

Porto di Taranto

lo stato dei fatti e i progetti di sviluppo

a cura dell'Autorità Portuale di Taranto
fonte foto: Autorità Portuale di Taranto

foto realizzate da Reportages Fotografici s.a.s. di Francesco Schiamone & C.

Lo stato dei fatti

Per volume di merci movimentate il porto di Taranto nel 2004 è stato il 3° porto nazionale e il 18° porto europeo. Fino al giugno 2001 le merci movimentate erano prevalentemente rinfuse solide e prodotti siderurgici legati all'attività dello stabilimento siderurgico dell'*ILVA SpA*, nonché rinfuse liquide (petrolio greggio e prodotti raffinati) legate all'attività dello stabilimento petrolifero dell'*ENI SpA*, e tali merci hanno caratterizzato, da sempre, il porto quale "porto industriale". Dal 29 giugno 2001, data di attivazione del Terminal Container realizzato sul Molo Polisettoriale e gestito dalla *Taranto Container Terminal SpA* - società del Gruppo *Evergreen Marine Corporation* di Taiwan - tra i leader mondiali nel trasporto marittimo containerizzato, il porto ha assunto una rilevante caratteristica "commerciale".

Il trend dal 1995 (anno di istituzione dell'Autorità Portuale) al 2005 è sempre stato in crescita: nell'anno 2004 il porto di Taranto ha raggiunto il massimo storico, con una movimentazione di merci pari a 43.581.618 tonnellate, risultato che sarà certamente superato nel 2005, atteso che nei primi 11 mesi dell'anno sono state raggiunte già oltre 44 milioni di tonnellate (+11,3% rispetto allo stesso periodo del 2004) e le previsioni al 31 dicembre 2005, indicano un volume di circa 50 milioni di tonnellate. L'aumento è dovuto principalmente alla crescita della movimentazione delle rinfuse solide e dei prodotti siderurgici connessi all'attività dello stabilimento *ILVA SpA*.

Sulla base di tale previsione, nell'anno 2005 il porto di Taranto si classificherebbe al 2° posto nella graduatoria nazionale per volume di merci movimentate, preceduto dal porto di Genova e seguito da quello di Trieste. È la prima volta che un porto del Sud raggiunge un tale risultato, segno evidente della ritrovata centralità della portualità del Mezzogiorno d'Italia nel panorama trasportistico internazionale.

Progetti di sviluppo

Lo sviluppo delle attività di movimentazione dei contenitori portate avanti dalla *Taranto Container Terminal SpA*, società terminalista concessionaria del terminal, ha rappresentato la svolta definitiva per la trasformazione dello scalo jonico da porto prevalentemente industriale a porto industriale e commerciale.

Grazie al recente sblocco dei vincoli di spesa imposti dalla Finanziaria 2005, verrà stipulato il contratto con il raggruppamento di imprese/soggetto promotore risultato aggiudicatario della gara di appalto secondo le procedure del *project financing* per la realizzazione delle sottoelencate opere connesse al progetto denominato *Piastra Logistica* di cui alla delibera CIPE 74/2003, per un valore complessivo di Euro 156.149.000:

- piattaforma logistica;
- realizzazione della strada dei moli e relativi impianti;
- raddoppio del IV sporgente;
- realizzazione della darsena ad ovest del IV sporgente.

Ulteriori progetti nel settore della logistica riguardano la realizzazione di un *distripark* e di un centro di lavorazione/stoccaggio agroalimentare in area retroportuale:

Distripark Taranto

L'Autorità Portuale è socio, unitamente al Comune, alla Camera di Commercio e alla Provincia di Taranto, di una Società Consortile - *Distripark Taranto* - costituita con la finalità di mettere in atto le procedure necessarie alla rea-



Merchi (in tonnellate) movimentate nel Porto di Taranto. Anni 1995-2005 (previsione anno 2005)



Nuovo varco di accesso al Porto di Taranto



Momenti della cerimonia di inaugurazione del Varco Nord del Porto di Taranto

lizzazione di un *distripark*.

La presenza di una simile struttura a servizio della distribuzione e della logistica, oltre che essere di supporto all'acquisizione di nuovi traffici marittimi, incentiverà l'insediamento e la coesistenza di una pluralità d'impresе di trasporto, di logistica e di trasformazione (piccole lavorazioni, assemblaggio, imballaggio, manutenzione, ecc.) che potranno conferire valore aggiunto alla merce in entrata/uscita dal porto di Taranto.

