazionale del *transshipment* internazionale, la TCT del gruppo Evergreen di Taiwan, si è rivelato come l'unica via d'uscita dalla progressiva recessione economica locale. In generale, il declino di un modello industriale polarizzato e dipendente quasi prevalentemente dalla grande industria siderurgica del capoluogo e il contestuale consolidamento di fenomeni endogeni di sviluppo locale a forte specializzazione produttiva, hanno posto l'esigenza di una diversificazione dei traffici, che esaltasse la vocazione commerciale e turistica del porto. Infatti, partendo dai punti di forza quali la suddetta posizione di centralità nel Mediterraneo, la presenza di condizioni naturali più che favorevoli e potendo disporre di strutture e spazi inutilizzati, il porto di Taranto è stato proiettato in scenari trasportistici e commerciali nuovi, non solo circoscritti alle esigenze della grande industria locale.

## 1. Inquadramento storico e geografico del porto

Secondo gli studi moderni la nascita di Taranto risale all'VIII sec. a.C. ad opera degli Spartani. Più complesse appaiono invece, le vicende riportate dagli storici greci Antioco ed Efeso circa la fondazione della città. Le fonti storiche convergono, comunque, su un dato: nelle grandi rotte del Mediterraneo la città si è sempre distinta come centro di traffici marittimi e per lo smistamento delle merci sin dal II sec. a.C., quando ancora era una metropoli della Magna Grecia. L'unico periodo di declino si ebbe con l'arrivo dei romani, i quali, dopo averla conquistata, preferirono altri porti per gestire i traffici commerciali con l'Oriente.

Nel XIV e XV secolo sotto il dominio Angioino ed Aragonese, la città avviò un piano di risistemazione e recupero del porto che si concluse con il

massimo allargamento del sito portuale rimasto invariato fino ad oggi. Tuttavia Taranto assunse il ruolo di città marittima strategica in età napoleonica e successivamente con l'Unità d'Italia, quando nel bacino del Mar Piccolo sorse il più importante arsenale della Marina Militare Italiana (Peluso, 1991).

A partire dalla seconda metà del Novecento iniziarono i lavori per trasformare il porto marinaro in quello commerciale per soddisfare le necessità rivenienti dalla localizzazione del polo siderurgico Italsider (oggi ILVA). A tal fine furono realizzati i tre grandi sporgenti nel Mar Grande, attrezzati per lo scarico delle materie prime e il carico del prodotto finito. Successivamente l'espansione della siderurgia e la previsione di grossi investimenti commerciali indussero le autorità tarantine a progettare e realizzare l'ampliamento della parte ovest del porto (5° sporgente) presso la quale si sviluppò il cosiddetto Molo Polisettoriale che oggi è un modernissimo terminal container.

Geograficamente la posizione del porto di Taranto è certamente strategica e di grande rilevanza economica internazionale (Fig. 1). Esso è situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo; è costituito da un'ampia rada denominata Mar Grande e da un'insenatura interna chiamata Mar Piccolo. Le infrastrutture portuali sono distribuite lungo il settore nord occidentale del Mar Grande (Porto Mercantile e Porto Industriale) e immediatamente fuori di esso in direzione ovest (Terminal contenitori e 5° Sporgente) (Fig. 2). L'ambito portuale si estende per 3.408.560 mq, di cui 2.431.594 mq sono aree operative e 1.998.790 mq aree in concessione. La lunghezza complessiva delle banchine è di 9.995 m, di cui 1.310 m ad uso pubblico e 8.685 m in concessione. Le banchine godono di protezioni naturali e artificiali, la marea non genera significative alterazioni e quindi l'operatività delle stesse non è soggetta ad alcuna interruzione durante l'anno ([www.port.taranto.it](http://www.port.taranto.it)).

Per quel che riguarda i collegamenti intermodali la localizzazione del porto li rende molto agevoli. L'Autostrada Adriatica A14 Taranto-Bari-Bologna dista 19 km dal porto e rappresenta il collegamento stradale strategico per il trasporto su lunga distanza, garantendo un rapido inoltro terrestre verso i mercati dell'Italia settentrionale e del Centro Europa. Trovandosi, poi, completamente fuori dal centro urbano, l'accesso alle migliori vie di comunicazione è immediato.

L'asse tirrenico è accessibile per via autostradale attraverso l'Autostrada A16 che dallo snodo di Canosa (BA) conduce a Napoli. Per rendere più agevole il flusso dei traffici veicolari generati dal



Fig. 2. Carta del Porto di Taranto.  
 Fonte: Autorità Portuale di Taranto, 2008, con modifiche.

porto di Taranto è in atto un ampio programma di adeguamento della viabilità interna e della relativa interconnessione con le grandi reti esterne. A regime il porto potrà contare sulle seguenti realizzazioni: un asse stradale interno di collegamento tra le varie sezioni del porto, con diramazioni verso ciascuna banchina o area operativa; l'apertura di nuovi accessi carrabili per ottimizzare i flussi veicolari in entrata e uscita dall'area portuale; un centro merci ferroviario raccordato con tutte le banchine; infine un efficiente collegamento del Molo Polisettoriale con le reti stradali e ferroviarie nazionali.

Inoltre, il nuovo varco doganale, il terzo del porto di Taranto, consentirà un incremento delle attività portuali facilitando l'accesso delle merci. Quest'ultimo è infatti strettamente collegato con il Corridoio 8<sup>1</sup>, tramite la SS7 Appia, sulla quale si svilupperà un importante scambio intermodale tra porto di Taranto, l'aeroporto di Grottaglie (dove si sta realizzando un insediamento dell'Alenia per la costruzione di fusoliere e parti importanti del Dreamliner 7E7 della Boeing) ed il Porto e l'Aeroporto di Brindisi. Lo stesso sarà inoltre collegato con il porto di Gioia Tauro tramite la dorsale ionica (SS106) e l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Tra gli altri benefici che l'inaugurazione di questa opera porterà alla città figurano il decongestionamento del traffico di mezzi pesanti, che

per accedere in porto erano costretti ad entrare in città, e la conseguente riduzione dell'inquinamento derivato dai gas di scarico. Per quanto riguarda i collegamenti ferroviari, il porto è collegato alla dorsale adriatica Bari-Bologna e alle direttrici per Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria. Il terminal contenitori del porto è dotato di un collegamento ferroviario diretto con la rete nazionale: ogni giorno da/per il terminal ionico partono e sono diretti in media tre convogli di merce containerizzata da/verso gli interporti di Nola, Bologna e Ancona. Il porto, infine, dista rispettivamente 90 e 75 km dagli aeroporti di Bari e Brindisi, da cui partono e arrivano quotidianamente voli da/verso i principali scali italiani ed europei; inoltre, a circa 20 km di distanza si trova lo scalo aeroportuale di Grottaglie che però non è ancora operativo.

## 2. Il porto mercantile: caratteristiche strutturali

Il porto di Taranto è suddiviso in cinque aree, date in concessione dall'Autorità Portuale, in relazione alla tipologia delle attività che vi si svolgono e dei prodotti o merci che vi transitano; la prima è dedicata alla siderurgia, la seconda alla lavorazione del petrolio, la terza all'attività cementifera, la quarta al terminal container, mentre nell'ultima



area sono presenti le banchine libere destinate alla movimentazione delle merci di diverse categorie merceologiche. La più estesa tra esse è dedicata all'attività siderurgica. L'acciaieria è, infatti, il principale cliente del porto di Taranto. Lo stabilimento siderurgico ILVA Spa, privatizzato nel 1995 ed acquisito dal gruppo Riva, ha rappresentato sin dall'inizio degli anni Sessanta il motore fondamentale dell'economia di Taranto. L'ILVA ha in concessione quattro sporgenti (numero 2, 3, 4 e 5) e una calata (numero 3), per un totale di 4.589 m di banchine e 931.000 mq di aree operative

(Tab. 2) (Autorità Portuale di Taranto, 2007a). Vi si sbarcano materie prime come minerale di ferro e carbon fossile, mentre prodotti siderurgici semilavorati e finiti sono oggetto sia di imbarco che di sbarco.

