

Projet DNL italien : il porto di Gioia Tauro, un porto nella globalizzazione

Il Porto di Gioia Tauro, la porta del Mediterraneo

1^{ère} DNL/section européenne

thème 2 : une diversification des espaces et des productions

cap 2 la litoralizzazione degli spazi produttivi (in rapporto con la metropolizzazione)

Questions	Commentaire
<ul style="list-style-type: none"> • Les espaces de production dans le monde : une diversité croissante. • Métropolisation, littoralisation des espaces productifs et accroissement des flux. 	<p>À l'échelle mondiale, les logiques et dynamiques des principaux espaces et acteurs de production de richesses (en n'omettant pas les services) se recomposent. Les espaces productifs majeurs sont divers et plus ou moins spécialisés. Ils sont de plus en plus nombreux, <u>interconnectés et se concentrent surtout dans les métropoles et sur les littoraux.</u></p> <p>Les processus de production s'organisent en chaînes de valeur ajoutée à différentes échelles. Cela se traduit par des <u>flux d'échanges matériels et immatériels</u> toujours plus importants.</p> <p>Les chaînes et les réseaux de production sont, dans une large mesure, organisés par les entreprises internationales, mais l'implantation des unités productives dépend également d'autres acteurs - notamment publics -, des savoir-faire, des coûts de main d'œuvre ou encore des atouts des différents territoires. Ceux-ci sont de plus en plus mis en concurrence. Parallèlement, l'économie numérique élargit la diversité des espaces et des acteurs de la production.</p>

Le travail proposé s'inscrit dans le deuxième chapitre du Thème 3 du programme de géographie : Une diversification des acteurs et des espaces de la production. Il s'agirait d'une étude introductive au deuxième chapitre, pour montrer les enjeux autour d'un grand port du sud Italie, Gioia Tauro, en Calabre.

Extrait des ressources d'accompagnement du programme

Cela aboutit à la constitution de réseaux de production, ou chaînes de valeur ajoutée, d'ampleur variée au sein desquels les firmes transnationales (FTN) jouent un rôle décisif, notamment à travers les flux d'investissements directs à l'étranger (IDE) qu'elles génèrent. Au sein de ces réseaux, elles côtoient d'autres acteurs, dont certains sont nouveaux (start-up, opérateurs et entreprises numériques, grands groupes industriels qui diversifient leurs activités, sociétés ayant fusionné), prenant en charge les différentes opérations de production d'un bien ou d'un service. Les acteurs publics sont susceptibles d'influencer la configuration de ces réseaux et l'implantation des activités productives à l'échelle d'un pays ou d'un ensemble régional par le biais d'une politique de zonage ou d'incitation fiscale.

Dans ces conditions, les métropoles et les littoraux présentent des atouts spécifiques pour les espaces productifs au point que l'on peut parler de métropolisation et de littoralisation des espaces productifs, c'est-à-dire une concentration croissante de ceux-ci dans les métropoles et sur les littoraux. Cependant, cela concerne principalement les littoraux qui offrent des aménités susceptibles d'attirer les populations à haut niveau de revenus ou les touristes en raison du cadre de vie offert ou dont les équipements, notamment portuaires, leur permettent d'être des interfaces majeures à l'échelle mondiale. De même, les métropoles les plus avantagées sont celles qui offrent des possibilités de synergies entre les acteurs et les différentes activités les plus développées, qui ont des infrastructures de transports et de communications les plus efficaces en termes de performances et de capacités,... même si cela se traduit souvent par un surcoût de fonctionnement pour les entreprises en raison notamment du prix de l'immobilier, des déséconomies externes ou encore du niveau des salaires.

