

Ieri, oggi, domani...al porto di Taranto

Fulvio Lino Di Blasio*

Premessa. Mai come in questo periodo, nell'analisi del linguaggio dei media – ma anche del linguaggio comune – si ricorre a frasi come “prima del lockdown”, “prima del Corona virus”, “dopo la fase 1”, “con la fase 2”, “con la ripresa delle attività”. L'elemento del prima e del dopo l'emergenza sanitaria da nuovo coronavirus SARS CoV-2C è diventato uno spartiacque che forzatamente è entrato nell'organizzazione del pensiero, nell'analisi degli accadimenti, nella pianificazione delle politiche pubbliche così come della vita dei cittadini. In taluni casi – e quello del Porto di Taranto è uno di questi – questa riorganizzazione del tempo coincide con un cambio di marcia già presente nello svolgimento delle attività in periodo pre Covid e ora enfatizzato dallo stravolgimento dei ritmi del mercato, dell'economia, della logistica e della portualità. Stravolgimento, si premette, che nel caso di Taranto (e del suo porto) atterra su un “puzzle” economico e sociale di difficilissima composizione secondo le normali regole del gioco. Quindi, per dare uno sguardo al Porto di Taranto in periodo di Covid 19, può essere utile muoversi lungo la linea del tempo consente di intuire l'evoluzione di approcci e strategie per la promozione dello scalo e del suo territorio.

Ieri. Gennaio 2020. Siamo all'alba di quello che deve essere l'anno buono, in cui quello che si attende da tempo troverà concreta attuazione. Ebbene sì, perché dopo anni di difficoltà, di cantieri, di calo dei traffici, di disoccupazione, il Porto di Taranto sembra finalmente avviato verso un rilancio nella direzione della diversificazione e dello sviluppo integrato delle componenti industriale, commerciale, energetica e crocieristica (al netto, ovviamente, della complessa vicenda legata alla produzione dell'acciaio).

Il posizionamento strategico del porto di Taranto – questa volta sì la “geografia è destino” – pone lo scalo ionico in posizione molto vantaggiosa rispetto alla rinnovata centralità del Mediterraneo, un'area di passaggio delle merci est-ovest che sta da qualche tempo sperimentando una crescita più veloce rispetto ad altre parti del mondo, anche come effetto del raddoppio del Canale di Suez: questa “ritrovata” centralità del Bacino Med negli scenari internazionali è un forte fattore di attrattività per gli investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica, che continuano a crescere nonostante alcune critiche situazioni sociali e politiche.

In questo contesto, l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio (dicembre 2019) adotta l'aggiornamento al 2019 del proprio documento di Pianificazione strategica, il Programma Operativo Triennale 2017-2019, adottando un approccio fondato su due principali linee di indirizzo: in primo luogo, la *razionalizzazione* del complesso delle azioni strategiche e, in secondo luogo, l'*apertura* agli stakeholder pubblici e privati nella fase di costruzione della strategia, nell'ottica di riconnettersi ai reali fabbisogni del territorio, di integrarsi maggiormente con le politiche di sviluppo in essere nonché con l'operatività delle istituzioni e delle forze dell'ordine e infine di aprirsi a un confronto più diretto con i cittadini.

I principali ambiti strategici su cui si punta sono:

- *innovazione e digitalizzazione*: dopo la positiva esperienza del 2019 (maggio-settembre) del progetto pilota di lancio dell'Innovation Hub nel porto di Taranto – in collaborazione con Port XL (il primo acceleratore di startup al mondo nel settore marittimo, con sedi a Rotterdam, Anversa e Singapore) e con il BALAB (il contaminatore di idee dell'Università di Bari), l'ADSP punta alla costituzione di un vero e proprio acceleratore di startup e scale up, facendo dell'innovazione un asset del porto, una ulteriore regione per investire sul territorio. Prosegue inoltre, la transizione al *digitale* con importanti progetti come un accordo con Agenzia delle Dogane, l'evoluzione del PCS, la digitalizzazione dell'Ente e lo Sportello Unico Amministrativo.

