



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

Ill.mo Presidente, Senatore De Carlo

9^a Commissione - Senato della Repubblica

e-mail : commissione9@senato.it

Ill.mo Sig. Presidente,

nel ringraziarLa per aver voluto acquisire da questa Autorità di Sistema Portuale un contributo scritto in merito al disegno di legge n. 986 (D-l 4/2024 - Amministrazione straordinaria delle imprese di carattere strategico), si evidenzia come la presente breve relazione non sia finalizzata ad entrare nel merito del provvedimento ma, piuttosto, a fornire una utile rappresentazione di come la vertenza Ilva sia di particolare rilevanza per lo scalo portuale jonico.

Sotto il profilo della dotazione terminalistica del porto, la destinazione d'uso delle aree appartenenti al demanio marittimo del Porto di Taranto prevede (1):

- Terminal a uso industriale (rinfuse solide e liquide);
- Terminal Container;
- Aree a uso commerciale;
- "Darsena servizi".

Figura 1. Destinazione d'uso delle aree portuali.

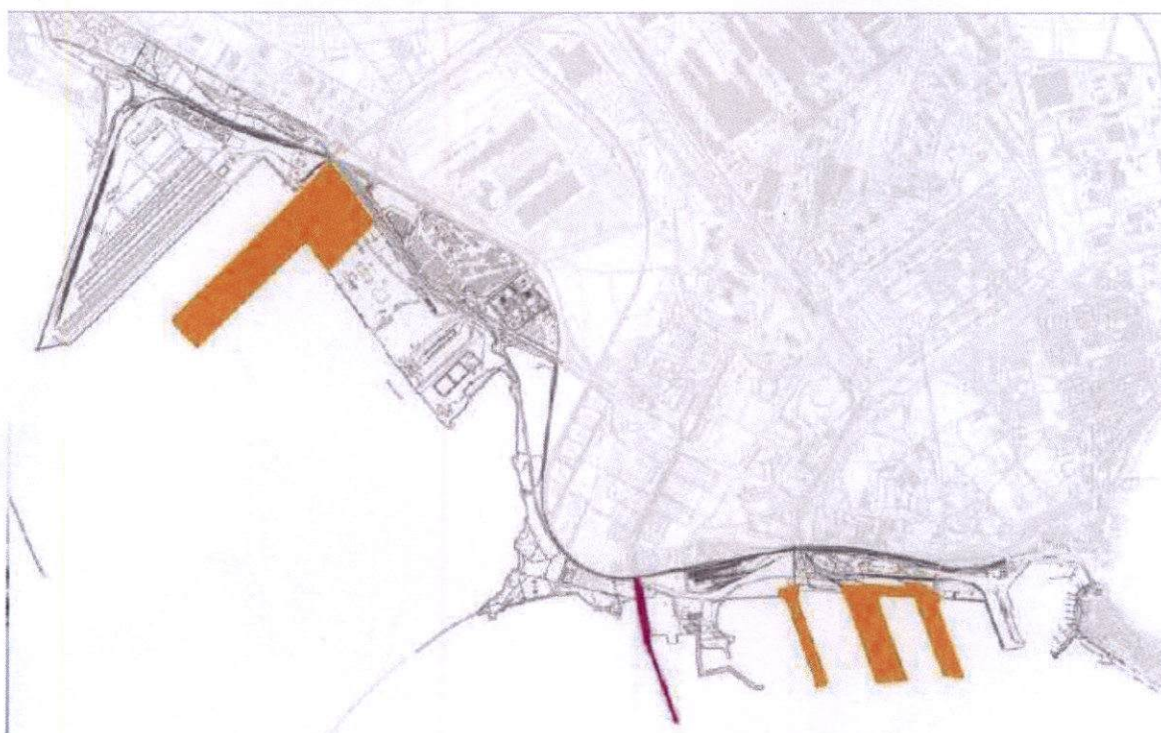


Fonte: Port of Taranto profile, AdSP del Mar Ionio – Porto di Taranto, 2023.

Per quanto attiene alle aree ad uso industriale occorre rilevare che il Porto di Taranto beneficia della presenza di due importanti operatori: ENI S.p.A. e Acciaierie d'Italia, attive rispettivamente nella raffinazione dei prodotti petroliferi e nel commercio di prodotti siderurgici (v. figura 2):

□ Acciaierie d'Italia ha a disposizione quattro sporgenti (colore arancio, numero 2, 3, 4 e 5) e una calata (numero 3) di lunghezza complessiva pari a 4.589 m. e pescaggio massimo di 25 m. Le aree operative a sua disposizione coprono una superficie pari complessivamente a 931.000 mq.

Figura 2. Localizzazione aree industriali.



L'analisi quantitativa dei dati di traffico del terminal siderurgico, attiene alle aree operative attualmente in concessione ad ADI: Sporgente 2 (Testata-Levante-Ponente), Sporgente 3 (Testata-Levante-Ponente), Sporgente 4 (Levante), Sporgente 5 – Molo Ovest, Calata 3.