- Le port de Gioia Tauro est un exemple de port créé par la volonté des acteurs publics pour désenclaver une région du Mezzogiorno, traditionnellement à l'écart et à la mauvaise image. L'UE a contribué par les fonds européens à le créer.
- Par ailleurs, des groupes industriels de porte-containers s'y sont implantés.
- Mais ce n'est pas une région métropolisée à l'échelle européenne. De ce fait, l'étude de ce port peut à la fois montrer

Le programme recommande une étude de cas : l'objectif serait de prendre le port de Gioia Tauro comme contre-exemple de port intégré à une façade

- Ce port est un port créé artificiellement dans le sud de la Calabre, sur un littoral transformé dans les années 90 en port à container.
- Il a été le symbole de la volonté de sortir le sud de l'Italie de son isolement (acteurs publics (italiens, européens), et privés (FTN))
 - Il bénéficie d'une structure moderne et de liaisons qui ont été modernisées : voir vidéo sur le site européen du port.
 - Il est situé au centre de la Méditerranée (carte Limes)
 - Et pourtant, c'est un échec, surtout depuis la crise des années 2010 et le port est en crise (baisse du trafic, concurrence avec le nord). La question de l'arrière-pays est aussi centrale.
 - Symptomatique des problèmes du Mezzogiorno ? L'occasion de travailler sur le Sud de l'Italie avec des élèves.

Notions/compétences.

- 1h de cours sur un port dans la globalisation avec ses limites.
- Oral à prévoir sur une deuxième heure.
- **Notions principales abordées :** littoralisation, façade, métropolisation, arrière pays, conteneurisation.

Compétences écrites

Analyse à différentes échelles

Mise en relation de faits

Confronter le savoir acquis (espace de production chap 1)

Savoir lire, comprendre un document ou un dossier documentaire

Justifier des choix

Analyse critique documentaire

Compétences orales:

Prise de parole devant un groupe en continu, à partir de sa préparation. Répondre à des questions en langue étrangère.

déroulement

- **1/ Présentation du port et de ses enjeux** : vidéo+cartes. Présentation courte et situation (10 minutes). On forme deux groupes d'enquêteurs (possibilité de tâche complexe)
 - **2/ les atouts du port** :textes, cartes et documents.
 - **3/ les contraintes** (dossier de documents du même type)
- > travail sur dossier de documents : $\frac{3}{4}$ d'heure.

Travail de groupe :
classe ou groupe divisé
en deux. Penser à faire
des maîtres du temps .

2^{ème} heure :

- **Débat argumenté entre les partisans qui vont défendre les atouts du port et ceux qui vont montrer ses nombreuses limites.**
- **Contextualisation** : les ports de container en Italie et le port de Trieste en comparaison., avant de passer à la leçon globale sur les métropoles et la littoralisation

Documents d'appui

1/ Uno spazio marittimo strategico nel Mediterraneo: Il porto di Gioia Tauro (Calabria)

L'UE, lo Stato italiano e gli enti locali si sono impegnati nello sviluppo di questo spazio marittimo, il cui successo è innegabile, sia a livello regionale che internazionale. Tuttavia, i recenti problemi legati alla concorrenza internazionale e alla criminalità organizzata limitano l'impatto economico di questo impianto portuale

Doc 1 : mappa della posizione di Gioia Tauro nel Mediterraneo



Il Porto di Gioia Tauro (Calabria) e i suoi contenitori

3 - IL MEDITERRANEO DEI TRAFFICI

Porti del Northern Range

Porto	Paese	Teu*
Le Havre	(Francia)	2.512.000
Anversa	(Belgio)	8.438.000
Rotterdam	(Paesi Bassi)	11.000.000
Amsterdam	(Paesi Bassi)	435.129
Bremerhaven	(Germania)	4.551.845
Amburgo	(Germania)	1.930.000

Porti mediterranei

Porto	Paese	Teu*	Porto	Paese	Teu*
Beirut	(Libano)	599.433	Tangeri	(Marocco)	1.240.000
Pireo	(Grecia)	664.895	Algeri	(Algeria)	606.000
Taranto	(Italia)	581.936	Djendjen	(Algeria)	-
Gioia Tauro	(Italia)	2.851.261	Rades	(Tunisia)	380.000
Napoli	(Italia)	515.868	Tobruk	(Libia)	-
Genova	(Italia)	1.758.858	Tripoli	(Libia)	25.000
Cagliari	(Italia)	736.984	Damietta	(Egitto)	1.236.502
La Valletta	(Malta)	2.330.000	Port Saïd	(Egitto)	3.258.000
Algeciras	(Spagna)	3.043.268	al-Suĥna	(Egitto)	264.090

*I teu si riferiscono al dato più recente disponibile
 Fonti: autorità portuali nazionali, Eurostat, Eurispes, Ambasciata d'Algeria, Africa Infrastructure Country Diagnostic

