

Il ruolo dei porti nel bacino del Mediterraneo

ANTONELLA CAROLI

Università di Trieste
Segretario Generale Autorità Portuale di Trieste

1 - INTRODUZIONE

I porti del Mediterraneo hanno assunto un ruolo determinante da quando forti mutamenti sono intervenuti, negli ultimi trent'anni, nel panorama internazionale dei trasporti marittimi. Sembrava infatti che la portualità mediterranea fosse destinata alla marginalità, vista la forte crescita e l'affermazione internazionale dei porti del *Northern Range*, quali Le Havre, Rotterdam, Amburgo, Bremerhaven, che li collocava favorevolmente sulle rotte atlantiche.

Saranno ancora i mutamenti geoeconomici e tecnologici dell'ultimo periodo a rimettere nel mercato le banchine e le aree retroportuali dell'Europa mediterranea. Se consideriamo che lungo la rotta Estremo Oriente-Europa-Nord America (da e per) passa la maggiore quantità del traffico internazionale di merci, si può prevedere una crescita della domanda di trasporto marittimo che potrebbe portare a una forte competitività, con conseguente rafforzamento delle capacità concorrenziali dei porti del bacino del mediterraneo.

Se quindi, come si prevede per il 2010, i porti di Hong Kong e Singapore raggiungeranno complessivamente circa 60 milioni di TEU, parte dei quali destinati alla rotta Pacifico-Mediterraneo-Usa (costa orientale), l'incremento dei traffici tra l'Europa e l'Asia potrebbe rafforzare il ruolo dei porti del Mediterraneo, che godendo di una posizione privilegiata rispetto a tali traffici, consentiranno il reinserimento di compagnie di trasporto, da e per l'Asia, permettendo il raggiungimento dei mercati europei in tempi più brevi.

I porti di toccata lungo la rotta Europa-Asia, quali Algeriras, Gioia Tauro, Malta e più recentemente Taranto, hanno creato le condizioni per una efficiente rete feeder che si aggiunge ai servizi diretti per i porti della costa Nord del Mediterraneo, i quali hanno aumentato la loro zona di influenza acquisendo nuove aree di mercato. L'affermarsi della logistica intermodale e delle modalità Hub and Spoke ha reso quella di Suez, la rotta tecnicamente ed economicamente più conveniente lungo l'asse Asia-America. Il processo di sviluppo della containerizzazione ha consentito la razionalizzazione del trasporto delle merci, riducendo tempi e costi di movimentazione e, per raggiungere i massimi obiettivi economici si sono costruite nuove unità di carico, capaci di trasportare elevate quantità di contenitori tanto che ora percentuali crescenti del trasporto avvengono con navi che superano la capienza di 4.000 TEU e che nel prossimo futuro raggiungeranno i 18.000 TEU. L'aumento dimensionale dei vettori navali, è un altro dei fattori che sta contribuendo allo sviluppo dei traffici mediterranei.

Il canale di Suez presenta infatti caratteristiche dimensionali strutturali particolarmente idonee al passaggio di navi di grandi dimensioni, mentre il canale di Panama, ha una portata assai limitata. Non a caso una categoria di grosse navi portacontenitori è denominata post-Panamax, proprio perché di dimensioni superiori a quelle transitabili attraverso lo stretto centroamericano, anche se sono attualmente in corso studi di fattibilità e progetti per l'allargamento del canale. Suez, quindi, e con esso il Mediterraneo, restano passaggi quasi obbligati non solo per raggiungere il mercato europeo, ma anche quello della costa orientale degli Stati Uniti.