La movimentazione complessiva dei traffici connessi allo stabilimento siderurgico è pari alla media annua di circa 25 milioni di tonnellate tra materie prime e prodotti finiti. La movimentazione annua di quest'ultimi è di circa 8 milioni di tonnellate.

L'area destinata al terminal petrolifero è occu-

Tab 2. Caratteristiche delle banchine presenti nel Porto.

Denominazione dell'accosto	Concessionario	Lunghezza (m)	Pescaggio (m)	Tonnellaggio max. (dwt)	Aree operative (m <sup>2</sup> )	Merci movimentate
CALATA 1	===	240	8,5	20.000	1.800	Varie/ Ro-Ro
1° SPORGENTE Levante	===	320	9,5	25.000	1.600	Varie
1° SPORGENTE Ponente	===	330	12,5	25.000	13.000	Varie
TESTATA 1° SPORGENTE	===	130	8,0	2.000	===	Varie
CALATA 2	===	290	12,5	22.000	30.000	Varie
2° SPORGENTE Levante	ILVA Spa	515	16,0	100.000	9.000	Scarico minerale ferro
TESTATA 2° SPORGENTE	ILVA Spa	143	10,5 - 16,0	40.000	===	Combustibile Catrame
2° SPORGENTE Ponente	ILVA Spa	550	10,5	40.000	10.600	Materiale siderurgico
CALATA 3	ILVA Spa	230	12,5	12.000	4.000	Rottami ferro Loppa
3° SPORGENTE Levante	ILVA Spa	615	12,5	45.000	10.800	Materiali siderurgici
TESTATA 3° SPORGENTE	ILVA Spa	200	12,5	30.000	13.400	Combustibile Catrame
3° SPORGENTE Ponente	ILVA S.p.a.	630	12,5	45.000	12.200	Materiale siderurgico
CALATA 4	Cementir Spa	300	12,5	12.000	===	Carico e scarico cemento
4° SPORGENTE Levante	Cementir Spa	167	12,5	6.000	===	Cement loading
4° SPORGENTE Levante	ILVA Spa	434	25,0	300.000	===	Scarico ferro e carbone
TESTATA 4° SPORGENTE	ILVA Spa	72	25,0	2.000	===	Imbarco bitume
PONTILE PETROLI	ENI Spa	560 + 560	11,0	20.000	===	Prodotti petroliferi raffinati
CAMPO BOE AGIP	ENI Spa		22,0	300.000	===	Scarico di petrolio greggio
5° SPORGENTE MOLO OVEST	ILVA Spa	1.200	12,5	45.000	631.300	Prodotti siderurgici
MOLO POLISETTORIALE E CALATA 5	TCT Spa	2.000	14,0	===	1.000.000	Movimentazione di contenitori

Fonte: Autorità Portuale di Taranto, 2007a, p. 20.



pata interamente dall'ENI, che ha in concessione un pontile lungo 560 m, con un fronte d'accosto totale di 1.120 m. Esso viene utilizzato per lo sbarco e l'imbarco di petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati e derivati. Il trasbordo avviene mediante un sistema di condutture le quali collegano il pontile allo stabilimento petrolifero. Nel bacino del Mar Grande esiste, poi, un campo boe che accoglie le navi cisterna fino a 300.000 tonnellate per il trasporto del petrolio destinato alla raffineria; si tratta di un impianto speciale che consente il trasbordo del greggio dalle petroliere allo stabilimento attraverso condotte sottomarine. La media annua di movimentazione complessiva connessa al terminal petrolifero è pari a circa cinque milioni di tonnellate tra petrolio greggio e prodotti raffinati e derivati.

La suddetta terza area del porto è utilizzata dalla Cementir Spa<sup>2</sup>, che ha in concessione la calata 4 (300 m di lunghezza con pescaggio di 12,5 m) e un tratto del 4° sporgente Levante (Tab. 2). Al fine di facilitare il trasporto del cemento via mare, la caricazione diretta dei natanti avviene tramite il collegamento tra l'accosto portuale e l'impianto cementiero. Questa connessione è assicurata da un ponte mobile e da un nastro trasportatore.

Con l'inaugurazione, nel 2001, del terminal container, la fisionomia del porto di Taranto è decisamente cambiata. Dalla caratteristica di porto industriale, con la presenza di due importanti stabilimenti (l'ILVA e l'ENI), esso ha assunto, invece, quella di un grande snodo commerciale marittimo internazionale, tra i principali del Mediterraneo, con una capacità di movimentazione di oltre 2 milioni di TEUs all'anno. Le grandi potenzialità commerciali del porto di Taranto si sono espresse nel modernissimo *hub port*, sul Molo Polisettoriale. Questo dispone di ampio spazio per i servizi di supporto, ed è in concessione alla Taranto Container Terminal Spa (TCT), società del Gruppo Evergreen Marine Corporation di Taiwan, compagnia di navigazione tra i leader mondiali nel trasporto marittimo containerizzato, che imponendo una fortissima specializzazione, ha trasformato l'area portuale in un importante snodo nelle rotte transoceaniche di gigantesche navi container (*mother*). Il *transhipment* rappresenta circa il 90% delle attività del terminal ed il restante 10%, tendenzialmente in aumento, è costituito dalle importazioni e dalle esportazioni. Il terminal, con le proprie linee di navigazione, costituisce un'arteria globale di collegamento con il Vicino/Medio/Estremo Oriente, l'America e l'Europa. Sono attive al momento cinque linee oceaniche di navigazione e altre otto linee di navigazione *feeder* che distribui-

scono le merci in tutto il Mediterraneo fino al Mar Nero. Il terminal, come summenzionato, è collegato direttamente con la rete ferroviaria nazionale e con la rete stradale è ciò consente un trasporto intermodale più rapido ed efficiente, evitando al contempo problemi di congestionamento del traffico cittadino.

Sebbene la maggior parte del traffico contenitori sul terminal di Taranto sia generato da Evergreen e da Lloyd Triestino (la società italiana che entrò a far parte del gruppo Evergreen nel 1998), gli impianti della TCT, sono disponibili a tutti gli operatori di navi porta-*container* di altre compagnie di navigazione che attraccano nel porto.

### 3. L'attività del porto

Nell'ultimo decennio, l'attività del porto di Taranto è cresciuta notevolmente. Tra il 1999 e il 2006, il traffico merci è aumentato di circa 13,4 milioni di tonnellate (da 36.051.047 a 47.221.400), registrando un incremento complessivo del 26% in 7 anni e mediamente del 7% su base annua. Nel 2007, nonostante una flessione del 4,4% del volume di merci movimentate, il porto di Taranto si è confermato al secondo posto della graduatoria italiana, con un traffico merci di 47,2 milioni di tonnellate, costituite prevalentemente da rinfuse solide e altre merci (rispettivamente 46,6% e 25,8% del totale) e, per la restante parte, da rinfuse liquide e merci in container (rispettivamente 17,6% e residuo 10,1% da merci in container). Nel 2008 fattori quali la crisi economica su scala mondiale e l'elevata oscillazione del prezzo del petrolio hanno determinato un'ulteriore flessione del volume di merci movimentate, da 47,2 a 43,2 milioni di tonnellate (-8,4%). Tale ridimensionamento dell'attività è attribuibile in massima parte alla minore movimentazione di rinfuse liquide e altre merci (rispettivamente -23,7% e -16,8%). Gli effetti della crisi mondiale hanno manifestato maggiormente la loro gravità nel 2009, quando si è registrata una considerevole flessione della quantità di merce movimentata con un saldo negativo del 36% (Fig. 3). Il terminal container situato sul Molo Polisettoriale non ha risentito particolarmente della crisi economica internazionale e, in un'area di circa 930.000 mq con una capacità operativa di oltre 35.000 TEUs e un'ulteriore capacità di stoccaggio di container vuoti di 45.000 TEUs, è stato, comunque, in grado di movimentare, nel 2009, oltre 5 milioni di tonnellate di merci.