Ipotesi sul tasso di crescita annua della movimentazione di trasbordo di merci nel Mediterraneo 2010-2015

ANNO	Totale traffico (teu)
2010	20.000.000
2011	20.600.000
2012	21.630.000
2013	22.711.500
2014	23.847.075
2015	25.039.429



Passaggi strategici (red dashed circle)

Rotte delle grandi navi (blue arrow)

Rotte verso i porti principali (blue line)

Hubs di transshipment (red star)

Nuovi hubs in progetto (yellow star)

Bunkeraggio navi (compagnia del Kuwait) (red barrel)

Stoccaggio e hub cereali (compagnia degli Eau) (green gear)

Transshipment Companies

- Møller-Maersk (yellow square)
- Cma-Cgm (purple square)
- Msc (green square)
- Eurokai Contship (grey square)
- Cosco (brown square)
- DPWorld (pink square)
- China Shipping (red square)
- Evergreen (teal square)
- Psa (orange square)
- Porto in fase di privatizzazione (dark brown square)

Fonte: Eurispes

Doc 2 : presentazione del porto e attività

Il 90% del commercio estero dell'Unione Europea e il 40% di quello interno alla stessa UE segue le vie del mare. Tra i porti del Mediterraneo, quello di Gioia Tauro è il più importante per collocazione geografica, infrastrutture e efficienza. Da solo, genera il 72% del Pil calabrese, ma non basta, se non se ne comprende l'importanza strategica per l'intero paese.

Il corridoio che va da Suez a Gibilterra è tra i più trafficati al mondo. Esattamente al centro di questo corridoio si trova il porto di Gioia Tauro. Nato a supporto del progetto di un centro siderurgico mai concretizzato, ha visto modificare la sua vocazione verso quella di scalo commerciale, fino a diventare negli anni '90 il principale porto mediterraneo di *trashipment*, ossia di trasbordo di merci da nave a nave. Molte navi provenienti dall'Oceano Atlantico trasferiscono le loro merci su cargo mediterranei proprio grazie alle modernissime infrastrutture del porto calabrese. Per cinesi, egiziani, tedeschi e norvegesi Gioia Tauro è un punto chiave nella geografia economica del Mediterraneo, ma quanti italiani conoscono storia, struttura, potenzialità di questo porto? Ben pochi.

Oggi, l'opinione pubblica identifica ancora Gioia Tauro come "porto della mafia". Ma è un errore cognitivo e fattuale, oltre che uno dei più emblematici esempi di "tafazzismo" (*masochismo*) all'italiana. Uno dei principali problemi di Gioia Tauro - che, nell'intercalo merci viene prima sia di Genova che di La Spezia - è quello di aver limitato la sua capacità, soffrendo di un adeguato collegamento su rotaia e alta velocità. Creato per trasbordo merci da nave a nave (il cosiddetto *transshipment*), soffre della mancanza di collegamenti ferroviari veloci e di una politica che sappia valorizzare il suo ruolo decisivo per le aree vaste del Sud. (...)

L'Italia, ricorda **Filippo Romeo**, Direttore Programma Infrastrutture e Sviluppo Territoriale dell'Istituto di Alti Studi in Geopolitica e Scienze ausiliarie (ISAG), occupa una posizione strategica sia per la sua posizione al centro del Mediterraneo, sia per i suoi 8.000 km di coste che la caratterizzano. Oggi, il 54% del commercio estero italiano transita via mare. (...) Il complesso marittimo (industria, istituzioni, turismo nautico) pesa per circa il 3% del Pil.(...)

Il porto di Gioia Tauro dispone di 5.192 metri lineari di banchine, con fondali sino a 18 metri, circa 440 ettari di aree, piazzali con superficie complessiva di 1.800.000 mq. L'area del porto è servita da un sistema stradale composto dalla statale 18 e dall'Autostrada A3 e collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

Il traffico container, svolto dal terminal M.C.T. S.p.A., con circa 3 milioni di TEU. movimentati l'anno, costituisce la sua prima caratterizzazione funzionale, ma è attiva anche la movimentazione di automobili presso il terminal B.L.G. s.r.l. Sono in fase di realizzazione o sono in corso di attivazione a breve vari interventi infrastrutturali e strutturali orientati a: potenziare la funzione di porto hub del traffico container e, attivare una funzione industriale sulle aree retroportuali a ciò destinate.