A questi fattori si aggiungono provvedimenti governativi e finanziari quali: una legislazione a favore dell'insediamento di attività off-shore a Malta, gli investimenti pubblici in infrastrutture portuali in Spagna, l'istituzione delle Autorità portuali e la liberalizzazione delle operazioni in banchina in Italia. Ma i vantaggi che, nel nuovo scenario di mutamenti geoeconomici e tecnologici, la localizzazione geografica comporta, così come il mutato atteggiamento dei poteri pubblici, non avrebbero portato a risultati significativi se sui porti mediterranei, e su quelli italiani in particolare, non si fossero concretamente concentrati attenzioni e investimenti delle multinazionali del trasporto containerizzato e della gestione di terminali. Tra queste la Eurogate-Contship, che controlla attualmente lo scalo calabrese di Gioia Tauro e Evergreen, che nella partita della concorrenza fra scali specializzati o da specializzare nel transhipment mediterraneo ha puntato su Taranto e Trieste. Grazie alle attività marittime e al traffico container, le regioni del Sud Europa hanno riconquistato una posizione centrale rispetto alle principali rotte tra Europa e resto del mondo, ed anche rispetto ai rapporti trasversali e longitudinali all'interno dell'Europa.

Il successo del porto di Gioia Tauro, che è passato da zero alla movimentazione di oltre due milioni di contenitori in pochissimi anni ha confermato la valenza economica del cosiddetto "approccio trasversalístico", con la riduzione di cinque/sette giorni di navigazione, per la distribuzione mediterranea dei container

lungo la rotta tra l'Europa e l'Estremo Oriente. Questo fenomeno può essere considerato anche come conseguente alle politiche infrastrutturali a livello comunitario che tenderebbe a superare lo storico dualismo nord – sud Europa per trovare nell'intermodalità e nella logistica integrata nuove aree di sviluppo e valenze concorrenziali. A testimonianza di ciò si può considerare l'acquisto da parte dell'Eurogate e della Contship, relativamente ai porti di Gioia Tauro e La Spezia, che denota il nuovo approccio trasversale confermando la rivoluzione del sistema competitivo basato sulla "longitudinalità" e il nuovo ruolo strategico del sud Europa e del Mediterraneo insieme all'integrazione delle filiere logistiche al sud della Spagna e dell'Italia, all'Adriatico e al Mar Nero.

La crescita imprenditoriale e la tendenza alla concentrazione del mercato sono paralleli alla liberalizzazione delle operazioni portuali ed alla privatizzazione degli terminalisti che prima erano sotto il controllo pubblico. In Italia il modello, introdotto con la legge n° 84/94 per la gestione privatistica delle attività portuali, ha sancito la separazione tra le autorità portuali – che non svolgono più funzioni operative, provvedendo però alle attività di promozione e coordinamento in materia di investimenti, sviluppo e regolazione della concorrenza – ed imprese terminaliste, vincolate ad un accordo di concessione di durata variabile anche a seconda degli investimenti infrastrutturali programmati.

Quanto si è fatto negli ultimi anni ha consentito ai porti italiani di recuperare competitività consentendo di aumentare sensibilmente le movimentazioni portuali di merci e passeggeri, acquisendo traffici e nuovi mercati creando le condizioni per un recupero di traffico marittimo dai terminal del *Northern Range* al Mediterraneo. Confrontando le movimentazioni, nell'ultimo quadriennio, tra i terminal contenitori dei porti della costa settentrionale continentale europea (Francia, Belgio, Olanda, Germania, Polonia) e quelli del Mediterraneo occidentale e dell'Adriatico (Spagna, Francia, Italia, Slovenia, Croazia, Grecia, isole) risulta che i terminal mediterranei, che nel 1997 detenevano una quota del 41% delle movimentazioni complessive, hanno contribuito per il 55% all'incremento totale delle movimentazioni, avendo portato la loro quota di partecipazione al 43% del totale. Ma nel confronto tra terminal Europei del Nord e del Sud, va tenuto conto delle differenze esistenti tra i due sistemi terminalistici.

Il sistema settentrionale è caratterizzato da terminali di grandi dimensioni, concentrati in pochi porti, e da terminali satelliti, alimentati con linee di *feederaggio*. La percentuale di trasbordi che viene effettuata nei grandi terminal è abbastanza costante e varia dal 10 al 30% nella maggioranza dei casi.

