

# La funzione logistica della Puglia

**La Puglia si propone** sempre di più come "porta" dell'Oriente vicino e lontano, una lunga "banchina" attrezzata, fra l'Adriatico e lo Ionio, capace di offrire ad un mercato dei traffici marittimi sempre più dinamico, una vasta gamma di infrastrutture e di servizi.



La portualità si presenta, una volta di più, come uno dei principali "assets" competitivi del territorio pugliese, supporto essenziale al suo tessuto industriale, agricolo, commerciale e turistico nonché occasione per promuovere nuove forme di organizzazione logistica.

I porti pugliesi sono un insieme ampio e complesso, con i grandi porti di Taranto e Brindisi, con la vivace polifunzionalità di Bari e con la ricca articolazione di una portualità, ormai non più "minore", pronta a costituire, attraverso un sistema di gestione unitario e coordinato, una nuova straordinaria opportunità per il sistema Puglia.

Per cogliere il valore economico e sociale dei porti pugliesi non è sufficiente una chiave di lettura meramente quantitativa. La valenza di Taranto quale uno fra i principali scali nazionali ed in quanto tale, fra gli architrave dell'intero sistema produttivo italiano, è fuori discussione.

Ciò che emerge, con sufficiente chiarezza, guardando i dati di traffico e l'insieme delle infrastrutture portuali è che, poggiando sulle robuste spalle di Taranto e Brindisi, la portualità pugliese si presenta diffusa, varia e ricca di nuove potenzialità.

I porti, in generale, sono nodi logistici che possono assolvere una funzione di transito e smistamento delle merci verso destinazioni lontane ovvero una funzione di approvvigionamento e commerciale in funzione del territorio.

Per i passeggeri vi possono essere una funzione turistica ed una di mero trasporto.

La creazione di ricchezza si può sviluppare quando, nel porto e sul territorio, si riescono a cogliere al meglio le opportunità generate da ciascuna di queste funzioni. Le vocazioni dei grandi porti pugliesi sono note: containers, prodotti petroliferi e siderurgici per Taranto, prodotti energetici e passeggeri per Brindisi, passeggeri, crociere, granglie ed impiantistica per Bari.

Tuttavia emerge con sempre maggiore evidenza una funzione "logistica" della Puglia rispetto ai flussi provenienti dall'Europa sud - orientale e diretti verso l'Italia e

l'Europa del Nord e nazioni più occidentali quali la Spagna e la Francia.

I processi economici e politici che hanno percorso l'Europa Balcanica e le repubbliche dell'ex URSS dopo le turbolenze ed anche gli eventi bellici della prima metà degli anni novanta, sembrano oggi avere determinato nuovi punti di equilibrio che si riflettono in una forte crescita economica di tutta l'area.

La Puglia è la frontiera occidentale naturale di quelle aree.

Mai come oggi i porti pugliesi hanno la necessità di adeguarsi incessantemente, sia sotto il profilo delle infrastrutture che dei servizi, per rispondere ai fenomeni di crescita dei flussi provenienti dall'Est vicino e lontano.

Taranto può assumere sempre di più un ruolo centrale rispetto ai traffici che si sviluppano dalla Cina, dal Sud Est asiatico e dall'India; Brindisi, Bari ed i porti del Levante possono essere la porta non solo dei Balcani, ma della Bulgaria, della Romania, della Turchia fino a giungere ai paesi caucasici.

Inoltre non è da trascurare il possibile sviluppo di nuove relazioni di traffico fra paesi emergenti, che potrebbero sorgere nei prossimi anni, come benefico effetto dell'area di libero scambio euro mediterranea interessando paesi quali l'Egitto e, più in generale, l'Africa settentrionale.

Non bisogna infatti dimenticare che, nel contesto mondiale, vi è una tendenza sempre più spiccata alla nascita di nuove relazioni di traffico che collegano i nuovi mercati che si stanno sviluppando in Asia, in Sud America, in Africa ed Oceania. E' verosimile che anche nel bacino del Mediterraneo queste nuove relazioni si manifestino, e già si intravedono, tendenze di questo tipo.

Vi è poi la dimensione squisitamente territoriale, svolta da ognuno dei porti pugliesi in funzione del territorio immediatamente circostante. Si tratta di una dimensione più "tradizionale" della portualità al servizio del tessuto produttivo della Regione, ma non per questo di minore importanza.

Si provi a pensare a cosa succederebbe per gran parte dell'industria manifatturiera diffusa nel territorio se la rete di porti grandi e piccoli, improvvisamente, subisse un blocco nella propria attività.

Ciò che è bene comprendere è che non esiste la sola dimensione della competitività dei porti legata al "gigan-



tismo" navale ed ai grandi flussi di traffico transcontinentali ed oceanici. A quel livello si gioca la presenza di un porto e di un'intera area territoriale, nel circuito dei grandi mercati internazionali, ma sono tutte le infrastrutture portuali che debbono essere adeguatamente mantenute. In particolare, per quanto riguarda i fondali, la necessità di dragaggi e manutenzione è indispensabile per assicurare il funzionamento dei porti anche minori.

Infatti, anche la funzione meramente territoriale non può essere sviluppata se i porti si attardano o si fermano. Anch'essa necessita di essere sviluppata attraverso l'adeguamento infrastrutturale, il miglioramento dei collegamenti stradali e ferroviari e l'organizzazione di migliori servizi logistici.

Porti più efficienti significano un'industria, un'agricoltura e servizi commerciali più competitivi.

In ultimo vi sono le funzioni portuali connesse al trasporto di passeggeri rispetto alle quali la Puglia sta raggiungendo risultati di eccellenza.

La varietà ed il numero di collegamenti di linea con Grecia, Albania, Croazia e Montenegro; la crescita sempre più impetuosa del mercato crocieristico, pongono ai porti pugliesi, ma più complessivamente alle città portuali la sfida di servizi di accoglienza sempre più efficienti e di qualità nonché la necessità di una maggiore integrazione con l'offerta turistica del territorio.

Per i porti dunque, ai fini della loro semplice sopravvivenza, vale la legge del "moto perpetuo", il bisogno di adeguarsi continuamente, di innovarsi, di trovare nuove soluzioni in termini di infrastrutture e servizi.

Per raggiungere questi obiettivi sono di fondamentale punto di riferimento le scelte compiute dalla Regione Puglia in materia di politica portuale. La costituzione dell'Osservatorio dei porti pugliesi, per coordinare fra le Autorità Portuali di Bari, Brindisi e Taranto le politiche di programmazione e pianificazione e poi la "messa in rete" dei porti pugliesi, attraverso la costituzione di sistemi come l'Autorità del Levante che aggrega i porti di Manfredonia, Bari, Barletta e Monopoli. In questo



quadro di sviluppo e di riforma dell'assetto istituzionale dei porti pugliesi, guardato con interesse da tutto il Paese, rammaricano i contenziosi intrapresi, per meri interessi di parte, a difesa dell'Autorità Portuale di Manfredonia. Anche in questo caso, come molte volte accade in Italia si fanno prevalere gli interessi particolari su quelli generali, una visione di corto respiro rispetto ad una più lungimirante. Ma anche in questo caso, poiché come si dice "il tempo è galantuomo" siamo sicuri che le buone ragioni della creazione di un sistema portuale forte, in grado di crescere la competitività del territorio e di creare opportunità di sviluppo, sapranno prevalere sulle "querelle" legate alla contingenza politica e non ad una progettualità che guarda al futuro del nostro territorio.

*Francesco Mariani  
Presidente Autorità Portuale del Levante*