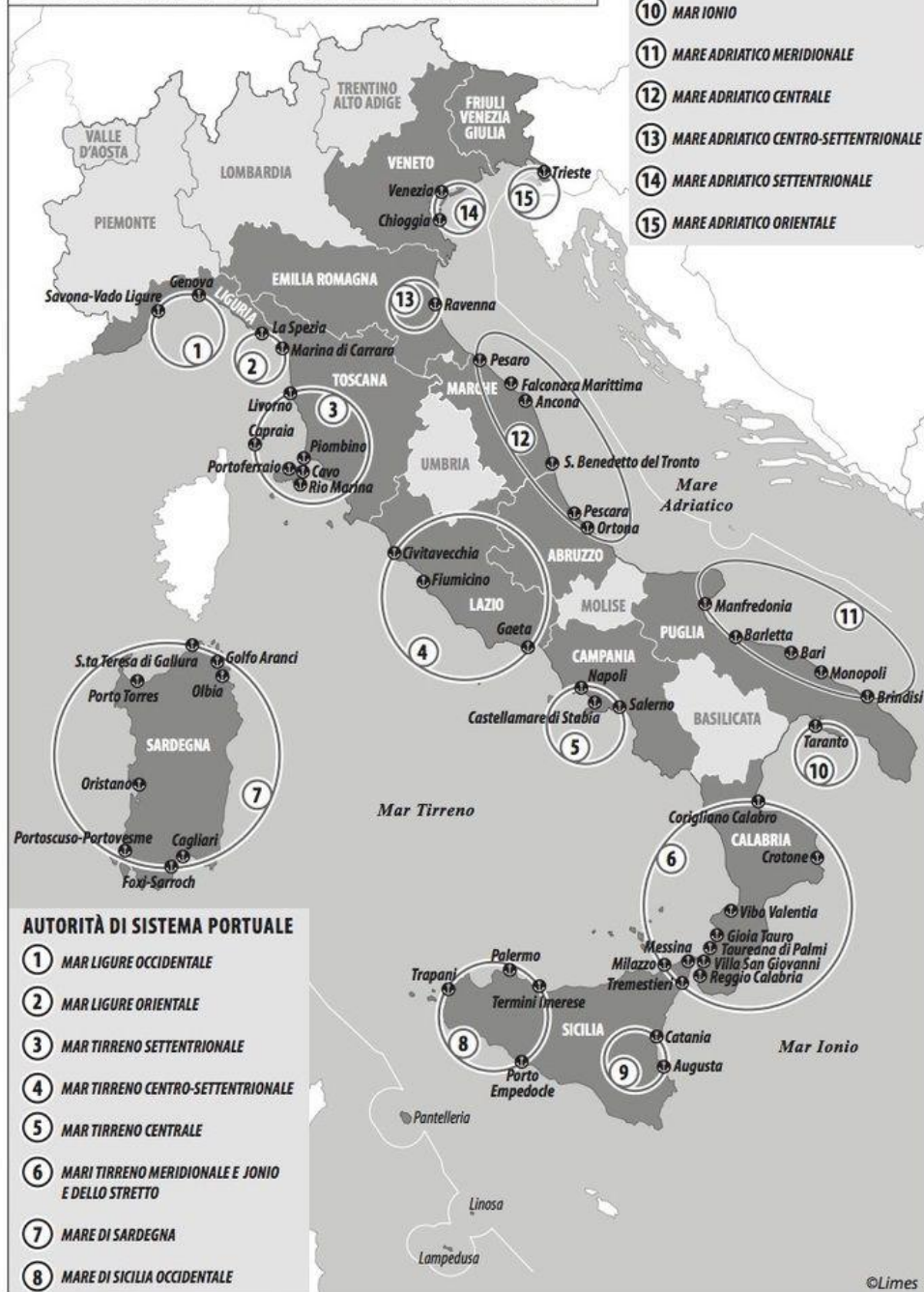
<http://www.vita.it/it/article/2016/06/06/porto-di-gioia-tauro-una-risorsa-strategica-nel-cuore-del-mediterraneo/139667/>