Il Mediterraneo è caratterizzato dalla recente nascita e sviluppo di grandi terminal dedicati esclusivamente al trasbordo (quali Algeciras, Gioia Tauro, Malta) e da terminal tradizionali con percentuali di trasbordi non diversi dai terminal settentrionali. È evidente che i terminal dedicati esclusivamente al trasbordo operano un traffico che, se destinato in Europa, è già conteggiato nei terminal finali di *feederaggio* o, se con destinazione extra-europea, non interessa la competizione portuale intra-europea. Quindi non si considereranno i terminal

di trasbordo concorrenti con quelli del Nord Europa, ma si andranno a considerare solamente i grandi terminal del Nord da un lato, ed i terminal della costa mediterranea nord occidentale e dell'Alto Adriatico dall'altro. Altro fenomeno importante in atto nel Mediterraneo è quello di una modifica del sistema distributivo marittimo che vede le linee dirette (e, di conseguenza, i grandi porti capolinea) parzialmente sostituite da reti di collegamento (grandi porti *hub*, linee di *feederaggio*, reti di porti regionali). Il loro ruolo è stato assorbito dai porti di *transshipment*, ma anche perché i loro hinterland hanno diverse potenzialità¹.

Esistono tuttavia piccole realtà che non sono in grado di supportare elevati ritmi di crescita e che richiedono l'inserimento in sistemi H&S per poter raccogliere merci da un numero più ampio possibile di porti. Per la maggior parte dei servizi di *feederaggio*, organizzati tanto dalle compagnie più grosse quanto da quelle più piccole, il principale porto *hub* di riferimento è quello di Gioia Tauro, seguito da Marsaxlokk. Il più grosso porto di *transshipment*, Algeciras, non dispone di un gran numero di collegamenti *feeder* poiché in esso si svolgono principalmente operazioni da nave oceanica a nave oceanica. Il Mar Nero ed il Vicino Oriente sono aree per il potenziale ampliamento del *feederaggio*; attualmente essi sono serviti soprattutto da *ro/ro*. La capacità di attrazione del Mediterraneo dipende da molti elementi: infrastrutture ed attrezzature portuali come l'efficienza organizzativa, la quantità di attrezzature e numero di servizi offerti, la disponibilità di collegamenti infrastrutturali tra il porto e l'hinterland, la capacità di movimentazione e il grado di utilizzo dei terminali. Il solo incremento a livello globale del 6% previsto per il futuro porterà l'aumento dei traffici nel Mediterraneo: traffici che potranno essere ulteriormente ampliati con il dirottamento dei traffici attualmente diretti ai porti nordici e poi smistati su terra, con conseguente riduzione dei giorni di navigazione.

2 - COMPETITIVITÀ PORTUALE TRA NORD E SUD EUROPA

La posizione geostrategica della penisola italiana permette ai nostri principali porti di collocarsi non solo al centro dei traffici marittimi intramediterranei, ma anche al centro delle rotte tra l'Estremo Oriente e il Nord Europa e, in prospettiva, anche da quelle rotte colleganti Asia, Mediterraneo e Nord America.

La grande scommessa è la competizione con i sistemi di trasporto del Nord Europa, che attualmente portano la maggioranza delle imprese europee a preferire lo sbarco/imbarco negli scali di quell'area, piuttosto che l'attraversamento delle Alpi e l'imbarco nei porti italiani. È stata la legge di riforma portuale 84/1994 che ha dato inizio a un processo di liberalizzazione delle attività portuali e che ha immediatamente registrato una ripresa dei traffici dopo anni di crisi, che possiamo considerare superata grazie ai nuovi sistemi portuali e alla logistica integrata. I traffici negli scali nazionali hanno registrato, nell'ultimo quinquennio, un incremento del 22%, soprattutto nel traffico container, che fra

il 1995 e il 2000 ha visto un aumento del 136%, pari a circa 3.980.000 TEU. Resta comunque il problema delle connessioni infrastrutturali, ancora insufficienti, che attualmente non permettono alle nostre realtà portuali di raggiungere livelli di competitività significativi rispetto ai grandi porti europei.