Agromed

In data 22 dicembre 2003 il Comitato Portuale, vista l'importanza e le opportunità rappresentate dalla realizzazione di un Centro Agroindustriale allo scopo di:

- offrire un sistema integrato di servizi e di infrastrutture di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito merci;
- agevolare/favorire lo sviluppo del progetto nazionale e comunitario denominato "Autostrade del mare" e, conseguentemente, prevedere una maggiore utilizzazione e produttività delle banchine Calata 1, Calata 2 e 1° sporgente, sulle quali operano le imprese portuali per conto terzi autorizzate ex art. 16 della L. 84/94;

ha deliberato di approvare la partecipazione dell'Autorità Portuale di Taranto alla costituzione di una Società Consortile a r.l. - denominata *Agromed* - unitamente alla Camera di Commercio, Industria, Artigianato ed Agricoltura di Taranto, al Comune di Taranto e alla Provincia di Taranto.

Scopo della società sarà quello di incrementare il livello di redditività del comparto agroalimentare della provincia di Taranto mediante l'utilizzo delle reti trasportistiche intermodali connesse allo scalo jonico, incentivando la promozione e lo sviluppo delle stesse e l'attività delle strutture logistiche in connessione con il confinante *Distripark*.

Nuovo Piano Regolatore Portuale

Con il Nuovo Piano Regolatore Portuale, di cui il porto si sta dotando, si porterà a termine la pianificazione dello sviluppo

infrastrutturale dello scalo per il prossimo decennio.

Il nuovo PRP sarà uno strumento estremamente flessibile, caratteristica indispensabile che il documento di pianificazione dovrà presentare al fine di adattarsi agevolmente alle mutevoli esigenze di una realtà in crescente sviluppo come quella Jonica.

Gli indirizzi in esso previsti, in linea con le direttrici di sviluppo e supportati da studi di settore, sono la razionalizzazione dell'assetto portuale, la crescita dell'attività mercantile ed il rapporto con la città.

I settori di traffico in cui è possibile uno sviluppo mercantile sono quelli relativi ai traghetti e Ro-Ro, alle crociere, alle merci varie ed ai contenitori.

Conseguentemente, dal punto di vista più strettamente infrastrutturale, al fine di incentivare la crescita dei suddetti traffici, i nuovi interventi di maggior rilievo previsti sono:

- ampliamento del 5° sporgente, in previsione dell'insediamento di un nuovo terminal contenitori;
- incremento delle attività produttive con consolidamento e banchinamento dell'area ex *Belleli*;
- sviluppo di ulteriori attività con consolidamento e banchinamento della vasca di colmata;
- terminal traghetti e crociere con sistemazione delle aree del San Cataldo;
- nautica da diporto con sistemazione delle aree e banchine dal San Cataldo al Sant'Eligio;
- sistemazione area dal Sant'Eligio al Castello per attività scientifiche e popolari.

Un nodo da sciogliere, in sede di definizione del Nuovo Piano Regolatore, sarà quello relativo alla realizzazione di un impianto di rigassificazione proposto, come noto, dalla *Società Gas Natural*, da ubicarsi in area portuale.

Proposte di insediamenti

La posizione strategica nel Mediterraneo e la disponibilità di aree portuali e retroportuali rendono il porto di Taranto oggetto di interesse da parte di operatori internazionali.



Significative, in tal senso, sono le richieste di insediamento di *Gas Natural Internacional s.a.* per la realizzazione di un impianto di rigassificazione e di *Westlads Securities Spa / Sire Spa* per la realizzazione di un centro agro-alimentare polifunzionale.

Il terminale GNL (gas naturale liquefatto) ha in corso l'istruttoria di approvazione presso il competente Ministero delle Attività Produttive. È stato proposto come risorsa energetica per lo sviluppo di molteplici settori, non solo in termini di disponibilità di un combustibile pregiato quale è il metano, ma anche per le opportunità di sfruttamento dell'energia criogenica legata al cambiamento di fase del GNL nel processo di rigassificazione. L'impianto proposto garantisce una capacità di rigassificazione pari a 8 miliardi di mc/anno ed è costituito essenzialmente da un'opera di attracco e di scarico delle navi metaniere, pontile di collegamento, due serbatoi

di ricezione del GNL da 140.000 metri cubi ciascuno, unità di rigassificazione, impianti ausiliari, gasdotto di collegamento alla rete nazionale.