Contrariamente al quadro nazionale, nel quale la rinfusa liquida primeggia rispetto alle altre ti-



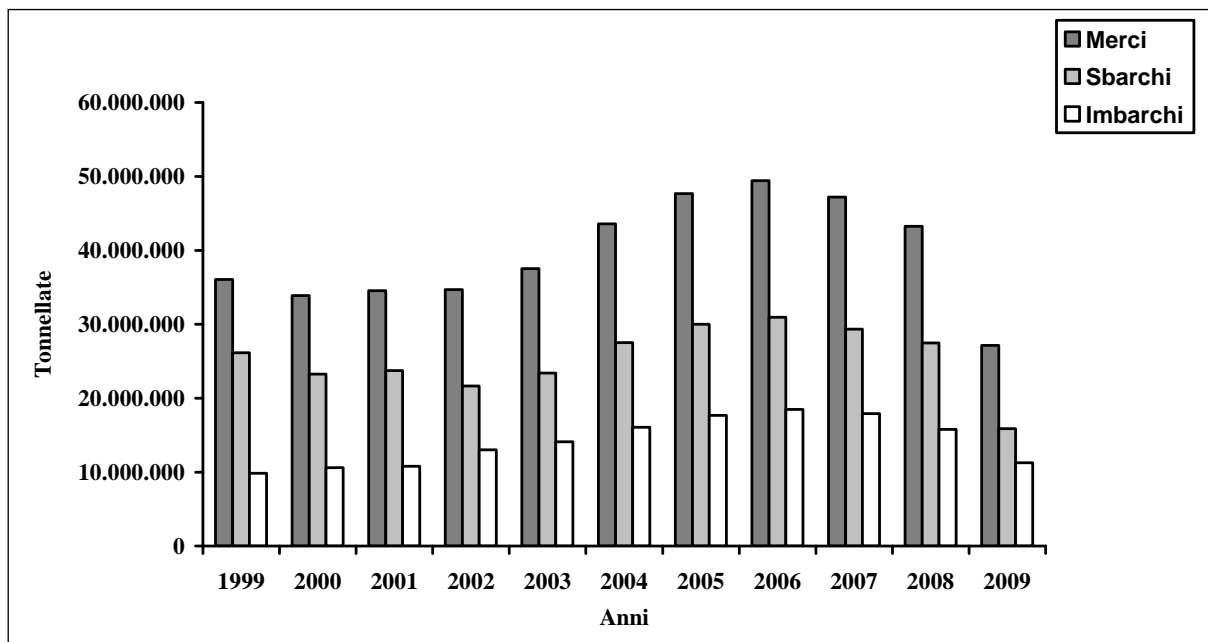


Fig. 3. Porto di Taranto: merci movimentate dal 1999 al 2009.  
 Fonte: Elaborazione su dati dell'Autorità Portuale.

pologie di carico (concentrando il 47% circa del traffico marittimo di merci), nel porto di Taranto la tipologia di carico più diffusa sono le rinfuse solide, seguita dalle rinfuse liquide e dai container. Tra il 1999 e il 2007, le rinfuse liquide imbarcate o sbarcate nel porto di Taranto sono aumentate mediamente del 26% (da 6.125.000 a 8.308.950 tonnellate); la quantità delle rinfuse solide movimentate è rimasta pressoché la stessa (da 21.526.280 a 21.988.000 tonnellate). In entrambi i casi, a partire dal 2007, si registra una flessione negativa nella

movimentazione, soprattutto per quel che riguarda le rifuse solide (Fig. 4).

La crescita disomogenea delle diverse tipologie di carico, ha determinato una flessione dell'1,2% del contributo delle rinfuse solide al volume di merci movimentate ogni anno, accompagnato da una sostanziale tenuta del contributo delle rinfuse liquide e da una riduzione del 2,1%, di quella dei container. Come si evince dalla Fig. 5, il traffico container, a partire dal 2001 (anno di inaugurazione del terminal), è costantemente aumentato fino

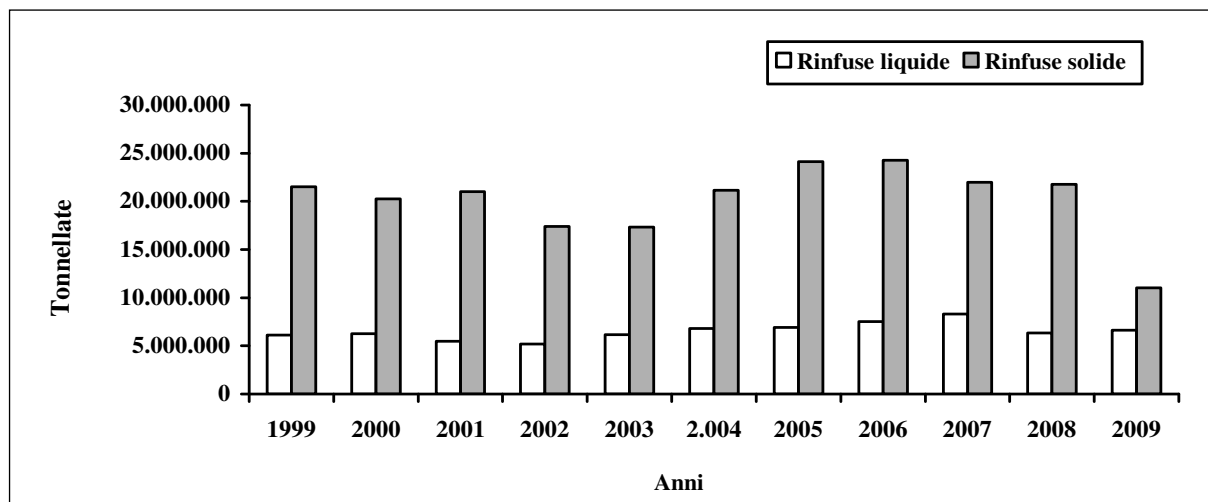


Fig. 4. Porto di Taranto: rinfuse liquide e solide movimentate dal 1999 al 2009.  
 Fonte: Elaborazione su dati dell'Autorità Portuale.

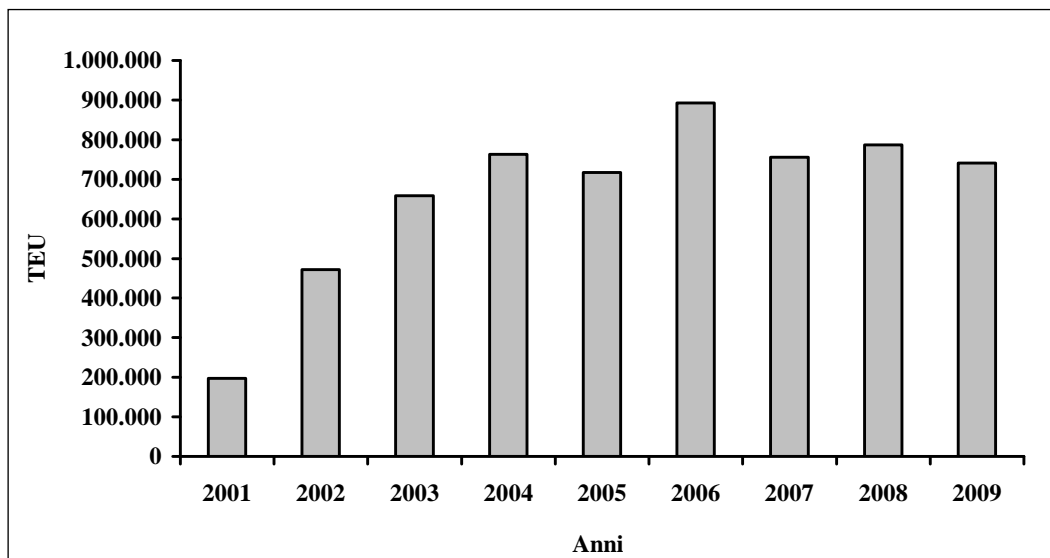


Fig. 5. Porto di Taranto: container movimentati (TEUs) dal 2001 al 2009.  
 Fonte: Elaborazione su dati dell'Autorità Portuale.