Se consideriamo inoltre le dimensioni delle aree destinate al traffico dei container nei porti del *Northern range* come Brema, che ha una superficie di quasi 2.700.000 metri quadri, Rotterdam con 2.500.000 metri quadri, Amburgo con 2.300.000 metri quadri e Anversa con quasi 1.700.000 metri quadri, vediamo quanto sia minore lo spazio nei nostri porti: dai 574 mila metri quadri del *gateway port* di Genova ai circa 950 mila metriquadri dell'*hub port* di Gioia Tauro, ai 450 mila metri quadri del terminal contenitori di Trieste.

Le differenze strutturali dei nostri porti rispetto a quelli del Nord Europa risultano determinanti nella competizione internazionale. C'è allora la necessità di ampliare e ammodernare non solo le infrastrutture portuali dedicate alle autostrade del mare, ma anche quelle destinate a un traffico internazionale sempre più intenso e caratterizzato da navi di grandi dimensioni. La resistenza ad investire in Italia da parte delle imprese estere, e di quelle settentrionali italiane nei confronti delle regioni meridionali, dipende da diversi fattori, tra cui, la debolezza del sistema dei trasporti, in particolare nel Mezzogiorno, con la conseguente penalizzazione che le merci incontrano nel muoversi lungo la Penisola e nel varcare l'arco alpino. Lo sviluppo del trasporto marittimo costituirebbe un'ulteriore occasione di sviluppo, rappresentando i nodi e gli assi della logistica fattori di attrazione di investimenti nazionali e stranieri e, quindi, occasioni di sviluppo su scala assai più vasta rispetto alla sola scelta marittima.

3 - IL MOLO CONTAINER DEL PORTO DI TRIESTE E IL SUO RUOLO STRATEGICO

L'attenzione che è stata posta nei confronti di questo molo dimostra che l'andamento di un porto possa riferirsi non solamente al numero di contenitori che questo riesce a movimentare, ma anche alle sue capacità potenziali e alla sua posizione geografica. Nel caso triestino, è da considerare che la sua immagine rispetto agli altri porti italiani, è stata sicuramente penalizzata dagli eventi vissuti negli ultimi anni come i frequenti cambi di gestione, i problemi con la forza lavoro, il tentativo di cooperazione con il porto di Capodistria ed agli accordi con le principali linee di navigazione. Nell'area costituita dal Molo VII si svolge l'attività dell'unico Terminal contenitori del porto di Trieste.

Le caratteristiche tecniche del Molo VII assicurano una buona *overcapacity* pur presentando necessità di riadeguamenti tecnici e funzionali per rispondere adeguatamente alla maggiore movimentazione container che si auspica di raggiungere entro il 2020. Questo molo, per volumi movimentati ed efficienza, ricopre un ruolo strategico di primo piano nell'alto Adriatico e, probabilmente, in un immediato futuro anche in ambito europeo, essendo l'unica infrastruttura