Il centro agro-alimentare polifunzionale di *Westlands Securities* è stato proposto il 7 giugno 2005 ed è previsto nel porto fuori rada in area yard ex *Belleli*, confinante con il previsto impianto di rigassificazione. Oltre alla valutazione circa la compatibilità delle richieste con gli obiettivi di sviluppo del porto, nel caso, necessiterà eseguire valutazioni tecniche in termini di compatibilità logistica, ambientale e di sicurezza dei due interventi. Un vantaggio competitivo di realizzazione di entrambi gli interventi potrebbe essere quello della disponibilità gratuita dell'energia criogenica del processo di rigassificazione del GNL disponibile per la lavorazione e conservazione dei prodotti agro-alimentari.



ECOTARAS s.p.a.

Prevenzione e intervento nel Golfo di Taranto

L'*ECOTARAS spa* è impegnata nel settore ecologia mirato alla tutela dell'ambiente marino e **sin dal 1986 opera nel Golfo di Taranto** svolgendo in concessione l'attività di prevenzione inquinamenti e di pronto intervento per la bonifica degli specchi acquei del Compartimento Marittimo di Taranto.

In particolare **le attività che vengono svolte, con disponibilità H24**, con mezzi navali ed attrezzature specializzate, oltre che con personale idoneamente addestrato, riguardano:

- assistenza per la prevenzione inquinamento a tutte le operazioni di movimentazione idrocarburi;
- interventi per bonifica di specchi di mare;
- sorveglianza e controllo campo boe;
- sorveglianza e pulizia degli specchi acquei del Porto di Taranto;
- sorveglianza e pulizia degli specchi acquei antistanti gli sbarramenti fissi e mobili di canali di scarico;
- lavori di ispezione subacquea ad installazioni petrolifere;
- attività di tutela ambientale durante i dragaggi;
- pulizia banchine;
- attività di studio e di monitoraggio ambientale.

Attualmente la società opera in mare con circa dodici unità navali attrezzate e specializzate per la lotta agli inquinamenti tra cui rimorchiatori d'altura, bettoline per il recupero di idrocarburi, unità per operazioni in bassi fondali, boe porta barriere.

La dirigenza aziendale ha partecipato in qualità di esperto:

- durante le operazioni di intervento a seguito di incendi verificatesi presso il Deposito Agip di Napoli, il petrolchimico di Brindisi e il Jet Oil di Salonicco (Grecia);
- durante le operazioni di bonifica del Deposito sotterraneo a Monopoli dopo una grande esplosione;
- con l'Ammiragliato in tutte le fasi dell'Operazione di recupero dei fusti di piombo tetrametile al largo di Otranto dalla M/n *Cavtat*;
- nel recupero di autobotti di GPL incidentate mediante travaso e bonifica con una particolare metodologia e applicata in seguito da diversi comandi Vigili del Fuoco su tutto il territorio nazionale.

Tra i principali interventi in emergenza eseguiti dalla *ECOTARAS* negli ultimi anni sono da evidenziare:

- la bonifica durante le operazioni di bunkeraggio alle navi operanti nel Porto di Taranto;
- la prevenzione da inquinamenti durante il disincaglio e il salvataggio della petroliera *Brezza*;
- la bonifica e il ripristino dell'*habitat* del fiume Galeso;
- la prevenzione da inquinamenti durante il salvataggio della motonave *Lassia*.

L'*ECOTARAS* effettua studi di ambienti marini di particolare interesse naturalistico e/o di specchi d'acqua note-



volmente perturbati, per la realizzazione di Aree Protette, Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA), Monitoraggio Ambientale, ecc. Tali attività comprendono tra l'altro il monitoraggio della morfologia dei fondali la mappatura biocenotica dell'area in esame attraverso rilievi fotografici e riprese televisive subacquee, il campionamento del *benthos* sia mediante attrezzatura di superficie sia attraverso l'immersione diretta con autorespiratore da parte di personale specializzato, il rilevamento e lo studio dei parametri chimici (pH, salinità, temperatura, conducibilità, potenziale redox, ecc.) e fisici (correnti, maree, ecc.), i campionamenti planctonici e l'impiego di software per tutte le elaborazioni statistiche applicate in ecologia.

In collaborazione con il *CNR Istituto Ambiente Marino Costiero - sezione di Taranto* e la *Fondazione Michelagnoli* sta sviluppando il progetto di studio per l'individuazione delle specie alloctone presenti nei mari di Taranto, al fine di verificare l'inquinamento di tipo biologico attraverso l'individuazione specie della flora e della fauna marina non presenti normalmente nel Mediterraneo.

L'organizzazione aziendale al fine ottenere una migliore soddisfazione della propria utenza ha certificato il proprio sistema di qualità secondo le norme **UNI EN ISO 9001: 2000** ed acquisito la **certificazione SOA per la categoria OS 15** - pulizia acque marine, lacustri e fluviali (classifica VI - fino a €10.329.137,98).