- **Doc 3 I vantaggi del porto** : secondo il sito laceuropa.it, in favorevole dei fondi europei che il porto ha ricevuto.
- <https://www.laceuropa.it/il-porto-di-gioia-tauro-la-porta-del-mediterraneo/>
- Con la video, trovare i vantaggi del porto, e dimostrare il suo modernismo.
- Come Gioia Tauro prova di fare uscire il sud Italia del suo isolamento?
Punti positivi,
-



Il Porto di Gioia Tauro, la porta del Mediterraneo

LE NUOVE AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE ITALIANE



Carte issue du site limes

- **Parte 2** : le limiti e il manca di integrazione del porto, la concorrenza con i porti del N : Genova, La Spezia, Bari nel S, e il problema della mafia

Doc 4 Il porto di Gioia Tauro sta vivendo una situazione (...) «di coma», caratterizzata da un calo del traffico container (...). Tra queste, sottolinea Unindustria Calabria, c'è la Zes (zona economica speciale), la cui creazione è formalmente avvenuta ma la cui attivazione è all'impasse. A questo quadro, si aggiungono problemi occupazionali, con un taglio (operato dal 2017) di 377 lavoratori portuali da parte del terminalista Mct (società retta, con quote paritarie, da Contship Italia e Msc), e problemi di governance. L'Autorità portuale di Gioia, infatti, è da anni prevista, mentre l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Meridionale e dello Stretto, che avrebbe dovuto comprendere Gioia Tauro, il porto di Reggio Calabria e quello Messina non è mai stata formata. (...)

Nel 2018, il porto ha movimentato 2,3 milioni di teu (container da 20 piedi) con un calo, che paga la concorrenza di altri porti di trasbordo mediterranei, del 4,9% rispetto ai 2,4 milioni del 2017. Traffici che «sono ben lontani da quelli precedenti alla crisi mondiale del 2008, quando Gioia arrivava a quasi a 3,5 milioni di teu e che, dal 2013, stanno subendo un calo costante».

Per ovviare a questi problemi, da tempo, le istituzioni locali e i governi nazionali, studiano un rilancio del porto, che passa attraverso la Zes e la possibilità, anche con un potenziamento del nodo ferroviario di supporto allo scalo, che Gioia accolga, oltre al transhipment, anche container da lavorare sul posto o da trasportare, via ferro, nel Sud Italia e verso l'Europa.

Per questo, negli ultimi mesi, Unindustria Calabria ha puntato a stimolare la concreta operatività della Zes gioiese, che non riguarda solo il retroporto del terminal container, ma è estesa a diverse aree strategiche della regione (....)

Da parte sua, il presidente della sede territoriale di Confindustria Reggio Calabria, Giuseppe Nucera, punta sul recupero di *reputation* del porto, ricordando le criticità legate alla criminalità. «La quantità di stupefacenti sequestrata nel porto di Gioia Tauro – ricorda - risulta nettamente inferiore, in termini percentuali, a quelle di altri porti nazionali». E suggerisce che, «ai fini delle indagini penali, i container sospetti vengano controllati direttamente nei porti di destinazione finale».

Sul fronte delle istituzioni, Francesco Russo, vicepresidente della Regione Calabria e assessore a portualità e logistica, spiega che la ricetta per il rilancio dello scalo passa attraverso la differenziazione delle attività. «Oltre al transhipment - dice Russo - bisogna sviluppare ulteriormente il traffico ro-ro, che già funziona grazie alle auto movimentate dal gruppo Grimaldi. Poi c'è il versante energia, con il progetto di un polo di rigassificazione: è il Governo che deve decidere se farlo a Gioia. Infine la realizzazione di un bacino di carenaggio per navi superiori ai 350 metri». Nella zone retroportuali, Russo pensa a spazi per i contenitori non di transhipment e a «un polo agrolimentare del freddo».