1



2



1
Porto di Trieste. Terminal ro-ro

2
Porto di Trieste. Terminal container

3



4



3
Il porto di Gioia Tauro

4
Porto di Taranto. Terminal container

in grado di gestire il traffico di linea. Come già detto in precedenza è in atto una diminuzione del traffico nei consolidati porti europei del nord a favore dei porti mediterranei e questi stanno sviluppando performance di tutto rilievo e Trieste, che con il Molo VII e le sue possibilità di sviluppo, potrebbe essere in grado di sfruttare al meglio il trend positivo per aumentare il suo *share* di mercato ed il suo potere contrattuale. Con le nuove strutture e l'incremento di efficienza dei porti del Mediterraneo, le compagnie di trasporto marittimo di linea stanno rivedendo le loro strategie logistiche trovando appetibili porti che solamente qualche anno fa non destavano interessi particolari. Arrivare in prossimità di mercati come l'est europeo e l'Alpe Adria attraverso il porto di Trieste sarà una opzione strategica da giocare nel tavolo delle trattative con le LSC. Senza considerare l'esempio di Gioia Tauro che diverge di molto dalla realtà triestina, si possono considerare altri porti, ad esempio La Spezia, che ha avuto un notevole incremento di traffico durante l'ultimo decennio, passando dal mezzo milione agli oltre 900 mila del 2001. Ancora più significativo in ambito Mediterraneo, è il porto di Barcellona passato dai 500.000 TEU del 1992 al milione e trecento mila del 2001. Esempi, questi, che dovrebbero essere di stimolo per un lavoro pianificato di crescita di chiaro beneficio per il territorio. Lo sviluppo portuale è legato inscindibilmente alla strategia delle principali LSC, che in base ai trend di mercato possono decidere le sorti di una realtà portuale con estrema facilità. Proprio per questo è indispensabile valorizzare l'unicità dell'offerta dello scalo triestino, orientato per sua natura a servire il mercato dell'Alpe Adria e del vicino est, che nell'immediato futuro dovrebbe essere soggetto all'*enlargement* dell'Unione Europea.

4 - IL PORTO DI GIOIA TAURO

Non si può dire che Gioia Tauro possa vantare una tradizione portuale, ma dopo i fatti di Reggio Calabria (fine anni '60), il governo si impegnò a realizzare a Gioia Tauro il quinto polo siderurgico italiano, la costruzione di un grande porto e di una centrale elettrica. Il polo siderurgico non ebbe successo, tanto da chiudere nel 1993 senza aver mai iniziato la produzione; il porto specializzato per la siderurgia non decollò, nonostante le opere realizzate; la centrale elettrica non fu realizzata per problemi ambientali. Negli anni '80 iniziò la riconversione del porto con una nuova destinazione polifunzionale che fece emergere, grazie alla sua estensione e configurazione, una nuova potenzialità per il *transshipment* di container dalle grandi navi transoceaniche. Tuttavia lo sviluppo stentò ad arrivare fino ai primi anni '90, quando manifestò interessi l'imprenditore genovese Angelo Ravano. Successivamente fu realizzato un grande terminal container gestito dalla Contship Italia e parte dell'Eurogate, società tedesca nata da una *joint venture* paritetica tra la Eurokai e il gruppo BLG di Brema. Il porto gioiese è entrato ancora con maggior vigore nel panorama mondiale dei terminal contai-

ner. Gioia Tauro deve il suo successo, e l'affermazione come *hub*² intercontinentale, non solo alle dotazioni infrastrutturali, alla competitività dei suoi servizi, ma anche alla posizione geografica e alle caratteristiche geomorfologiche, che permette a questo porto di servire l'intero bacino del Mediterraneo con ogni tipo di nave, collocandosi sulle principali rotte tra Oriente e Occidente. Le maggiori aree di interscambio per Gioia Tauro risultano: l'area costituita dall'Asia e *Middle East* extramediterraneo-*Far East*. Questa zona ha assorbito, infatti, ben oltre la metà dei traffici (il 51,8%) in cui la quota del *Far East* è del 20,1% e quella delle *Middle East* asiatico del 31,7%; l'America, che assorbe il 19,2% dei traffici; l'Europa del Nord (16,8% delle movimentazioni). Il bacino del Mediterraneo risulta invece l'area con la quale il porto calabrese commercia in misura inferiore, soltanto per il 12,2%, così ripartito: 20,7% traffico nazionale tirrenico; 27,7% scambi con scali del Nord Africa; 12,8% interscambio con porti europei mediterranei (in particolare Marsiglia e Barcellona); 12,3% area Grecia-Turchia-Mar Egeo; 8,9% Corridoio Adriatico; 6,7% bacino del Mar Nero.