- *commerciale*: riparte nel 2020 l'operatività del Molo Polisettoriale del Porto di Taranto, in ragione dell'assentimento in concessione per 49 anni del terminal contenitori alla società YILPORT Holding (tra i più importanti operatori portuali al mondo) che ha pianificato di implementare le attività nello scalo jonico quale terminal gateway oltre che come trans-shipment hub.
- *industriale*: i traffici connessi alla componente industriale – specialmente se reinterpretata in modo molto più connesso con l'ambiente, con il territorio, con le imprese locali e con la ricerca e innovazione – rappresenta un importante elemento di ripartenza del porto e un obiettivo per l'operatività dello scalo e per i servizi di logistica industriale connessi ai traffici siderurgici; il tutto, è noto, con un grande punto di domanda per la crisi che sta interessando lo stabilimento ex Ilva che genera una situazione di incertezza all'interno della quale l'AdSP è direttamente interessata per gli impatti significativi sia sui traffici del Porto di Taranto che sulle entrate dell'Ente.
- *logistico*: il rilancio della componente commerciale, mette sotto una luce completamente diversa la componente e gli asset connessi alla logistica, che per il porto di Taranto significano principalmente puntare sulla valorizzazione della Piastra portuale di Taranto e del Distripark, ora rivitalizzati sia dalla presenza di un terminal contenitori che riparte sia in ottica ZES.
- *turistico – crocieristico*: il trend di crescita del settore crocieristico coinvolge anche Taranto, e l'AdSP sta per mettere a frutto anni di lavoro di promozione e di costruzione del brand Taranto (in collaborazione con il Comune e con la regione Puglia) e i piani per le toccate delle navi da crociera per il 2020 e 2021 stanno portando Taranto nella dimensione delle "nuove destinazioni". A conferma di ciò, la notizia dell'interesse della joint venture PORT OPERATION HOLDING SRL e la GLOBAL PORTS MELITA LIMITED (uno dei maggiori operatori crocieristici al mondo) che, a chiusura del 2019, ha manifestato interesse ad acquisire una concessione demaniale marittima per la gestione di servizi in favore dei crocieristi in imbarco, sbarco, transito nel Porto di Taranto.
- *infrastrutturale*: sul piano delle infrastrutture, la già ricca dotazione del porto di Taranto viene ulteriormente incrementata con alcuni importanti traguardi (ampliamento del quarto sporgente, adibita ad uso pubblico), alcuni cantieri da gestire (in ambito dragaggi) e alcune aree che stanno ricevendo attenzione crescente da parte di investitori internazionali (Distripark, area ex Belleli).
- *porto-città*: il binomio "Porto-città" che, anche nella futura programmazione, sarà al centro di una "(ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare" che restituirà allo scalo jonico il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città, nell'ottica di incoraggiare e rafforzare la sua naturale vocazione di meta turistica d'eccellenza.

Il tutto, lo ricordiamo, con un forte allineamento anche a livello di pianificazione degli investimenti pubblici a livello centrale, sia con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che con la Presidenza del Consiglio, nell'ambito del CIS; quello che si sta ri-costruendo è un porto moderno, connesso e strutturato come motore propulsivo dello sviluppo economico delle attività connesse al sistema portuale è in grado di sviluppare policy innovative, basate sui principi nazionali e comunitari, ed in grado di contaminare l'intero territorio circostante.

Oggi. Il periodo di lockdown è quindi intervenuto in un periodo di rilancio, in un momento – come accennato – in cui si stavano concretizzando una serie di opportunità e in cui Taranto stava ritrovando la sua centralità, non soltanto in ottica *shipping* di vicinanza ai grandi traffici del Mediterraneo, ma anche come città e territorio al centro dell'agenda di Governo con la ripresa dei lavori del CIS (Contratto Istituzionale di Sviluppo) Taranto, una piattaforma guidata direttamente dalla Presidenza del Consiglio che programma, finanzia, controlla, verifica e supporta – integrandole – le progettualità finanziate con finanza pubblica sul territorio in alcuni ambiti strategici.