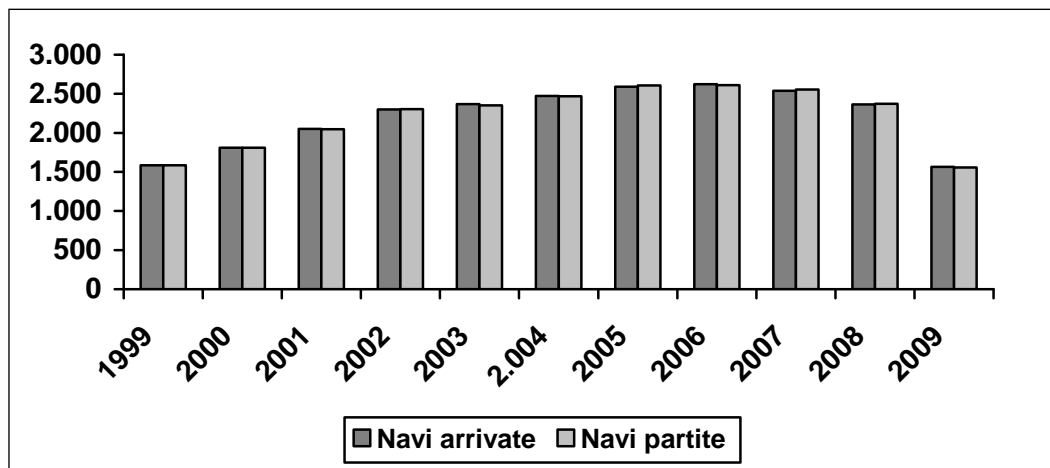


Fig. 6. Porto di Taranto: navi arrivate e partite dal 1999 al 2009.  
 Fonte: Elaborazione su dati dell'Autorità Portuale.

al 2007. Negli ultimi due anni analizzati, invece, si è registrata una flessione del 15% del movimento, per le ragioni già ricordate.

Infine, per quel che riguarda le navi approdate e partite nel porto di Taranto, il numero è aumentato da 3.172 nel 1999, a 5.231 nel 2006 (+39%), con una flessione di circa 2.000 unità negli ultimi tre anni (Fig. 6).

Al consolidamento del porto di Taranto come uno dei principali *hub* a livello nazionale e europeo, ha corrisposto un adeguamento delle infrastrutture del porto destinate al traffico marittimo di merci. Un elemento che contraddistingue il

porto di Taranto è la discontinuità della sua circoscrizione territoriale, dovuta alla presenza di aree classificate come demaniali marittime unitamente ad aree private ed aree patrimoniali. Tale discontinuità consente di suddividere il porto in due parti, in rada (1-5) e fuori rada (6-7). Nonostante l'attività del terminal container del porto di Taranto abbia registrato un incremento considerevole del volume di merci movimentate e l'utilizzo di impianti e tecnologie informatiche di prim'ordine, oltre alla favorevole posizione geografica, abbia assicurato al terminal un ruolo crescente quale punto di snodo nei collegamenti





marittimi europei e trans-europei, l'esigenza di preservare e accrescere ulteriormente tale ruolo rende indispensabile la realizzazione di un piano strategico, con particolare attenzione allo sviluppo di attività logistiche e industriali connesse alla movimentazione dei container. La competitività di un porto è, infatti, sempre più connessa non solo alla rapidità ed efficienza con le quali vengono effettuate le operazioni di carico/scarico merci dalle grandi navi portacontainer alle navi di più piccole dimensioni o ai treni dedicati (che attualmente rappresentano, rispettivamente, il 90% e il 10% dell'attività del terminal di Taranto), quanto all'offerta di servizi di logistica integrata alle merci e alla loro successiva lavorazione, assemblaggio, imballaggio, etichettatura, certificazione e distribuzione sul territorio.

L'evoluzione del porto di Taranto da scalo di sola movimentazione ad *hub* in grado di offrire servizi di logistica integrata, oltre a servizi complementari per le merci, i mezzi, gli operatori (dogana, finanza, banche, posta), consentirebbe di perseguire molteplici obiettivi. In particolare verrebbe meno il *gap* infrastrutturale rispetto ad altri porti nazionali ed europei, che hanno già avviato o hanno allo studio progetti di sviluppo dell'attività portuale in grado di rispondere alla domanda di logistica integrata degli operatori, delle compagnie marittime, delle imprese. In questo modo, il porto di Taranto sarebbe in grado di consolidare e incrementare ulteriormente il proprio ruolo nell'ambito del trasporto marittimo europeo e internazionale ed evitare di divenire nel tempo uno scalo adibito al solo transito dei container e di offerta di servizi a valore aggiunto basso, se non pressoché nullo (Eurispes, 2009).

Infatti, la sola attività di movimentazione dei container e delle merci in transito non soltanto ha un valore aggiunto ridotto, ma non è più in grado di agire come volano di crescita dell'economia del contesto in cui opera il porto, sia in termini occupazionali sia in termini di stimolo allo sviluppo del tessuto imprenditoriale locale.

#### **4. L'evoluzione del porto: prospettive di sviluppo e iniziative in cantiere**

Per quanto sin qui detto, il Porto di Taranto gode indubbiamente di notevoli vantaggi di posizione sia alla scala sovra-regionale che a quella locale. La relativa vicinanza agli stretti di Suez e Gibilterra, rendono lo scalo tarantino tra i più strategici nel Mediterraneo; inoltre, la sua posizione sul territorio pugliese gli consente di servire in ma-

niera efficace sia le direttrici europee che quelle nordafricane e mediorientali, tramite una rete di rotte asservite da navi *feeder* e una rete viaria per il trasporto terrestre stradale e ferroviario, con una conseguente riduzione dei tempi effettivi per l'instradamento delle merci unitizzate.

La vera sfida, però, per stabilire quali porti si affermeranno nei prossimi anni nel Mediterraneo dovrà considerare aspetti diversi dal semplice risparmio di giorni di navigazione sulle rotte transoceaniche. Molto più determinante sarà, invece, la velocità di risposta e l'efficienza complessiva della catena logistica nella quale il singolo porto sarà inserito. Del resto, il maggior traffico merci si registra ancora nei porti del Nord Europa, e ciò dimostra come la maggiore vicinanza geografica ai mercati di sbocco o di provenienza delle merci non sia l'unica determinante nella scelta delle grandi compagnie del trasporto internazionale. Occorrono, altresì, altri elementi attrattivi quali l'efficienza organizzativa, una più articolata infrastrutturazione e standard di qualità elevati. L'efficienza e la rapidità richieste in ogni singolo snodo della catena logistica esigeranno che anche i porti secondari della rete siano dei *transit point* organizzati in modo da connettere al minor costo e nel più breve tempo possibile le direttrici marittime con una pluralità di mercati situati a grandi distanze dai punti di sbarco o di imbarco delle merci. Di conseguenza, anche i fattori competitivi dai quali dipenderà il successo dei porti, compresi quelli *feeder*, andranno ricercati, prima che nella posizione geografica, nel grado di integrazione tra il porto e le altre strutture intermodali presenti alle sue spalle, nella facilità, ampiezza e velocità dei collegamenti stradali e ferroviari, nel contenuto tecnologico degli impianti, nell'informatizzazione delle procedure, e nella flessibilità ed efficienza dell'organizzazione del lavoro al suo interno.