Stupisce la celerità dello sviluppo del porto di Gioia Tauro, che in pochissimi anni ha movimentato un notevole volume di traffico, diventando un porto di *transshipment* specializzato nei container e riuscendo a portare beneficio anche a porti minori, in particolare del Mezzogiorno.

5 - IL PORTO DI TARANTO

Il porto di Taranto, di grandi tradizioni antiche, di rilevanza internazionale, rappresenta un punto naturale³ di transito per i traffici verso il Medio e l'Estremo Oriente e i paesi africani, nonché con i paesi del Mar Nero. A partire dal giugno 2001 al Molo Polisettoriale opera, il terminal container in gestione alla Taranto Container Terminal S.p.A. (TCT)⁴. La realizzazione di questa grande struttura terminalistica si inserisce in un contesto di crescita dei traffici del mediterraneo e mira a conquistare un forte ruolo nei commerci internazionali.

Rispetto al porto di Gioia Tauro, Taranto⁵ presenta caratteristiche differenti sia per quanto riguarda la situazione infrastrutturale e l'attività del terminal container (gestito dalla Evergreen), sia per i collegamenti viari a corto e lungo raggio. A Taranto il gruppo Evergreen ha favorito l'espansione del traffico commerciale e l'elaborazione di nuovi progetti per una piena operatività delle strutture e consolidare il trend positivo del traffico stesso. Si prevedono, in previsione di un incremento di traffici dello scalo con l'Est Europa e il Nord Africa, ancora ampliamenti strutturali e infrastrutturali, la realizzazione di un *distripark*, completamenti di opere foranee, collegamenti viari, oltre a lavori di bonifica e ripristino di aree. La presenza di Evergreen costituisce un fattore importante per lanciare il porto di Taranto all'interno del Mediterraneo e del sistema portuale italiano, in un contesto di forte espansione dei traffici mediterranei che potrebbe fare assumere anche all'Adriatico un ruolo determinante.

I porti italiani del Nord Adriatico – Ravenna, Venezia e Trieste – e il porto croato di Rijeka svolgono anche il ruolo di terminali di linee *feeder* che si raccordano alla grande rotta internazionale Asia-Europa. L'obiettivo primario dello scalo pugliese, in questo contesto, è di conquistarsi il ruolo di “porta dell'Adriatico”, offrendo servizi affidabili e competitivi che possano convincere le compagnie di navigazione a farne un proprio *hub* verso i mercati dell'Europa centro-meridionale, di cui l'area nord adriatica costituisce un punto d'accesso naturale.

Il porto di Taranto è diventato quindi il principale scalo *eastbound* del servizio, collegato al porto di Trieste con linee *feeder* dedicate, come già avviene per Venezia. Questa variazione sulla rotta verso l'Estremo Oriente, che permette ai caricatori dell'Adriatico, del Mar Nero e del Mediterraneo Orientale di ridurre i tempi per l'imbarco della merce sulle navi madri, conferma l'importanza del porto di Taranto nel contesto della navigazione mediterranea, dovuta alla favorevole e strategica collocazione geografica tra Suez e Gibilterra. A partire dal mese di aprile 2003 Evergreen ha attivato – accanto alle linee FEM (Far East Mediterranean) e CEM (China Europe Mediterranean) già operative dal luglio 2001 – un nuovo servizio di linea Scandinavia-Europa-Levante (SEL) che riguarda anche il porto di Taranto su una rotta che va dalla Svezia alla Turchia. Nel mese di luglio 2003 la compagnia tedesca Hapag Lloyd, in collaborazione con il Lloyd Triestino, ha avviato un nuovo servizio settimanale a giorni fissi tra Nord Europa e Mediterraneo orientale, denominato European Express Service (EEX). La rotta collega i porti del *Northern Range* con la Grecia e la Turchia attraverso il porto di Taranto. Le vicende legate all'attività di Gioia Tauro e Taranto si sono incrociate in maniera clamorosa nel luglio 1998, quando l'ambiente del trasporto marittimo è stato scosso dalla notizia del repentino dirottamento dei traffici, e soprattutto degli investimenti, della compagnia Evergreen di Taiwan da Gioia Tauro allo scalo tarantino.