ECOTARAS s.p.a.

sede legale: via Nitti, 45/a

sede operativa: Porto di Taranto - Darsena Mezzi Pubblici
PO Box 1401 Taranto Centro - 74100 Taranto

Tel. 099.475.25.10 - Fax 099.475.25.11

postmaster@ecotaras.it



Porto di Venezia: via libera alle navi di grosso tonnellaggio

Completato l'escavo del canale Malamocco Marghera

fonte: *Autorità Portuale di Venezia*

Il 2005 si è chiuso con il completamento dell'escavo del canale di grande navigazione Malamocco Marghera, raggiungendo la profondità di 32 piedi utili. Un risultato importante che permetterà al Porto di Venezia di riacquistare la propria competitività accogliendo le grandi navi che sono sempre più utilizzate nel trasporto via mare. Le navi con pescaggio superiore, infatti, rappresentano un risparmio sia per l'armatore che per il trader.

Fino a ieri molte navi mercantili erano costrette ad "allibare" (procedura di scarico parziale delle merci) in altri porti, come Trieste o Capodistria, prima di raggiungere Venezia; in poche parole, significava dover scaricare parte delle merci per ridurre il pescaggio della nave con un conseguente aggravio dei costi.

"È il momento determinante che gli operatori portuali attendevano: per terminalisti, agenzie e spedizionieri, il Porto di Venezia riapre ai traffici internazionali di rilievo - assicura Giancarlo Zacchello, Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia - nonostante la congiuntura che ha interessato la portualità nell'ultimo anno. Questa è la prima tappa verso il recupero dell'efficienza del porto e dei trasporti portuali di cui verosimilmente ne beneficeranno varie merceologie a partire dal settore container e le rinfuse cerealicole."

Questi lavori di escavo si sono resi necessari dopo che, durante lo scorso anno, alcuni canali e bacini di evoluzione erano stati declassati: il canale Malamocco Marghera, ad esempio, era stato declassato a 30 piedi. Un limite importante considerato che il Porto di Venezia ha il vantaggio di poter lavorare con le condizioni climatiche migliori di tutta Italia.

Un'opera chiesta a gran voce da tutti i soggetti coinvolti nella vita del Porto: i lavori di escavo, iniziati a febbraio

2005, hanno movimentato finora 800mila metri cubi di sedimenti delle classi B e C. L'esecuzione dei lavori ha reso necessaria la designazione di un commissario straordinario ai fanghi, *Roberto Casarin*, che da subito ha evidenziato lo stato di degrado dei 54 chilometri di canali e la necessità di ripristinare la profondità dei canali stessi oltre alla morfologia dei fondali lagunari. Tutto questo grazie all'apporto determinante fornito dalla Regione Veneto.

Il Porto di Venezia

Il porto di Venezia è situato al vertice del Mare Adriatico, nel cuore dell'Europa, al centro dei traffici tra Oriente e Occidente. Il suo retroterra è costituito dalle regioni del Nord-Est d'Italia e da quelle centrali dell'Unione Europea, sedi dei distretti produttivi più vivaci e dinamici del vecchio continente.

Dal 1996 l'organizzazione del porto di Venezia ha subito profonde trasformazioni che hanno portato all'istituzione di un ente pubblico, l'Autorità Portuale di Venezia, con compiti di programmazione, promozione e controllo delle attività commerciali e industriali che si svolgono nel porto, affidate a imprese private in concorrenza tra loro.

I numeri del Porto

- 2.045 ettari di superficie
- 30 km di ormeggi
- 70 km di rete autostradale interna
- 205 km di rete ferroviaria interna raccordata alla rete nazionale da due stazioni ferroviarie specializzate per il traffico merci
- 163 accosti operativi
- 63 accosti a servizio dell'attività commerciale
- 100 accosti a servizio di quella industriale
- 172 ettari e 46 accosti destinati all'attività petrolifera
- 1,5 milioni di tonnellate di capacità complessiva di deposito per oli minerali
- 203 ettari destinati al settore commerciale
- 170 mila mq destinati allo stoccaggio della merce in magazzini specializzati (tra cui il silo più grande d'Europa - 135 mila mc)
- 1,85 milioni di mq attrezzati come area operativa, dotata di avanzati meccanismi di banchina e mezzi meccanici di piazzale
- 1.842 ettari destinati al settore industriale, in cui operano circa 300 aziende, dotati di 100 accosti operativi.