Dalle tabelle sotto riportate, si evince come le tonnellate sbarcate si siano ridotte di circa il 63% a far data dall'anno del sequestro degli impianti (anno 2012) e ulteriormente dimezzate nel corso dei successivi ultimi otto anni, considerando la totalità delle merci movimentate tra sbarchi e imbarchi.

Esiste una precisa proporzione tra le rinfuse necessarie per la produzione dell'acciaio. In particolare, c'è una corrispondenza di quasi 3 a 1 tra le tonnellate di rinfuse impiegate per ottenere una tonnellata di acciaio. Il rapporto assume una certa importanza nella lettura delle seguenti tabelle (v. figura 3) che permette, parzialmente, di interpretare l'importante decremento registrato negli sbarchi, più moderato, invece, per gli imbarchi.

Figura 3. Tonnellate totali movimentate dal terminal siderurgico del Porto di Taranto per banchina

Anno	I SPG (Merchi in colli)	CALATA 2 (Merchi in colli)	II SPG LEVANTE (Rinfuse)	II SPG PONENTE (Rinfuse)	CALATA 3 (Rinfuse)	IV SPG. LEVANTE (Rinfuse)	III SPORGENTE (Merchi in colli)	III SPG TESTATA (Rinfuse)	MOLO OVEST (Merchi in colli)	Tot. (Merchi in colli)	Tot. Rinfuse	totale merci ILVA	totale merci anno	percentuale su traffico totale
2000	267.061	115.563	7.449.829	215.122	347.731	11.568.107	4.377.812	121.347	2.431.470	7.191.906	19.702.136	26.894.042	33.882.796	79%
2001	125.160	57.269	7.719.209	210.924	162.779	10.531.725	3.792.181	117.937	2.645.576	6.620.186	18.742.574	25.362.760	34.529.673	73%
2002	163.217	27.490	7.542.119	133.741	349.766	9.431.963	3.379.255	127.409	2.540.593	6.110.555	17.584.998	23.695.553	34.672.761	68%
2003	284.291	147.159	7.101.844	180.393	373.519	9.751.336	3.729.595	90.105	3.473.988	7.635.033	17.497.197	25.132.230	37.512.815	67%
2004	643.211	245.476	8.901.675	535.351	438.928	11.287.121	4.457.681	96.892	4.639.090	9.985.458	21.259.967	31.245.425	43.581.618	72%
2005	652.790	324.731	10.166.990	679.602	443.215	12.986.259	5.246.038	122.598	4.532.660	10.756.219	24.398.664	35.154.883	47.656.954	74%
2006	429.469	202.015	10.414.737	622.320	394.016	13.468.912	4.796.775	137.134	4.839.738	10.267.997	25.037.119	35.305.116	49.434.294	71%
2007	488.265	255.175	8.573.622	806.545	539.411	13.849.178	4.817.217	132.870	4.588.292	10.148.949	23.901.626	34.050.575	47.221.432	72%
2008	381.833	145.268	9.180.495	721.105	534.521	12.625.551	4.267.018	171.641	4.280.880	9.074.999	23.233.313	32.308.312	43.270.800	75%
2009	56.672	919	3.114.730	144.105	109.897	6.636.948	2.141.595	71.034	2.545.023	4.744.209	10.076.714	14.820.923	27.174.687	55%
2010	28.966	9.901	6.244.406	241.000	224.200	10.779.393	2.676.963	118.023	3.869.754	6.585.584	17.607.022	24.192.606	34.848.844	69%
2011	150.114	16.977	6.737.656	554.497	195.905	13.237.353	3.009.041	144.558	4.411.267	7.587.399	20.869.969	28.457.368	40.798.729	70%
2012	195.630	155.374	7.177.379	551.502	262.448	11.804.266	2.664.503	147.120	3.723.807	6.739.314	19.942.715	26.682.029	34.942.352	76%
2013	72.621	63.681	8.250.362	480.544	-	7.389.375	1.949.900	54.743	3.749.614	5.835.816	16.175.024	22.010.840	28.484.980	77%
2014	15.822	52.606	7.351.339	406.615	-	8.674.204	1.990.656	94.838	3.270.680	5.329.764	16.526.996	21.856.760	27.855.066	78%
2015	14.717	17.354	4.406.408	356.178	13.945	8.759.192	1.508.763	44.487	2.783.134	4.323.969	13.580.210	17.904.178	22.565.243	79%
TOTALE	3.969.839	1.836.958	115.926.392	6.483.366	4.376.336	164.021.691	53.296.230	1.748.249	55.542.432	121.128.825	286.072.668	407.201.493	588.433.044	