In tal senso l'Autorità Portuale tarantina e le istituzioni locali hanno progettato e, in parte realizzato, un ampliamento funzionale del molo polisettoriale attraverso tre importanti progetti: il *Distribark*, l'*Agromed*, il *Ditek*, con l'intento di ampliare la gamma delle attività portuali creando un sistema di offerta logistica integrata, in grado attrarre, sempre più, flussi di merci che altrimenti transiterebbero altrove. Gli effetti combinati di questi fattori sarebbero l'aumento complessivo dei flussi di merci gravitanti sul porto di Taranto; la riduzione dei rischi connessi all'eccessiva dipendenza di un porto da un solo tipo di traffico; le maggiori possibilità di equilibrare i flussi in entrata ed in uscita; la creazione delle prospettive di mercato che giustifichino potenziali investimenti

da parte dei principali operatori logistici e del trasporto marittimo; infine, l'opportunità di trattene- re nell'area parte del valore aggiunto creato nelle varie fasi della catena logistica.

Il progetto del *Distripark* nasce dalla volontà di realizzare a Taranto una struttura simile a quelle già operanti da molto tempo nei più importanti e dinamici porti europei. L'obiettivo è quello di attrarre ed organizzare nelle aree retroportuali attività materiali e immateriali per il trattamento e la distribuzione delle merci containerizzate, favorendo così l'insediamento di piccole e medie imprese manifatturiere, con processi produttivi ad alta intensità di manodopera, che trasformano semilavorati e componenti di provenienza nazionale ed internazionale (Zanovello, 2005). Inoltre, un ulteriore valore aggiunto dell'iniziativa sta nelle particolari agevolazioni doganali assicurate dal Regolamento Comunitario nel caso in cui si riesportino prodotti perfezionati al suo interno.

La scelta di localizzare un *Distripark* anche a Taranto viene supportata ulteriormente dalla presenza della TCT del Gruppo Evergreen, che costituisce allo stesso tempo un'opportunità ed una minaccia, poiché, in presenza di una scarsa movimentazione non *transshipment* da parte di tale operatore, l'iniziativa ha ridotte possibilità di successo. Diviene pertanto fondamentale l'attrazione di più operatori nel porto e risulta necessario elaborare progetti dettagliati di sviluppo delle strutture, nonché di coerenti piani finanziari e di marketing. Il progetto del *distripark* tarantino, attualmente in fase di attuazione, non contiene ancora dettagli relativi alla definizione degli spazi e alla costruzione delle strutture destinate ad accogliere le varie funzioni produttive e commerciali. L'intervento principale attualmente *in progress* è relativo alla solo infrastrutturazione di base dell'area, per un investimento di circa 12 milioni di euro. L'operazione, che prevede un impegno finanziario complessivo di circa 160 milioni di euro è promosso dalla Provincia, dal Comune, dalla Autorità Portuale e della Camera di Commercio di Taranto che hanno costituito la Società consortile a r.l. a totale capitale pubblico "*Distripark Taranto*", operativa dal 2002, che ha da tempo concluso le attività di esproprio dell'area utilizzando le risorse provenienti dalla Delibera CIPE 155/2000. L'insediamento di un *distripark* nell'area retroportuale di Taranto costituisce un elemento importante per sviluppare, attorno ai traffici marittimi, un indotto che generi, con bassi impatti ambientali, un arricchimento per il territorio. È la capacità di produrre valore aggiunto, in particolare, a rappresentare uno dei punti di forza delle attività che vi

trovano collocazione e che si dispongono lungo la catena del valore.

Il secondo importante progetto per l'ampliamento e il potenziamento del porto di Taranto è l'*Agromed*. Esso prevede la costruzione di un centro per la lavorazione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli. L'intervento si colloca nella stessa logica, già evidenziata per il *distripark*, della creazione di filiere di produzione a maggior valore aggiunto. Il centro *Agromed*, anch'esso collocato nell'area retroportuale, dovrebbe raccogliere le produzioni tipiche del territorio tarantino e trattarle prima della loro introduzione sul mercato. L'investimento previsto è di circa 18,5 milioni di euro in 4 anni, di cui circa 9 milioni coperti da finanziamento pubblico (Europrogetti e Finanza, 2000).

La ricchezza dell'area tarantina e dei territori vicini, in termini di risorse agricole, potrebbe condurre alla realizzazione di più strutture di trasformazione e commercializzazione dei prodotti. A livello territoriale sarà necessario, quindi, aprire un confronto tra le rappresentanze istituzionali dei Comuni limitrofi perché si eviti la moltiplicazione di strutture analoghe, fenomeno che avrebbe il solo effetto di far perdere a ciascuna la massa critica necessaria per ottenere economie di scala nella produzione. L'*Agromed* tarantino beneficia di una posizione di privilegio derivante dalla collocazione nell'area retroportuale. La stretta relazione con il porto può generare, infatti, notevoli economie esterne, soprattutto a favore della capacità d'esportazione dei prodotti della trasformazione. La realizzazione di questo progetto innovativo potrebbe consentire il rafforzamento delle strutture produttive tarantine, migliorandone l'organizzazione distributiva, favorendo il consorzio sia degli imprenditori agricoli sia degli operatori del trasporto, e facilitando lo sviluppo di nuove attività di trasformazione e di nuovi servizi ad elevato valore aggiunto.

La scelta di ubicare un centro agroalimentare di rilevanti dimensioni a Taranto deriva dalla presenza di un'offerta locale di significative proporzioni. La sua portata potrà poi estendersi anche ad altri territori extra provinciali se la presenza di servizi alla commercializzazione renderà conveniente al produttore singolo o associato di preferire il conferimento al mercato piuttosto che vendere la produzione ad intermediari commerciali. L'assenza di una struttura simile di rilevanza nazionale in tutto il Mezzogiorno crea una situazione di squilibrio territoriale nella distribuzione; quindi, un centro agroalimentare localizzato a Taranto potrebbe costituire un importante luogo di raccolta e snodo



dal quale le merci vengono instradate sulla direttrice adriatica per raggiungere direttamente non solo i mercati del Nord Italia e Nord Europa, ma anche i mercati del Medio ed Estremo Oriente, che rappresentano da alcuni anni una delle realtà più nuove e promettenti per le esportazioni di prodotti agro-alimentari italiani.

Infine, tra i progetti relativi a nuovi insediamenti per attività di carattere portuale, industriale e terziarie, presentati all'Autorità Portuale di Taranto, vi è il *Ditek*, un distretto tecnologico integrato per l'assemblaggio delle merci containerizzate. Questo progetto vede coinvolti la società italiana Sire logistica ed una cordata di investitori statunitensi tra cui il gigante dell'elettronica Ats e la banca di affari americana Westlands Securities. Il maxi-investimento da 900 milioni di euro sfrutterà un'idea di logistica innovativa, applicata attualmente nel porto di Shanghai per gestire oltre dieci milioni di TEUs l'anno. Inoltre l'insediamento ionico, per il quale si prevedono circa cinque anni di lavori, non si limiterà alle attività di *transshipment* dei contenitori, ma svolgerà diverse attività produttive come quelle di assemblaggio tecnologico di beni di consumo di diverso tipo, di *food processing* e di *frost storing*, che saranno effettuate con nuove tecnologie applicate per la prima volta in Europa, andando così a delineare un progetto essenziale per lo sviluppo dei traffici dello scalo tarantino (Galati, 2007).