<https://www.ilsole24ore.com/art/gioia-tauro-l-agonia--porto-dimenticato-AFOwwKK>

Traffico portuale di container in Italia, 2017-2018

Pos.	Porto	Traffico container (TEU)		T.var.% 2017-2018	Quota % 2018
		2017	2018		
1	Genova	2.622.187	2.609.138	-0,5	24,6
2	Gioia Tauro	2.448.569	2.328.218	-4,9	22,0
3	La Spezia	1.473.571	1.485.623	0,8	14,0
4	Livorno	734.085	748.024	1,9	7,1
5	<i>Trieste</i>	<i>616.153</i>	<i>725.426</i>	<i>17,7</i>	<i>6,8</i>
6	<i>Venezia</i>	<i>611.383</i>	<i>632.250</i>	<i>3,4</i>	<i>6,0</i>
7	Napoli	509.876	583.361	14,4	5,5
8	Salerno	470.163	453.187	-3,6	4,3
9	Cagliari-Sarroch	463.940	288.794	-37,8	2,7
10	Ravenna	223.369	216.320	-3,2	2,0
11	Ancona	168.372	159.061	-5,5	1,5
12	Civitavecchia	94.401	108.402	14,8	1,0
13	Bari	68.695	68.262	-0,6	0,6
14	Savona-Vado	44.057	65.266	48,1	0,6
15	Catania	50.111	59.764	19,3	0,6
16	Marina di Carrara	52.452	57.999	10,6	0,5
17	Palermo	13.310	15.962	19,9	0,2
18	<i>Monfalcone</i>	<i>866</i>	<i>1.008</i>	<i>16,4</i>	<i>0,0</i>
19	Manfredonia	0	13	100,0	0,0
20	Brindisi	1.106	12	-98,9	0,0
	TOTALE	10.666.666	10.606.090	-0,6	100,0

Traffico portuale di container nel 2018.

