



PREFAZIONE Foreword



Nella ritrovata centralità del Mediterraneo nel quadro dei traffici marittimi mondiali, il porto di Taranto è chiamato ad affrontare nuove sfide commerciali, economiche e produttive per raggiungere e mantenere quegli standard di sviluppo e livelli di competitività che vengono imposti per stare al passo con i concorrenti europei e per essere pronti a fronteggiare i contemporanei fenomeni socioeconomici, quali la sempre più accentuata delocalizzazione delle attività produttive verso Paesi emergenti con il conseguente flusso in import-export di materie prime e prodotti finiti, la produzione a costo zero, ecc.



Dal giorno del mio insediamento, nell'aprile 2007, alla Presidenza del secondo porto nazionale, che nel 2006 ha movimentato circa 50 milioni di tonnellate di merce, ho avuto sempre chiaro l'obiettivo da raggiungere per lo sviluppo dello scalo: il rafforzamento dei traffici commerciali, anche mediante la realizzazione di un secondo terminal contenitori di rilevanza internazionale e l'accelerazione delle procedure per l'insediamento in porto e nel retroporto di strutture dedicate alla logistica, quali la Piattaforma Logistica (i cui lavori inizieranno entro il 2008) e il Distripark (un'area già disponibile di 750.000 mq.), per la cui realizzazione sarà auspicabile la partecipazione di investitori privati.

In una prospettiva di competizione territoriale con gli altri paesi che si affacciano sul Mediterraneo, l'Autorità Portuale di Taranto ha, quindi,

In these new market conditions, in which the Mediterranean has regained a central role in the world's maritime trade, the Port of Taranto faces new commercial, economic and industrial challenges to reach and maintain standards of development and levels of competitiveness that will allow it to keep pace with its European rivals.

At the same time, the port must be able to cope with social and economic trends in areas such as the widespread relocation of manufacturing activities to developing countries, related traffic flows for imports of raw materials and exports of finished products as well as low-cost production, etc.

Since April 2007, when I was appointed President of the second most important Italian port (with a throughput of about 50 million tonnes in 2006), I have had a clear vision of its future development: the growth of commercial traffic, through the establishment of a new world-class container terminal, on the one hand, and the speeding up of procedures for creating logistics facilities in the port and surrounding areas, on the other.

In particular, construction is expected to start by the end of 2008 on a Logistics Platform, while the contribution of private investors is sought for another planned facility, the Distripark, on a site covering 750,000 square metres.

In order to compete successfully with the ports and economies of other Mediterranean countries, the Port Authority of Taranto has adopted a number of planning initiatives aimed at transforming the potential offered by Taranto's geographical location into the reality of a major intermodal logistics centre.

The goal, then, is for our port to act not only as a transshipment centre or a facility serving industrial plants, but first and foremost as a logistics platform linked directly with production and transport chains: in other words, a 'third

investito in termini di progettazione e pianificazione di diverse iniziative per dare concretezza alla posizione di Taranto, piattaforma logistica intermodale, sfruttando il vantaggio offerto dalla collocazione geografica favorevole attraverso la creazione di centri dedicati alla logistica.

Un porto, quindi, che non sia solo un centro di movimentazione delle merci o sede di attività industriali ma anche e, soprattutto, una "piattaforma logistica" interfacciata con le filiere produttive e trasportistiche: un porto di "terza generazione". Una struttura integrata con il progetto della Piattaforma Logistica Continentale Pugliese che vede coinvolto in modo sistemico tutto il territorio regionale che, con le sue potenzialità, costituisce una vera e propria piattaforma naturale capace di attrarre già con le attuali infrastrutture le merci, anche quelle dirette nel nord Italia e nel centro/nord Europa.

Il grande sviluppo che il porto di Taranto ha raggiunto negli ultimi anni (+ 16 milioni di tonnellate in sette anni) è da considerare un punto di partenza per ulteriori e più importanti traguardi ai quali lo scalo ambisce per le sue realtà, le sue potenzialità, la sua dinamicità, i suoi servizi e le sue professionalità. Uno sviluppo che ha consentito anche di avvicinare il porto alla città aprendosi all'ambito sociale e culturale oltre che a quello economico.

Per crescere sempre di più, per lo sviluppo del territorio e del Paese abbiamo bisogno, noi come altri porti italiani, di un supporto continuo da parte del Governo e degli Enti locali per il miglioramento ed il potenziamento dei collegamenti ferroviari e per l'emanazione di una regolamentazione delle attività di dragaggio dei fondali che coniughi lo sviluppo economico con la salvaguardia dell'ambiente.

Auspico che le pagine che seguono possano essere una guida oltre che per gli operatori nazionali ed internazionali anche per i giovani del territorio, per far conoscere loro una delle maggiori potenzialità di sviluppo della nostra terra.

Michele Conte

Presidente,
Autorità Portuale di Taranto
Aprile 2008

generation' port. This platform will be part of a wider logistics project affecting the whole region of Puglia which – thanks to its location and available facilities – has the potential to attract additional trade to and from northern Italy and northern and central Europe.



The remarkable growth in Taranto's port traffic over the past seven years (with 16 million tonnes of additional throughput) can be seen as the starting point for further and more important objectives that the port is eager to achieve in view of its capacity, potential and dynamism, as well as the services and human resources it can offer. This recent development has also allowed the port to get closer to the city of Taranto, not only in terms of economic relations, but also culturally and socially.

In order to ensure the growth of the port, for the benefit of the hinterland and the nation as a whole, Taranto – like other Italian ports – needs continuing support from central government and local authorities, particularly with regard to the upgrading of rail links and the introduction of new dredging regulations to meet the needs of both economic development and environmental protection.

I hope the following pages can be a guide not only for national and international operators, but also for the young people of Taranto, to let them know more about one of our country's biggest opportunities for development.

Michele Conte

President,
Taranto Port Authority
April 2008