Le aree individuate per la realizzazione della nuova infrastruttura, la cui superficie sarà di centoventi ettari, sono il quinto sporgente (attualmente utilizzato in autonomia gestionale dall'ILVA), che verrebbe raddoppiato, e l'ex *yard* Belleli. Il distretto si baserà non solo su un terminal container, ma anche sull'utilizzo di strutture che verranno realizzate nelle adiacenze del retroterra portuale e che consentiranno la lavorazione dei materiali e dei prodotti dei container e che potrà sviluppare circa 2.500 posti di lavoro direttamente impiegati nella struttura e circa 4.000 nell'indotto, oltre alla forza lavoro coinvolta nei lavori di realizzazione della struttura.

## 5. Considerazioni conclusive

I traffici marittimi hanno avuto e continuano ad avere un notevole sviluppo, dovuto a molteplici concause: il vertiginoso e sempre più accentuato interscambio di merci tra i continenti; la grande differenza di sviluppo del settore tecnologico; la creazione e distribuzione della ricchezza nel contesto dell'economia mondiale; la differenza dei

costi dei prodotti per il differente costo del lavoro; l'apertura di nuovi mercati di dimensioni immense; infine, la forte crescita dei Paesi emergenti.

Dall'analisi sin qui svolta, è emerso come l'andamento recente dei traffici marittimi nel Mediterraneo ne stiano modificando il ruolo, amplificandone la naturale vocazione di centralità tra le rotte transoceaniche. "Se fino a pochi anni fa il Mediterraneo era considerato come una mera «via di transito» per le grandi compagnie marittime [...], oggi esso ha acquisito una nuova fisionomia, configurandosi come crocevia dei più importanti flussi transoceanici, come centro nodale degli scambi commerciali fra i paesi del suo bacino e come seconda «porta d'accesso» all'Europa, che si va ad affiancare alla porta d'oro dei grandi porti dei mari del Nord" (Taviano, 1998, p. 162). In un futuro ormai prossimo, l'Europa ed il Mediterraneo saranno ancora più vicini dando luogo ad un unico grande mercato, guardando a questo grande mare come il centro strategico per incontri e confronti. È infatti prevista, nei prossimi anni, la costruzione di una zona di libero scambio, che per peso e dimensioni sarà tra le più grandi del mondo. Si tratta di un'occasione unica per la crescita economica e strategica dell'intera area mediterranea, destinata ad incrementare gli scambi commerciali ed i flussi di investimento tra gli Stati membri.

In questo nuovo scenario, il porto di Taranto conferma come i porti che sono stati per lungo tempo industriali cercano nuovi ruoli nella globalizzazione grazie al dinamismo dell'industria del container (terminal e linee). Questo nuovo dinamismo ha attratto nuovi investimenti nazionali ed esteri e, inevitabilmente, nuova occupazione. Se pur lentamente, la città ionica sta abbandonando il suo modello monoproduttivo, quasi completamente caratterizzato dalla grande industria, per trasformarlo in uno ad economia diversificata. Il *waterfront* urbano, quindi, non solo come avanzato a servizio dell'industria siderurgica e petrolifera ma, in anni recenti, come sede per l'ubicazione di servizi avanzati per il commercio marittimo internazionale. In altre parole, il porto tarantino prova a perdere quella funzione "servente" alla politica economica che ha guardato ai porti come strumenti di rifornimento di materie prime alle industrie di base, siderurgiche, metallurgiche, alle raffinerie orientate a privilegiare opzioni volte a fruire i vantaggi della localizzazione costiera (Lucia, 2002).

In tal senso, il percorso verso uno sviluppo urbano integrato con l'intera attività portuale sembra segnato ma occorre che l'attenzione di tutti

gli *stakeholder* rimanga alta affinché tale sviluppo sia costante. Vale d'esempio l'esperienza del porto di Gioia Tauro, che, ideato nel 1971 in vista della realizzazione del quinto Centro siderurgico italiano, è rimasto privo di destinazione fino al 1993, quando la Contship Italia Spa presentò al Ministero dei Trasporti un progetto per la realizzazione di un ampio terminal container dedicato al *transshipment*. Il conflitto d'uso del suolo venutosi a creare in quei ventidue anni di inattività, tra sviluppo agricolo definitivamente compromesso e sviluppo industriale mai decollato, ha macroscopicamente evidenziato i problemi di un capitale fisso sociale rimasto per lungo tempo inutilizzato. Sono occorsi, quindi, quasi venticinque anni, affinché il porto di Gioia Tauro si trasformasse "da manualistico *case study* sui fallimenti pubblici in nodo nevralgico della complessa rete dei traffici mondiali" (Taviano, 1998, p. 166).

Occorre, quindi, basare le strategie di sviluppo portuale attuale e futuro sul riconoscimento attivo delle risorse e delle vocazioni tradizionali, precisando che ciò, ovviamente, non significa perpetuare comportamenti, tecnologie e servizi, strutture portuali superate, e neppure attività evocative delle vecchie funzioni che condurrebbero a una banalizzazione dell'area rivitalizzata. Significa, invece, evitare che interventi fondati sulla realizzazione di modelli sperimentati altrove con successo, per motivi di profitto, di sicurezza o semplicemente di imitazione, possano provocare una perdita di identità e di individualità dei luoghi (Lucia, 2002). Insomma, se da un lato occorrerà rinsaldare le relazioni urbane tra il porto e il suo retroterra, dall'altro bisognerà investire nella ricerca di modalità di gestione, di tali relazioni, sempre più efficienti.

La maggiore libertà localizzativa e il problema delle diseconomie provocate dalla congestione delle regioni portuali possono favorire l'allontanamento dal porto di molte attività produttive, o di parti di esse. Ne risultano una nuova articolazione spaziale della struttura economica ed una nuova divisione territoriale del lavoro, con profonde ripercussioni sui porti e sui sistemi economici delle aree portuali. Diventa allora di fondamentale importanza per il futuro economico delle aree portuali, da un lato incrementare la portata dei fattori polarizzanti (costituiti dalle economie di scala dell'impianto portuale e delle industrie, dalle economie di concentrazione territoriale e dalle altre convenienze localizzative) e, dall'altro, ridurre i fenomeni che possono impedire il tradursi in atto delle potenzialità localizzative e dei possibili fattori di sviluppo. È importante che l'area portuale resti titolare delle funzioni direzionali delle atti-

vità produttive e centro di produzione e di offerta dei servizi di rango più elevato. "Nel recente dibattito sull'evoluzione della portualità nei paesi più sviluppati e sulla natura delle relazioni che essa stabilisce con il territorio costiero su cui insiste, l'attenzione si concentra soprattutto su tre questioni: la minore capacità, rispetto al passato, delle attività legate all'orizzonte marittimo di sostenere occupazione e redditi, come conseguenza delle innovazioni tecnologiche ed organizzative che hanno investito il ciclo di trasporto (containerizzazione e intermodalità); [...] la crescente difficoltà di armonizzare le attività portuali-industriali con preoccupazione di natura ambientale, soprattutto nelle aree densamente popolate; [...] la crescente competizione per l'uso dello spazio costiero, che rende il *waterfront*, in particolare urbano, una risorsa sempre più contesa tra le diverse attività, rispetto alle quali le destinazioni di uso portuale sono spesso svantaggiate, a motivo della crescente attenzione alla «qualità di vita» nell'ambiente urbano, dell'evoluzione degli atteggiamenti pubblici rispetto all'uso ricreativo dell'acqua, nonché del dinamismo delle attività terziarie e metropolitane" (Soriani, 2002, p. 20).