6 - L'IMPORTANZA DEI COLLEGAMENTI MARITTIMI ADRIATICO-ESTREMO ORIENTE PER L'ESPANSIONE DEI TRAFFICI, E I RAPPORTI CON I PORTI DEL NORD EUROPA.

Nel contesto dell'espansione dei traffici negli stati baltici vi è una crescente tendenza verso la containerizzazione. Le linee di navigazione, gli operatori dei porti e i fornitori intermodali stanno rispondendo a questo cambiamento, mirando a rafforzare i traffici nell'ambito del Baltico ma anche ad assicurare servizi alternativi e competitivi per i mercati dell'Europa centro-orientale.

In relazione allo scenario complessivo si può considerare *l'asse adriatico* strategico non solo per l'interscambio Europa-Estremo Oriente, ma anche in relazione alle possibilità di nuovi mercati che si andranno a configurare per quegli stati che si aggogheranno all'Unione europea. In questo processo di espansione europea, il terminal container di Trieste potrebbe assumere un ruolo determinante e competitivo nella catena logistica, rilanciando l'intero Sistema portuale

dell'Alto Adriatico. Oggi la presenza del Gruppo Evergreen e i servizi del Lloyd Triestino, che hanno contribuito per più di vent'anni, insieme ad altre compagnie armatoriali, alla rilevanza del terminal triestino, diventa determinante nelle ridefinizioni geografico-economiche del nuovo scenario europeo. Inoltre, sempre per la sua posizione geografica strategica, Trieste assume un ruolo privilegiato rispetto al trasporto in genere, e in particolare alle case di spedizioni internazionali, nel quadro dei mercati e dei traffici che tradizionalmente gravitano sull'Alto Adriatico.

Attualmente, nel mondo, ci sono circa 300 porti capaci di servire navi porta-container, ma tra essi solo un centinaio può servire navi sopra i quattromila TEU: Gioia Tauro, Bremerhaven, Amburgo e La Spezia dovrebbero essere riqualificati per questo tipo di servizio entro i prossimi anni. Comunque, dei 100 porti menzionati solo un decina potrà fornire servizi adeguati ai grandi trasportatori.

Il sistema portuale Mediterraneo ha una prevalente specializzazione rinfusiera (idrocarburi, carbone, cereali, prodotti petroliferi) che vede per contro una prevalente dotazione per la movimentazione di container nei porti del Nord Europa e quindi con differenze strutturali evidenti. Il trasporto di container, pur incidendo soltanto per il 25% dei traffici marittimi mondiali, risulta il segmento più rilevante, specialmente in relazione allo sviluppo intermodale, e richiede una riorganizzazione delle tradizionali funzioni portuali.

È nell'ambito di tale segmento che insistono le direttrici di interscambio tra i principali mercati di riferimento, come l'Asia, l'Europa e il Nord America, sui quali è andata ad assestarsi, nel corso degli anni 90, non solo la competitività di settore ma anche un numero limitato di compagnie marittime, che posseggono oltre la metà della flotta mondiale di navi portacontainer.

1 Ad esempio: i più importanti porti di *transshipment*, Gioia Tauro, Marsaxlokk, Algeciras, Pireo e Damietta, avevano nel 1998 tassi di utilizzo prossimi all'80%; i principali porti *o/d*, Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Marsiglia, Barcellona, Valencia, Haifa, Lisbona, Haydarpasa, Izmir, Ashdod, Beirut, Alessandria, Port Said, sono utilizzati al 70% circa del potenziale; i porti minori, quelli della parte meridionale del Mediterraneo, quelli del Mar Nero, quelli distanti dalle aree economicamente più importanti, quelli insufficientemente equipaggiati o che hanno scarsi collegamenti con gli hinterland, sono utilizzati soltanto al 45%, a testimonianza della loro importanza secondaria.