Fonte: Avvisatore Marittimo di Taranto

Anno	I° Sporgente	Calata 2	II Sporgente Levante	II Sporgente Ponente	II Sporgente Testata	Calata 3	III Sporgente	III Sporgente Testata	IV Sporgente Levante	Molo Ovest	Totale merci Acciaierie d'Italia	Totale traffico porto di Taranto	Percentuale merce Acciaierie d'Italia su traffico totale
2016	5.601	6.500	4.870.759	349.727	-	-	1.720.393	56.767	8.276.931	3.079.832	18.366.509	24.668.850	74%
2017	-	18.150	4.909.320	238.550	-	-	2.019.794	78.700	6.404.385	2.901.146	16.570.046	21.648.287	77%
2018	-	-	4.180.005	225.347	-	-	1.441.489	45.352	7.512.207	2.920.464	16.324.865	20.433.433	80%
2019	38.452	115.461	3.929.459	121.157	-	29.868	1.678.524	48.767	3.904.157	2.757.389	12.623.234	18.125.166	70%
2020	7.024	4.997	3.623.284	49.354	-	-	1.454.909	42.813	2.536.079	2.975.899	10.694.358	15.777.984	68%
2021	-	6.024	3.698.561	67.029	-	-	1.379.157	37.360	5.304.966	2.586.851	13.079.949	17.529.183	75%
2022	3.494	7.846	2.190.518	361.926	-	-	1.060.779	71.319	4.280.260	1.910.706	9.886.848	14.572.761	68%
2023	-	-	1.343.585	704.920	11.606	-	1.060.202	37.169	4.151.122	2.471.890	9.780.494	14.610.600	67%
Totale	54.571	158.978	28.745.492	2.118.009	11.606	29.868	11.815.247	418.248	42.370.107	21.604.177	107.326.302	147.366.264	

N.B.1961 (Italsider) 1989 (ILVA S.p.A.) 2018 (ArcelorMittal Italia S.p.A.) 2021 (Acciaierie d'Italia S.p.A.)

Il Porto di Taranto, sino alla concreta manifestazione degli effetti del sequestro penale dell'Ilva SpA (26 luglio 2012), è stato il terzo porto italiano per movimentazione di merce. L'incidenza dei traffici generati dallo stabilimento siderurgico si può attestare storicamente tra il 65% e 80% della movimentazione complessiva.

La forte riduzione della produzione, a partire dal 2013, ha chiaramente causato una repentina corrispondente decrescita dei traffici portuali. Particolarmente significativo, di conseguenza, è anche il dato relativo alle entrate finanziarie dell'Autorità di Sistema

Portuale del Mar Ionio legate alle attività svolte da Acciaieria d'Italia, così come di rilievo è la ricaduta delle predette attività su tutti i sevizi ed imprese portuali.

Acciaieria d'Italia è subentrata nelle concessioni demaniali marittime rilasciate a suo tempo in favore di Ilva SpA e, pertanto, gestisce in autonomia funzionale ben quattro sporgenti su sei del porto.

La situazione attuale, in termini generali e non esaustivi, è caratterizzata da un livello di produzione dell'impianto inferiore (3 milioni ton/anno) rispetto ai livelli per i quali era stato progettato (circa 12 milioni ton/anno). Senza entrare nei motivi che hanno portato a lunghi anni di crisi, che esulano dagli scopi della presente analisi, appare tuttavia evidente che l'attuale rendimento del terminal siderurgico sia assolutamente insoddisfacente, dal punto di vista dell'utilizzo delle aree in concessione demaniale marittima e dell'efficienza portuale e logistica.

Ciò è ulteriormente amplificato dal ridotto e censurabile utilizzo di tutte le attività legate alle imprese del cluster portuale che progressivamente hanno dovuto anche affrontare ridimensionamenti di organico e mezzi nonché cronici ritardi nei pagamenti dei corrispettivi.

Gli ultimi anni sono stati caratterizzati dalla assenza o mancata comunicazione di un piano industriale attestante la previsione dei traffici ed utilizzo delle banchine in concessione. Per quanto possibile dalla lettura delle richieste di interventi manutentivi, è altresì evidente che l'attrezzatura di banchina è almeno in parte obsoleta o non particolarmente performante.

Il futuro dello stabilimento siderurgico risulta, pertanto, determinante non solo per la rilevanza occupazionale, economica, sociale ed ambientale, ma anche al fine di poter programmare lo sviluppo infrastrutturale, delle attività e dei servizi dello scalo.

Qualunque decisione sarà assunta in merito all'impianto ex Ilva SpA la stessa avrà un impatto determinante sul Porto di Taranto. Da questo punto di vista sarà indispensabile razionalizzare le concessioni demaniali marittime adeguandole al futuro piano industriale e della logistica portuale nonché prevedere il pagamento di un canone calcolato su una quota fissa ed una variabile legata al rispetto delle previsioni di traffico.

Resto a Sua disposizione per ogni eventuale chiarimento e colgo l'occasione per porgerLe cordiali saluti.

Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prate