La politica portuale deve puntare sugli elementi di forza del sistema italiano e meridionale in particolare, per metterlo in grado, una volta pervenuto a dotazioni infrastrutturali e di servizi adeguati, di competere in condizioni di parità con gli altri porti di maggiore importanza del Nord Europa e del Mediterraneo. Sarà necessario intervenire sempre più sul versante della realizzazione delle infrastrutture ed in particolare dei collegamenti intermodali, che hanno evidenziato, a volte in modo drammatico, le loro carenze, senza, tuttavia, trascurare l'aspetto relativo al continuo rinnovamento delle strutture interne agli scali, i quali devono anche assicurare mezzi e macchinari in linea con il progresso tecnologico. Non si potrà, inoltre, non tener conto del settore dei servizi e dei costi che tali servizi generano, dello snellimento delle procedure burocratiche, della loro informatizzazione. In tal senso, se sono auspicabili ulteriori interventi legislativi che, a fronte di nuove disponibilità finanziarie per la realizzazione delle strutture mancanti, intervengano per ridurre vincoli ed impedimenti, è anche necessario che le Autorità Portuali esplichino pienamente i principali compiti di programmazione, di coordinamento, di promozione e di controllo delle attività portuali, commerciali ed industriali ad esse attribuiti.

Nel settore del *transshipment*, che è quello ormai prevalente nel trasporto merci containerizzate, almeno a livello internazionale ed intercontinentale,



appare necessaria una più marcata specializzazione dei ruoli fra i porti meridionali. La concorrenza fra gli scali del Mezzogiorno in tale settore non è necessariamente apportatrice di effetti benefici: in altri termini, non tutti i porti del Meridione possono aspirare al ruolo di *hub* di *transshipment*. Alcuni di essi, come ad esempio Salerno, Catania e Bari, possono puntare, con maggiori prospettive di successo, al traffico di cabotaggio, allo *Short Sea Shipping* (per lo sviluppo delle “Autostrade del Mare”), a quello crocieristico e di movimento passeggeri in genere, nonché al traffico *feeder*.

Gli scali meridionali devono, inoltre, cogliere le opportunità rappresentate dalla loro vantaggiosa posizione geografica rispetto alle rotte che collegano *Far East*, Mediterraneo, Nord e Sud America, per proporsi sempre più come convenienti e competitivi porti di scalo sul piano della riduzione dei tempi di navigazione e di resa, dell’efficienza dei servizi e degli spazi offerti, da cui possono derivare riduzioni di costi tali da costituire un richiamo appetibile per le grandi compagnie di navigazione. Sull’esempio di Genova, il cui porto è stato assunto come termine di paragone, in quanto considerato storicamente il capofila della portualità italiana, alcuni porti a diretto contatto con il centro urbano delle rispettive città quali Palermo, Napoli, Cagliari, Catania, devono inoltre poter intraprendere una nuova politica di valorizzazione del *waterfront*, allo scopo di pervenire ad una diversa e più funzionale fruizione degli spazi portuali da parte della città (Timpano in [www.logisticaeconomica.unina.it](http://www.logisticaeconomica.unina.it)).

I cambiamenti storici e sociali in corso (sviluppo dei Paesi Asiatici e Nord Africani con conseguente aumento dei traffici nel bacino del Mediterraneo, effetti della globalizzazione sul sistema trasportistico in generale) impongono una sempre più attenta pianificazione delle azioni strategiche di sviluppo della portualità. “La globalizzazione ha esteso e approfondito gli effetti della containerizzazione. I sistemi produttivi sono sempre di più sistemi globali, che funzionano con logiche globali. Le imprese dipendono sempre più dai servizi *door-to-door* e dalle consegne *just in time* che si affidano al *container*. I commerci disegnano flussi che sono sempre più organizzati dalla logistica; i porti, che una volta erano *gateway* (se erano efficienti, altrimenti erano dei semplici «colli di bottiglia»), oggi non sono altro che uno degli anelli delle catene logistiche. Rispetto all’organizzazione di queste ultime, sono proprio le compagnie di navigazione che svolgono un ruolo sempre più importante, organizzando in misura sempre maggiore anche il lato continentale del trasporto. In questo con-

testo, la scelta di un porto riflette valutazioni sulle condizioni, l’affidabilità e l’economicità dell’intera catena, piuttosto che sui «meriti» specifici dei singoli porti” (Slack, 2002, p. 70).

Il porto di Taranto è sicuramente un ottimo porto naturale e l’insediamento dell’ILVA e della multinazionale Evergreen ne sono una conferma. Ma, come si è precedentemente affermato, il vantaggio naturale non è sufficiente a rendere il porto tarantino preferito tra gli altri concorrenti nel Mediterraneo. Gli elementi su cui si baserà la competizione sono diversi e tra questi un ruolo centrale lo avranno i seguenti: qualità delle infrastrutture retroportuali; profondità dei fondali; efficienza dei sistemi intermodali. Questi potenzialmente sono i punti di forza del porto di Taranto, ma attualmente ne rappresentano anche le principali debolezze, a causa dei continui ritardi nella traduzione concreta delle misure di programmazione e dei progetti già definiti. In tale ottica, l’Autorità Portuale si sta attivando con tutti i mezzi a sua disposizione ponendo finalmente in essere, mediante la redazione del Piano Operativo Triennale 2008/2010 (comprendente il nuovo Piano Regolatore Portuale), lo sviluppo della piastra logistica portuale, la quale darà soluzione al problema della richiesta di infrastrutture retroportuali e di sistemi intermodali di comunicazione adeguati.

L’analisi *swot* realizzata dall’Autorità Portuale (Tab. 3) evidenzia chiaramente le criticità che dovranno essere migliorate e gli elementi di successo su cui lavorare per mantenere e aumentare le quote di mercato. La presenza di un porto efficiente e di livello mondiale costituisce un potente fattore d’attrazione per le aziende che operano nel settore import/export e per quelle che intendono proporre i propri prodotti all’attenzione dei mercati internazionali. La crescita di un tessuto d’aziende di piccole-medie dimensioni, in grado di generare volumi di traffico domestico sufficienti a sostenere lo sviluppo di nuovi servizi intermodali verso altre parti d’Italia, è una condizione essenziale affinché le movimentazioni del porto non siano legate unicamente al *transshipment*, ma anche ad attività a maggior valore aggiunto (ad esempio, lavorazioni a terra dei manufatti movimentati, etichettatura, ecc.). Oltre lo sviluppo del porto da un punto di vista strettamente mercantile, nel quale la localizzazione del *Distribark*, dell’*Agromed* e del *Ditek* possono configurarsi come struttura logistica integrata di un moderno complesso portuale, industriale e commerciale, nell’ottica di una progettualità legata a possibili sviluppi turistici della città di Taranto e del suo *hinterland*, anche il Molo San Cataldo, adeguatamente recuperato, potrebbe co-

Tab. 3. *Swot analysis* del Porto di Taranto.

		CONTESTO INTERNO		CONTESTO ESTERNO	
		Punti di Forza	Punti di debolezza	Opportunità	Rischi
Tipologie di carico	<b>Contentori</b>	Presenza locale consolidata di un grande operatore internazionale	Terminal T.C.T. dedicato, di fatto non utilizzato da terzi	Mercato dei traffici containerizzate in continua crescita	Concorrenza da parte di Napoli ed eventualmente da parte di Salerno Concorrenza (parziale) da parte di Salerno di Gioia Tauro
	<b>Merci industriali</b>	Presenza locale di industrie con grandi volumi di traffico consolidato			Dipendenza dalle strategie evolutive delle industrie
	<b>Ro-ro e traghetti</b>		Mancanza di operatori locali del settore	Posizione geografica verso la Grecia comparabile agli altri porti regionali	Possibile competitività con Bari
			Tariffe dei servizi nautici poco concorrenziali Mancanza di strutture di accoglienza	Posizione geografica vantaggiosa verso il Mediterraneo meridionale Complementarità con Bari e Brindisi	
	<b>Crociere</b>	Attrattività turistica del territorio	Mancanza di strutture di accoglienza Deviazione di rotta per effettuare lo scalo		
<b>Generale</b>	Previsione di realizzazione di una "Piastra Logistica" e di un Distripark Possibilità di insediamento di attività produttive (porto di 3ª generazione)	Tariffe dei servizi nautici non migliori della media degli altri porti	Semplificazione dell'articolazione tariffaria Possibile acquisizione di merci convenzionali ed utilizzo di strutture logistiche	Centralismo e rigidità del sistema tariffario dei servizi nautici, che ostacola la riduzione delle tariffe	
Infrastrutture portuali		Disponibilità di spazi	Collegamenti ferroviari e stradali attualmente carenti Mancanza di una stazione marittima		
		<b>Ambiente e territorio</b>	Localizzazione del porto defilata rispetto alla città	Localizzazione di un bacino acqueo chiuso, con uso cittadino e con mitilicoltura	Possibilità di fruizione cittadina da parte dell'ambito portuale
Cesura territoriale dovuta alla linea ferroviaria	Aree e bacini portuali con necessità di caratterizzazione, problemi nella gestione dei fanghi di risulta		Piani dei collegamenti definiti e condivisi, aree da tutelare definite ed indipendenti dalle funzioni portuali, interfaccia con la città compatibile con i piani di trasformazione urbana	Presenza di aree industriali con possibilità di deterioramento ambientale e rischio incidenti	
<b>Cultura e professione</b>			Strutture operative dinamiche e con potenzialità		Carenza di una cultura portuale nella cittadinanza
		Carenza di ampie relazioni ed esperienze internazionali tra molti operatori	Possibilità di attrazione di nuovi operatori di adeguato livello		
				Diffusione delle problematiche portuali tra la cittadinanza	