2 Il suo ruolo di *hub* intercontinentale rispetto agli altri porti italiani è dovuto al vantaggio che esso presenta nella minimizzazione dei tempi di percorrenza della rotta Suez-Gibilterra (dalle 300 alle 360 miglia marine in meno rispetto ai porti di Livorno, La Spezia e Genova).

3 Basti pensare che il porto è uno dei porti italiani più vicini al Canale di Suez dal quale dista 954 miglia marine e allo stretto di Gibilterra da cui lo separano 1268 m.m.

4 Una società facente parte del gruppo armatoriale Evergreen Marine Corporation di Taiwan-Taipei. L'arrivo di quest'ultima società ha dato avvio a un intenso lavoro di ampliamento e miglioramento delle strutture del Molo, secondo un progetto articolato in 4 fasi, attualmente solo parzialmente realizzato, per concentrare nello scalo tarantino un sempre maggiori flusso di merci nell'ambito del Mediterraneo, di cui il Porto mira a conquistare una fetta di mercato compresa tra il 14 e il 35%. Per tale ragione, il governo

italiano ha deciso di inserire Taranto nella lista dei quattro porti italiani destinati a svolgere funzioni nodali nel flusso di container, assieme a Gioia Tauro, Genova e Cagliari, con importanti ricadute sulle prospettive di sovvenzionamento pubblico ai progetti di migliorie portuali. La sua collocazione baricentrica ha sicuramente contribuito a convogliare sul porto grossi traffici, che vengono movimentati in seguito con servizi di *feederaggio* verso altri punti del bacino del Mediterraneo e con trasporti intermodali verso i mercati italiano e centroeuropeo. Il traffico attraverso il Mediterraneo è atteso ad una ulteriore crescita nei prossimi anni, e il Mediterraneo Centrale riveste in tale contesto un ruolo di punta, con tassi di crescita attesi di circa 5,4% fino all'anno 2010.

5 Il porto di Taranto ha grandi potenzialità e proprio l'aumento dei traffici degli ultimi anni ha fatto sì che esso si collocasse saldamente al terzo posto fra i maggiori porti nazionali con una movimentazione complessiva fra i 34 e i 35 milioni di tonnellate di merci l'anno. A ciò si aggiunge la notevole disponibilità di banchine operative, di fondali, di grandi spazi e la professionalità dei suoi operatori. Le vicende legate all'attività di Gioia Tauro e Taranto si sono incrociate in maniera clamorosa nel luglio 1998, quando l'ambiente del trasporto marittimo è stato scosso dalla notizia del repentino dirottamento dei traffici, e soprattutto degli investimenti, della compagnia Evergreen di Taiwan da Gioia Tauro allo scalo tarantino.

BIBLIOGRAFIA

Autorità Portuale Trieste, 2001, *Il progetto di studio nel coordinamento dei sistemi di trasporto nella Regione*, Stazione Marittima, Sala Saturnia, Trieste, 16 febbraio.

Caroli A., Cociancich M., Della Puppa M., 2002, *Il Porto di Trieste e la sua localizzazione geostrategica nel bacino mediterraneo*, Edizioni Italo Svevo, Trieste.

Ponti M., 2001, *Le priorità per la regolazione dei trasporti in Italia*, XLII Corso Internazionale ISTIEE, Trieste, 10-14 settembre.

De Bernardi A., Sartor P., 1999, “Le strutture per l’intermodalità ed i nuovi traffici lungo il corridoio Est-Ovest”, *Trasporti Europei*, Anno 5, n. 11, aprile.

Forte E., 1999, “Competizione nella portualità tra Nord e Sud Europa nei traffici unitizzati”, *Trasporti Europei*, Anno 5, n. 12, agosto.