Inutile dire che per l'Autorità d Sistema Portuale, come per la più parte delle istituzioni, a partire da inizio marzo si sia messa in atto una immeditata transizione verso una modalità di lavoro agile – tra l'altro, seppur con altri presupposti, già da tempo nell'agenda delle pubbliche amministrazioni e simili – che ha comportato

uno sforzo organizzativo e di programmazione di non poco momento, e che ha messo a dura prova anche la capacità dei singoli lavoratori di organizzare la propria settimana, in modo bilanciato tra famiglia – o comunque ambito personale – e lavoro.

In questo caso bisogna osservare come la crisi si sia abbattuta – a livello economico – prevalentemente su quei settori che maggiormente avevano dato concretezza alla ripresa post crisi finanziaria, cioè turismo ed esportazioni, entrambi elementi cruciali per la strategia di crescita del porto di Taranto, ma al momento non pienamente in attività; nel senso che, essendo la componente *commerciale* e quella *crocieristica* in piena fase di startup l'impatto si è apprezzato prevalentemente sotto forma di un rallentamento dell'avvio dell'operatività, e della conseguente ripartenza dell'occupazione.

Ma uno degli elementi che maggiormente hanno caratterizzato il periodo di lockdown è stato quello di prendere atto della non prevedibilità di eventi di questo tipo e della non attendibilità di qualsiasi forma di previsione di scenario che ecceda il breve termine (1/2 anni). Questa nuova dimensione temporale "compattata" ha risvolti sul modo di fare pianificazione strategica e comporta che il processo di adozione/revisione di scelte di rilevanza strategica vada sviluppato in continuità – come processo *ongoing* – al fine creare un meccanismo flessibile in grado di reagire in tempi brevi agli accadimenti (di qualsiasi natura). Da questo punto di vista l'AdSP ha individuato nel processo (partecipato) di costruzione del POT, un momento che in futuro (anche per allinearsi alla programmazione delle opere pubbliche nonché alla programmazione finanziaria e quella della performance) andrà fatta di anno in anno (prima il POT rimaneva in vigore 3 anni, con revisioni annuali, con il risultato che all'ultimo anno andava rifatta una pianificazione di gittata triennale). Con il nuovo sistema si mette così in atto una prima forma di flessibilità (per non chiamarla *resilienza*, termine anche abusato e più adatto ai contesti tecnici suoi propri) a garanzia della maggiore prontezza a reagire al mercato e in generale a elementi esterni e comunque molto integrato con il territorio.

In ogni caso, il periodo di lockdown è stata caratterizzata da una intensa attività sia in tutti gli ambiti di operatività dell'Ente su alcuni aspetti di grande rilievo. In particolare si è lavorato molto su aspetti connessi all'attrattività dello scalo, proseguendo i lavori del Comitato di indirizzo della ZES ionica e, soprattutto, ottenendo l'approvazione, da parte dell'Agenzia delle Dogane, della perimetrazione della zona franca interclusa del Porto di Taranto che include 11 aree per complessivi 162,89 ettari. Intensa è stata anche, tra le altre, l'attività di partecipazione al CIS, le cui riunioni si sono tenute sia in modalità online che in presenza.

In ottica di comunicazione con il cittadino, è stata lanciata la campagna social #ilPortoacasa (su LinkedIn, Facebook, Instagram): ogni giorno una foto (di repertorio) che raffigura vari momenti della vita e dell'operatività del porto, con approfondimenti tematici settimanali. L'iniziativa, molto seguita, sta contribuendo fortemente ad aprire il porto alla città, a far conoscere l'ecosistema portuale e a trasmettere il patrimonio di conoscenze e competenze di tutti coloro che operano nello scalo Ionico.