<http://www.fondazionethinktank.it/opport/il-traffico-portuale-nel-2018-in-italia/>

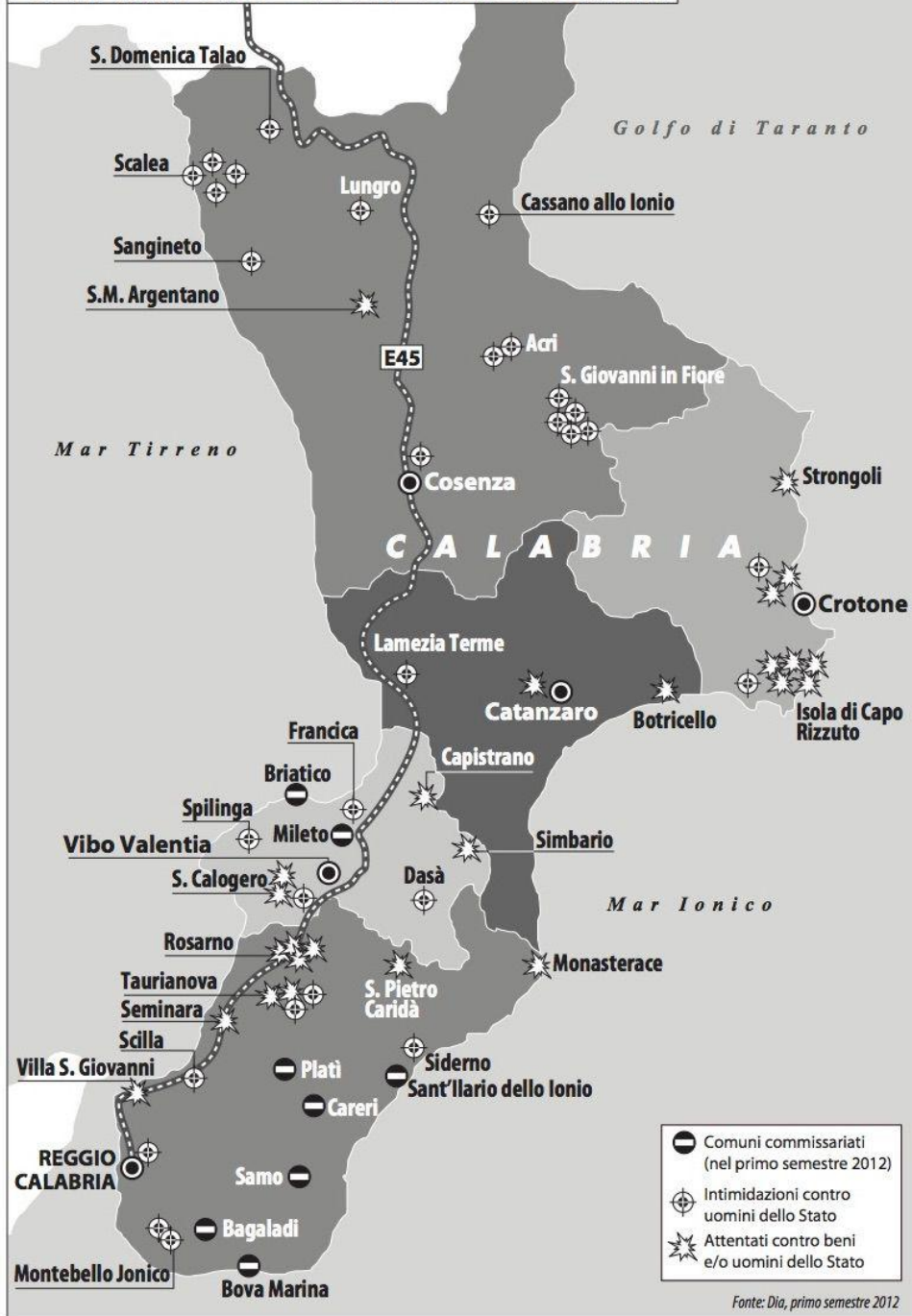
Doc 5 : CATANZARO, 22 LUG - "Il porto di Gioia Tauro non è solo una priorità della Calabria, ma una priorità strategica per il rilancio di tutto il sistema portuale italiano, che è uno dei punti di rilancio di tutto il Paese". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, nel corso di una conferenza stampa a Catanzaro. "Gioia Tauro - ha aggiunto Lupi - si qualifica per la sua felice posizione e per gli investimenti che dovremo fare e che metteremo a monitoraggio nel dialogo con l'Autorità portuale di Gioia Tauro. Ma per renderlo strategico bisognerà investire non tanto sul porto, quanto sulle infrastrutture circostanti, cioè gli interporti, i collegamenti ferroviari, quindi sulla possibilità di ragionare non solo per reti ma per nodi. è un principio che vale per la Calabria come per le altre regioni". "La nuova Legge Obiettivo - ha concluso Lupi - identificherà i grandi nodi del Paese e al loro interno le risorse che nei prossimi dieci anni dovranno essere destinate. Gioia Tauro, ne sono convinto, rientrerà ovviamente in uno di questi grandi nodi". (ANSA)

http://www.ansa.it/mare/notizie/portielogistica/news/2013/07/22/Porti-Gioia-Tauro-Lupi-strategico-tutto-Paese_9059385.html

Article de presse sur la saisie de cocaïne dans le port

<https://www.lapresse.ca/international/europe/201911/14/01-5249650-italie-12-tonne-de-cocaine-saisie-dans-un-conteneur-de-bananes.php>

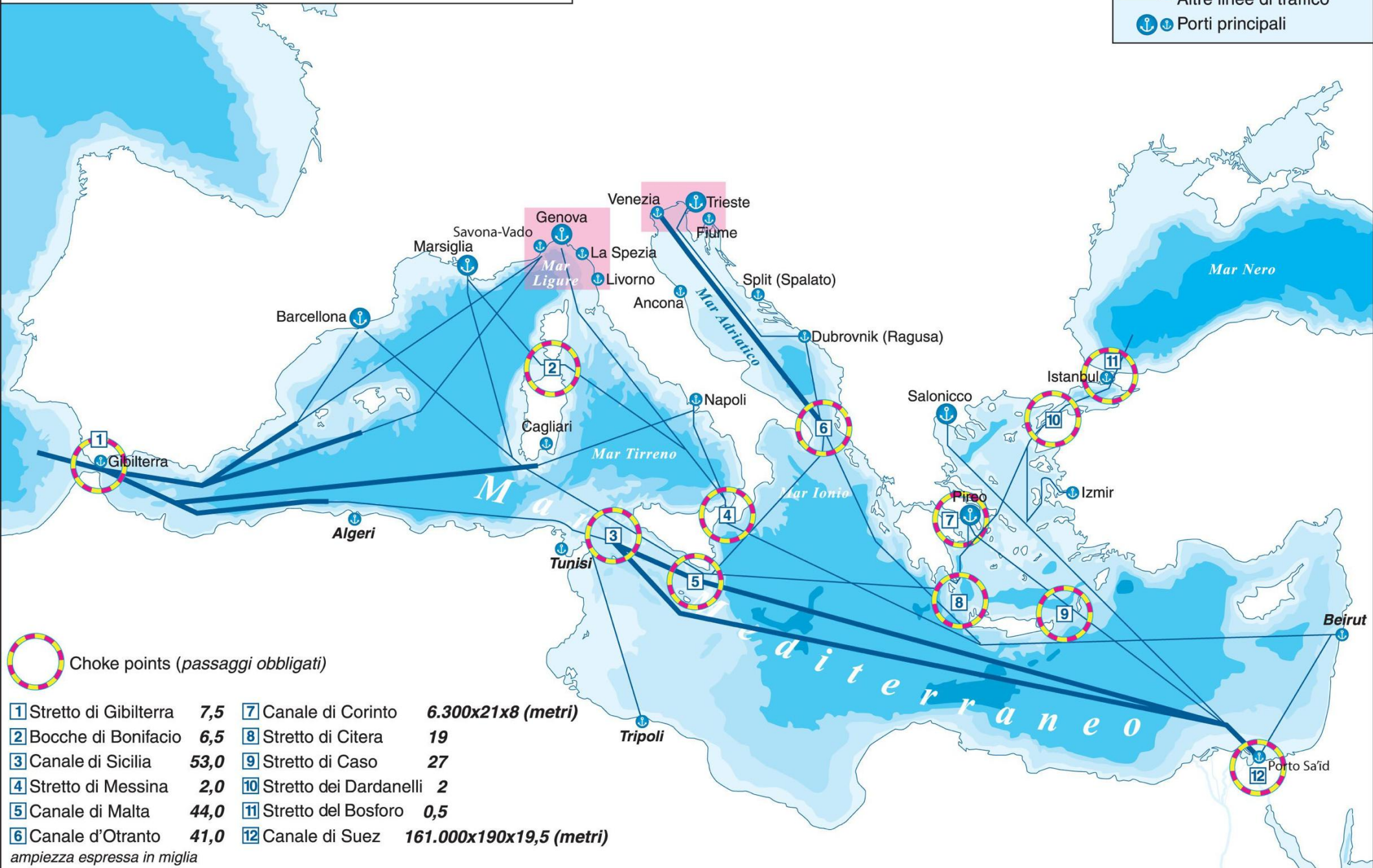
LO HEARTLAND DELLA 'NDRANGHETA



Série de cartes issues de limes

I CHOKE POINTS MEDITERRANEI

— Principali linee di traffico
— Altre linee di traffico
 Porti principali



Dov'è Gioia Tauro ??

Choke points = passaggio strategico

Choke points (passaggi obbligati)

1 Stretto di Gibilterra	7,5	7 Canale di Corinto	6.300x21x8 (metri)
2 Bocche di Bonifacio	6,5	8 Stretto di Citera	19
3 Canale di Sicilia	53,0	9 Stretto di Caso	27
4 Stretto di Messina	2,0	10 Stretto dei Dardanelli	2
5 Canale di Malta	44,0	11 Stretto del Bosforo	0,5
6 Canale d'Otranto	41,0	12 Canale di Suez	161.000x190x19,5 (metri)

ampiezza espressa in miglia

Documents et liens

- <http://www.portodigioiatauro.it/porto-gioia-tauro/storia/?lang=it>
- <https://www.limesonline.com/cartaceo/gioia-tauro-lennesima-occasione-sprecata>
- Excellent site de cartographie pour étudier de nombreuses cartes. Articles de fond et revue géopolitique.
- <https://www.laceuropa.it/il-porto-di-gioia-tauro-la-porta-del-mediterraneo/>
- Un site très emphatique sur le port, mais issu de la répartition des fonds européens. Pratique pour la vidéo du capitaine du port, qui explique très bien ce qu'est un port de container.
- https://www.lemonde.fr/televisions-radio/article/2017/10/24/tv-le-poison-de-la-mafia-et-la-loi-du-silence_5205356_1655027.html
- <https://asialyst.com/fr/2019/11/22/chine-rebat-cartes-mediterranee-grece-xi-jinping/>