Fonte: Autorità Portuale di Taranto, 2007b e 2009.

stituire un significativo punto di accesso dei flussi dei visitatori, tramite, ad esempio, la realizzazione di una stazione marittima, come già previsto dal PRUSST "Terra ionica"<sup>3</sup>.

Insomma, il crescente utilizzo del trasporto intermodale dei carichi unitizzati impone agli operatori del settore di adeguare le proprie strategie aziendali ai nuovi processi produttivi. Il Porto di

Taranto, terzo in Italia per tonnellate di merci movimentate e novantesimo nel mondo per quel che riguarda il traffico container, è oggi considerato un nodo importante nel corridoio ionico-adriatico, sia per le sue potenzialità strategiche europee per il suo ruolo nei corridoi paneuropei verso i Balcani sia a livello nazionale (Forte, 2005). La sua localizzazione baricentrica, la disponibilità di



strutture, la possibilità di impiego di grandi spazi portuali e retroportuali, di fatto rappresentano, per questo porto, elementi di particolare interesse per la sua affermazione nel bacino mediterraneo e nei traffici intercontinentali. Occorrerà, però, che tutte le istituzioni locali e i soggetti privati coinvolti lavorino sinergicamente e in tempi relativamente brevi.

## Bibliografia

- Autorità Portuale di Bari, *Piano Operativo Triennale 2007-2009*, Bari, 2007.
- Autorità Portuale di Taranto, *La Gazzetta Marittima, Port of Taranto*, Taranto, 2007a.
- Autorità Portuale di Taranto, *Piano Operativo Triennale 2008/2010. Strategie di sviluppo delle attività portuali*, Taranto, 2007b.
- Autorità Portuale di Taranto, *Guida del Porto di Taranto*, Colchester (UK), 2008, Land & Marine Publications Ltd.
- Autorità Portuale di Taranto, *Piano Operativo Triennale 2008/2010. Strategie di sviluppo delle attività portuali. Revisione 2009*, Taranto, 2009.
- Camera di Commercio di Taranto, *Nuovo Documento di Orientamento per lo Sviluppo dell'Area Tarantina*, Taranto, 2005.
- Comune di Taranto, *Piano Strategico Territoriale*, Taranto, 2000.
- Eurispes, *Potenzialità e sviluppo del Porto di Taranto nel contesto europeo del trasporto merci* (www.eurispes.it), 2009.
- Europrogetti & Finanza, *Progetti Prioritari - Programma di Sviluppo della Provincia di Taranto. Delibera CIPE del 19 ottobre 1993*, Bozza di Lavoro del 27 luglio 2000, Roma, 2000.
- Forte E., *Il ruolo logistico del Porto di Taranto e le prospettive di sviluppo delle trasversali sud-mediterranee*, Convegno di studio "Il Porto di Taranto... in porto!", Taranto, 6 dicembre, 2005.
- Galati I., «Ditek: il distretto tecnologico che cambierà Taranto», in *Porto e Diporto*, n. 1, gennaio, 2007, pp. 24-26.
- Iafrate Z., «I porti e la competitività in Europa», in *Qui Italia*, n. 76, 2007, pp. 8-9.
- Ivona A., «Nuove centralità e antiche relazioni territoriali: alcuni percorsi possibili», in D'Aponte T. e Fabbicino G. (a cura di), *Città euromediterranee tra immigrazione, sviluppo, turismo*, Napoli, 2008, Aracne Editrice, pp. 267-283.
- Lucia M.G., «I porti italiani e le risposte al cambiamento», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 113-160.
- Ministero delle Infrastrutture, *Protocollo d'intesa per lo sviluppo del Porto di Taranto*, Roma, 2005.
- Peluso G., *Storia di Taranto*, Taranto, 1991, Scorpione Editrice.
- Regione Puglia - Assessorato ai Trasporti e Vie di Comunicazione, *Definizione del documento strategico della Regione Puglia per il periodo 2007-2013*, Bari, 2005, Regione Puglia.
- Slack B., «La globalizzazione del trasporto marittimo: competizione, incertezza e implicazioni per le strategie di sviluppo portuale», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 67-84.
- Soriani S., «Le dimensioni economiche e territoriali dello sviluppo portuale, con riferimento al caso dei porti medi. Quadro di analisi e valutazioni sul caso veneziano», *Rapporto di Ricerca Fondazione ENI Enrico Mattei*, Progetto Venezia 21, 1999, n. 04.99, Venezia.
- Soriani S., «La transizione postindustriale della portualità tra dinamiche di mercato e vincoli-opportunità territoriali», in Soriani S. (a cura di), *Porti, città e territorio costiero*, Bologna, 2002, il Mulino, pp. 19-66.
- Taviano M. T., «La nuova centralità del Mediterraneo e il ruolo dei porti di transhipment. I casi di Marsaxlokk (Malta) e di Gioia Tauro», in *Geotema*, n. 12, 1998, pp. 161-170.
- Vallega A., *Geografia delle strategie marittime. Dal mondo dei mercanti alla società transindustriale*, Milano, 1997, Mursia.
- Zanovello R., *Distripark e retroportualità*, Convegno di studio "Il Porto di Taranto... in porto!", Taranto, 6 dicembre 2005.

## Note

<sup>1</sup> Il Corridoio di trasporto trans-europeo 8 (*Trans-European Networks*, TEN) si sviluppa lungo una direttrice ovest-est nell'area dell'Europa sud-orientale, ponendo in collegamento i flussi di trasporto del Mar Adriatico e del Mar Ionio con quelli che interessano il Mar Nero. Il Corridoio tracciato collega in particolare i porti italiani di Bari e di Brindisi con l'Albania, l'ex Repubblica Jugoslava di Macedonia e la Bulgaria. Dal porto di Durazzo l'asse paneuropeo si dirige verso Skopje, passando attraverso Tirana, per proseguire verso Sofia e raggiungere poi i porti di Burgas e Varna sul Mar Nero, per un totale di quasi 1.300 km di rete ferroviaria e 960 km di rete stradale.

<sup>2</sup> Il cementificio è sorto contemporaneamente all'adiacente Centro Siderurgico Italsider (attualmente ILVA), di cui utilizza le loppe d'alto forno, ed è entrato in esercizio nel 1964 (www.cementir.it).

<sup>3</sup> Decreto Ministeriale 8 ottobre 1998 "Promozione di programmi innovativi in ambito urbano denominati Programmi Riqualficazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio" (PRUSST), pubblicato nella Gazzetta Ufficiale 27 novembre 1998, n. 278.