Domani.

La ripresa dal lockdown si caratterizza, per il porto di Taranto, per una focalizzazione sui temi forti e strategici, che sono valorizzati nell'approvando POT 2020/2020, e che, forse proprio per contrapposizione al periodo di chiusura (nonché come strategia di semplificazione del "puzzle" di cui si diceva in premessa) si riassumono nella parola *apertura*: all'innovazione, agli investimenti, ai traffici, alla città, al cittadino.

A breve verrà portato in approvazione il nuovo POT, relativo agli anni 2020-2022 che, come anticipato si caratterizzerà (anche in ottica di discontinuità con il precedente) per una significativa razionalizzazione, focalizzazione su poche azioni strategiche, apertura agli stakeholder e sarà un "documento vivo", che si evolve di anno in anno e che aderisce in modo flessibile e reattivo ai cambiamenti del contesto.

Oltre ai 5 pilastri della strategia – che saranno *innovazione, sostenibilità, porto e territorio, infrastruttura fisica/competitività e accountability istituzionale* – vale la pena ricordare come ci sono alcuni aspetti che sono stati messi in evidenza proprio dall'emergenza in atto e su cui l'AdSP sta decidendo di puntare (alcuni dei quali identificati anche grazie al confronto della corrente situazione del porto rispetto al modello Porto 6.0 di SRM, il centro studi sullo shipping di Intesa Sanpaolo).

In primo luogo, come già detto, una *semplificazione* del processo decisionale strategico e del conseguente momento implementativo all'interno dell'AdSP unitamente a una azione continua di revisione e aggiornamento dello stesso, accorciando i tempi di reazione al mercato come elementi per contrastare l'*incertezza* che caratterizza questo periodo.

In linea con la semplificazione, la *digitalizzazione* (sia dei processi interni che dei processi portuali) rappresenta un passaggio imprescindibile sia per gli aspetti connessi all'esperienza lavorativa dei dipendenti dell'AdSP, sia per l'utenza portuale nonché per i traffici di merci e persone.

Altra priorità orizzontale sarà la concentrazione sulla *attrattività* e sulla *internazionalizzazione* del porto di Taranto per valorizzare l'immenso asset infrastrutturale presente, sia in termini di costruzione dell'offerta (infrastrutturale, accessibilità, ZES, Zona franca) sia di qualificazione e focalizzazione sui *servizi* con una intensa attività di promozione dell'efficiamento e della modernizzazione degli stessi.

L'*apertura al territorio e alla città* è già una priorità che vede due grandi componenti: da un lato occorre riconnettere il porto al *territorio*, inteso come mondo delle imprese e al mondo della produzione, riattivando (in collaborazione con il concessionario del terminal contenitori) tutta la rete di connessioni e di business che valorizzano lo scalo in ottica import/export e, in secondo luogo, riconnettersi alla *città* con la realizzazione del grande progetto del *waterfront di Taranto* che riconnetterà anche fisicamente la città al porto, con il porto che diventa un luogo da vivere, da visitare, in cui lavorare e trascorrere del tempo e fare innovazione.

L'*innovazione*, rappresenterà una nuova modalità, un nuovo linguaggio in grado di affrontare problemi vecchi con strumenti e risorse nuove, aprendo forme più "leggere" di interazione tra imprese portuali e centri di ricerca o startup o scale-up, secondo il modello del Futureport Innovation Hub in connessione con player globali dell'accelerazione (come Port XL).

Infine, una forte focalizzazione sulla *performance* (altro "cambiamento culturale" forte all'interno dell'ente), e sulla *trasparenza* e *anticorruzione*, elementi che sono intrinseci nell'esercizio di funzioni pubbliche e che consentono, se opportunamente impostate (e non vissute in modo "amministrativo") di qualificare e migliorare ed efficientare l'operatività dell'ente.

***Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio**