



DELIBERA n° 14/ 2018

del 20.12.2018

Direzione competente: AGE

OGGETTO: Piano Operativo Triennale 2017-2019 - Revisione annuale 2018

IL COMITATO DI GESTIONE

- Visto** il Decreto del Presidente dell'AdSP n.26/2017 in data 06.03.2017 – e ss.mm. ii - con il quale è stato costituito il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
- vista** la legge n. 84 del 28 gennaio 1994, *“Riordino della legislazione in materia portuale”*, che istituisce, fra l'altro, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio (AdSP) - per come modificata dal D.lgs. n. 169 del 4 agosto 2016, rubricato *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”*;
- Visto** il vigente regolamento di funzionamento del Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio;
- Visto** il vigente Piano Operativo Triennale 2017-2019, approvato dal Comitato di Gestione in data 19 giugno 2017, con delibera n.09/17;
- Letti ed applicati** in particolare gli artt. 8, comma 3, lett. c), e 9, comma 5, lett. b), della suddetta legge 84/94 ove si prevede – tra l'altro - che il Piano Operativo Triennale sia *“soggetto a revisione annuale”*;
- visto** il documento denominato Piano Operativo Triennale 2017-2019 – Revisione annuale 2018 predisposto dagli uffici dell'Ente;
- Preso atto** del positivo parere espresso dai componenti dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare in data 20.12.2018 ai sensi dell'art.11 bis, comma 3, lettera b), della L.84/94;
- Sentiti** gli interventi e le osservazioni dei componenti il Comitato;
- SENTITO** il Segretario Generale ex art. 10, comma 4, lett. c), della legge n. 84/94 e s.m.i..



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

PRESO ATTO dell'esito della votazione avvenuta nel corso della seduta che è risultato essere il seguente: componenti presenti n 3 (tre); votanti n:3 (tre),; favorevoli: n 3 (tre);contrari: nessuno, astenuti: nessuno.

DELIBERA

All'unanimità,

di approvare l'allegata revisione annuale 2018 del "Piano Operativo Triennale 2017-2019" dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio- Porto di Taranto.

Ai sensi dell'art.11 del Regolamento del CdG la presente delibera sarà pubblicata, a cura della Sezione Affari Generali e Internazionali/Programmazione/Personale dell'Ente, nella sezione "Amministrazione Trasparente" del sito internet istituzionale, in apposito elenco con l'indicazione del contenuto, oggetto ed esito della votazione (unanimità, maggioranza).

***F.to Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete***

***F.to Il Segretario
Dott. Fulvio Lino Di Blasio***



Piano Operativo Triennale 2017-2019

Revisione annuale 2018

Sommario

PREMESSA	1
1 ANALISI DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI MARITTIME E DELLA COMPETITIVITÀ PORTUALE NEL MEDITERRANEO	3
1.1 Il crescente ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali.....	3
1.2 Evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo	5
1.3 Fattori di competitività.....	8
1.4 Strategie per il sistema mare: focus su Piano regionale delle merci e della logistica della Puglia	20
1.5 Analisi degli scambi commerciali e del traffico merci della Puglia	21
1.6 Analisi degli scambi interregionali	22
1.7 Conclusioni	23
2 IL PORTO DI TARANTO OGGI.....	25
2.1 Gli strumenti di programmazione: piano regolatore portuale.....	25
2.2 Il porto di Taranto a un anno dal POT 2017/2019: principali evoluzioni	26
2.3 L'andamento dei traffici	29
2.4 Le potenzialità di sviluppo del Porto di Taranto	32
3. LE AZIONI DI PIANO E GOVERNANCE	36
ALLEGATO 1 - Best practices di Zone Economiche Speciali nel Mediterraneo	39
ALLEGATO 2 – INFRASTRUTTURE PORTUALI (aggiornamento)	52
ALLEGATO 3 – AZIONI DEL POT (aggiornamento 2018).....	64

PREMESSA

Il Piano Operativo Triennale 2017 – 2019 approvato in data 19 giugno 2017, con delibera n. 9/2017 dal Comitato di Gestione è soggetto a revisione annuale, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 8, comma 2bis e 9, comma 3, lett. a) della legge 84/94.

Il POT 2017-2019, che contiene una Vision del porto al 2030, ha individuato quale obiettivo strategico l'avvio del percorso per condurre lo scalo ionico verso l'obiettivo del **"porto 4.0"**, attraverso il soddisfacimento di alcuni requisiti.

Ai fini del raggiungimento di detti requisiti il POT 2017-2019 approvato individua delle linee di azione riguardanti i seguenti Assi di sviluppo:

- A. Innovazione Digitale
- B. Infrastruttura fisica e tecnologica
- C. Partnership
- D. Sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali
- E. Organizzazione dell'ente
- F. Porto e territorio
- G. Sostenibilità ambientale

Questo documento – che rappresenta l'aggiornamento del Piano Operativo Triennale per il 2018 – si colloca temporalmente in un momento di grande interesse per la portualità del Mediterraneo e per Taranto in particolare e costituisce, pertanto, un elemento centrale per la definizione della strategia complessiva dell'ADSPMI. Va da sé che il lavoro di aggiornamento si sia concentrato prevalentemente su quegli elementi di maggiore novità o impatto nel breve-medio periodo, riconfermando invece la validità e attualità delle analisi relative ai seguenti aspetti (per i quali si rimanda alla versione del POT del Giugno 2017: il contesto economico e geopolitico globale, le sfide della portualità e dello shipping al 2030, la competitività del sistema Paese e i porti italiani, lo scenario della logistica in quanto non appaiono intervenuti elementi di significativa importanza che possano incidere su quanto già scritto.

Il Capitolo 1 – Analisi delle relazioni internazionali marittime e della competitività portuale nel Mediterraneo – è focalizzato ad illustrare un nuovo contesto di riferimento del traffico containerizzato nello scenario portuale-logistico del Mediterraneo – che è lo scenario in cui è collocato il porto di Taranto – mettendo in luce i più recenti fenomeni che in qualche misura possono incidere sulla competitività di tutti i player coinvolti. Il Capitolo analizza, infatti, il ruolo dei porti del Mediterraneo nell'ambito delle rotte marittime globali e la relativa evoluzione in termini di competitività. Tale analisi si sviluppa partendo da un contesto internazionale per focalizzarsi, poi, su prospettive regionali e interregionali.

La "performance" di un porto, infatti, deve essere inserita in un contesto economico e geopolitico che tenga conto dei fenomeni in atto sia nei settori marittimo-logistico, sia nei flussi di merci internazionali, sia dei comportamenti strategici di quelli che sono i porti competitor e di come i Paesi di riferimento ne concepiscano la crescita.

Il Capitolo 2 – Il Porto di Taranto oggi offre una lettura delle vicende economiche e produttive dello scalo ad un anno dal POT analizzando le potenzialità di sviluppo e le principali evoluzioni tenuto conto, in particolare che:

- in data 20 ottobre 2018 con delibera n. 13/2018 il Comitato di Gestione ha espresso parere favorevole all'assentimento in concessione delle aree e le banchine del terminal Contenitori (Molo Polisettoriale: 1.000.000 mq di aree e .1,8 km di banchina) al **Gruppo Ylport** (*avente un profilo di particolare rilevanza internazionale nella gestione dei terminal contenitori*);
- della recente acquisizione dello stabilimento siderurgico ILVA da parte della cordata AM Investco Italy;

Revisione annuale 2018

- della nuova stagione crocieristica.

Il **Capitolo 3 – Le azioni di Piano e governance** propone una rivisitazione della Azioni strategiche del POT alla luce delle esperienze tecniche e amministrative dell'ADSPMI nell'ultimo anno nonché del rinnovato impianto strategico.

L'Allegato 1 – Best practices di Zone Economiche Speciali nel Mediterraneo presenta un quadro su uno degli strumenti che maggiormente ha plasmato la competitività dei porti consentendo loro di cogliere le opportunità derivanti dallo sviluppo dei traffici mondiali, ovvero le Zone Economiche Speciali che costituiscono un trait d'union tra la capacità e potenzialità produttiva di un territorio e la sua propensione all'internazionalizzazione. Si procederà dunque da un excursus delle principali ZES che operano nei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo seguita da una valutazione dell'impatto che esse possono avere sull'economia di un territorio. La ZES è in grado di attivare crescita delle imprese locali e insediamento di nuovi investimenti effettuati da imprese *export-oriented*, con conseguenze positive per il territorio e per i porti. Si passerà poi a offrire un quadro conoscitivo degli investimenti realizzati dalla Cina nel Mediterraneo e che rientrano nella grande strategia della Belt&Road Initiative implementata dal governo di Pechino per poter garantire una maggiore sicurezza ai propri scambi commerciali. Si tratta di un imponente programma di investimenti che inevitabilmente modificherà il peso dei paesi nel grande scacchiere del commercio mondiale e che potrà creare opportunità di crescita che anche il nostro Paese, al centro del Mediterraneo, ha l'opportunità di cogliere.

L'Allegato 2 – Infrastrutture portuali presenta un aggiornamento dello stato delle infrastrutture portuali (opere in corso di esecuzione e progetti prossimi da avviare).

L'Allegato 3 – Azioni del POT (Aggiornamento al 2018) contiene le schede di dettaglio delle rinnovate schede del POT.

1 ANALISI DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI MARITTIME E DELLA COMPETITIVITÀ PORTUALE NEL MEDITERRANEO

1.1 Il crescente ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali

Nello scenario dello shipping mondiale, il **Mediterraneo ricopre un ruolo strategico** che, negli ultimi anni, si sta ulteriormente consolidando per una serie di fattori, tra i quali in particolare rileva la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali: il Mediterraneo infatti, sul piano geo-economico interfaccia, da un lato, il grande mercato atlantico e nordeuropeo e, dall'altro, quello asiatico e africano. Per questi motivi la **ritrovata centralità** del bacino 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.

Il Mediterraneo rappresenta una via privilegiata di transito per i **traffici containerizzati** - concentra il **25% dei servizi di linea mondiali**- ed è un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione nord sud, in particolare in modalità *Ro-Ro*; è un'area cruciale anche per il *traffico oil*, perché il Canale di Suez e il gasdotto SUMED sono rotte strategiche per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Esse rappresentano circa il 9% del commercio mondiale via mare di petrolio e il 9% degli scambi globali di GNL.

Un altro aspetto rivelatore della **centralità del Mare Nostrum** riguarda l'andamento dell'interscambio commerciale da e verso i Paesi dell'area MENA che dal 2001 ad oggi osserva una crescita costante.

Anche le strategie di crescita adottate dalle principali economie hanno contribuito a rafforzare la centralità nella geo-economia marittima del Mediterraneo: in particolare si fa riferimento alla **Belt and Road Initiative**¹ (lanciata dal Presidente cinese Xi Jinping nel 2013) che sostiene l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che proprio nel Mare Nostrum trovano la rotta ideale. Al riguardo assumono un significato strategico gli investimenti cinesi nel porto del Pireo privatizzato nel 2016 in favore della Cosco, 4° carrier mondiale e leader nel settore dry e liquid bulk. L'obiettivo dichiarato è quello di fare del **Pireo il maggiore hub logistico per il Mediterraneo**, snodo cruciale per il transhipment dei container provenienti dall'Asia. Il porto greco rappresenta l'investimento più evidente ed esplicito della Cina nel Mediterraneo e la sua presenza sia sulla Sponda Nord che su quelle Sud – Est si è molto intensificata negli ultimi anni, come sarà illustrato nel corso del documento. Va detto, però, che non è l'unico investimento fatto; esso fa parte, appunto, di una strategia molto più ampia che sta portando i suoi frutti.

La crescente centralità del bacino è evidente anche dal dato dei **flussi di navi container** lungo le maggiori rotte Est-Ovest, che mostra la maggiore crescita dell'Europa-Asia, aumentata ad un tasso medio annuo rispetto al 1995 dell'8,3%, seguita da quella transpacificica (+5,6%) che comunque resta la più trafficata con 27,6 milioni di TEU nel 2018 e, infine, da quella transatlantica (+4,3%). Importanti investimenti infrastrutturali ma anche recenti strategie politiche stanno contribuendo a ridisegnare le rotte: nel corso del 2018 i servizi lungo la rotta transpacificica stanno subendo maggiormente la pressione dovuta all'oversupply e al conseguente ribasso dei noli. La crescita dei volumi lungo questa rotta è rallentata e le prospettive di mercato per i prossimi mesi sono diventate sempre più incerte, a causa della guerra tariffaria sino-americana cominciata nel 2018.

¹ Cfr. SRM (2018), *Italian maritime Economy 5° Annual Report*.

Riguardo ai **grandi investimenti infrastrutturali** in grado di incidere sulle rotte globali, va sicuramente annoverato il **Nuovo Canale di Suez**. Esso è ora in grado di accogliere le grandi navi contemporaneamente in entrambe le direzioni accorciando notevolmente i tempi di attesa ed è anche oggetto di un masterplan, in avanzata fase di realizzazione, per lo sviluppo di porti, zone industriali e centri servizi lungo tutto il suo corso. L'obiettivo è rendere il Canale stesso non solo il tradizionale transito Oriente-Occidente, ma farne uno dei centri del commercio mondiale. Gli investimenti realizzati e la generale ripresa del trasporto marittimo hanno mostrato i loro effetti sul traffico di Suez che dal 2001 al 2017 ha registrato un +144% delle merci in transito, e circa l'80% di queste sono riconducibili alle rotte Far East - Europe. Il 2017 si è confermato un anno particolarmente positivo considerato che con 910 milioni di tonnellate di cargo trasportato si è assistito ad una crescita dei volumi pari all'11%.

Questi dati confermano il complessivo sviluppo che vede i flussi cargo dall'Asia verso l'Europa via Mediterraneo crescere in modo sostenuto. Tale incremento si è tradotto anche nello sviluppo delle attività dei porti del bacino che dal 1995 al 2017 hanno sperimentato una crescita del 500% dei container movimentati. La possibilità del Canale di Suez di **accogliere le mega-navi** risponde alle esigenze del settore dei trasporti marittimi, particolarmente accentuato nel segmento container ma comune anche agli altri comparti, che in modo sempre più incisivo sta seguendo la strada del gigantismo navale e delle grandi alleanze. A conferma di ciò, un'analisi condotta da Dynamar mostra che la capacità media delle containership impiegate sulla rotta Far East – Northern Europe nel 2017 è stata di 15.000 TEU. Questo fenomeno è rafforzato dalla necessità che il settore ha di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi.

Il fenomeno del gigantismo navale ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se solo nel 2012, le navi oltre i 10.000 TEU erano "solo" il 13% del totale di quelle in circolazione nei mari oggi questa percentuale è già cresciuta al 31% e la previsione è di arrivare al 37% nel 2021².

Le previsioni di crescita della flotta container al 2020

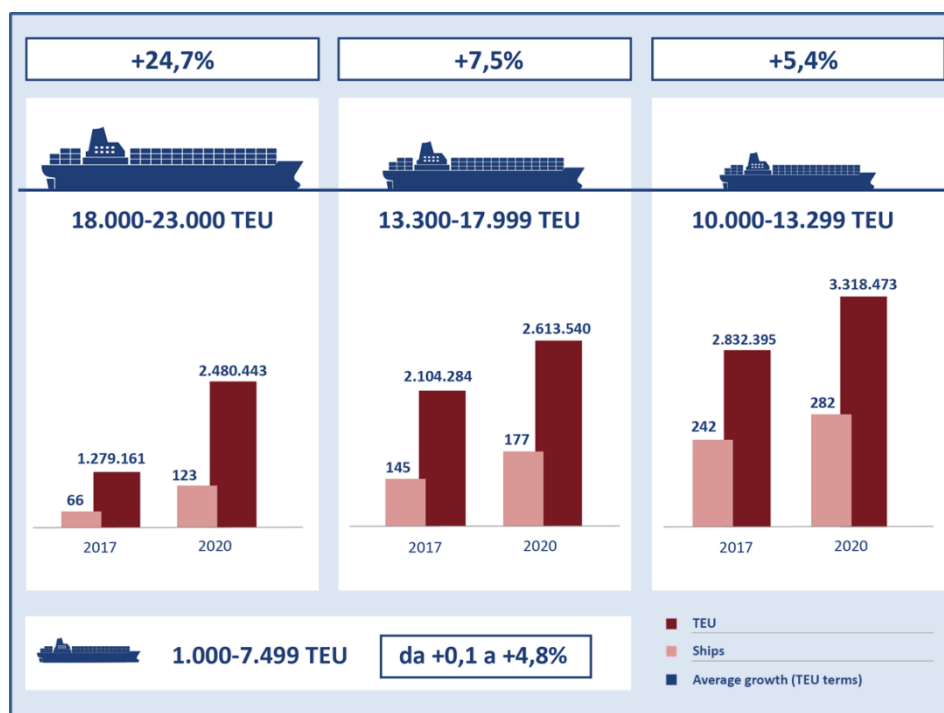


Figura 1 – Fonte: SRM su Alphaliner, 2018

² Alphaliner, *Cellular Fleet Forecast*.

Revisione annuale 2018

La **rincorsa a navi sempre più grandi** d'altronde è stata una delle risposte strategiche che i carrier hanno dato al fenomeno dell'abbassamento *reale* dei noli che, tenendo conto anche dell'aumento del prezzo del bunker, è stato pari a oltre il 50% negli ultimi 20 anni³.

Anche i numerosi processi di fusione e acquisizione – a gennaio 2018 i Top 15 carrier controllavano il 70% della flotta globale e solo 6 mesi dopo, nel giugno dello stesso anno la stessa quota era detenuta dai Top 10 - sono una strategia adottata dai carrier per guadagnare margini di redditività più elevati e per cercare di contenere il fenomeno dell'oversupply. Il gigantismo navale si riflette direttamente sui porti in quanto solo **pochi scali mondiali**, adeguatamente infrastrutturati e con tecnologie all'avanguardia, hanno la possibilità di poter gestire le navi giganti in modo efficiente.

Ciò provoca pressioni sui terminal che si trovano nella **necessità di investire per offrire infrastrutture** e soluzioni innovative flessibili e adeguate alle esigenze di una domanda sempre più sofisticata e concentrata. Il rischio è di indebolire la propria competitività nei modelli di scalo dei carrier. La complessità e il dinamismo dei profondi mutamenti politici ed economici indicati hanno condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali, alla definizione di nuovi mercati e alla formazione di nuovi flussi commerciali delineando nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma si stanno modificando anche le regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale ma devono essere in grado di **offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali** in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico o comunque devono evolversi verso modelli **innovativi**.

*All'interno di un **sistema logistico e intermodale integrato e connesso**, la necessità di investire non solo su infrastrutture ma anche su **servizi a valore aggiunto** e la necessità di riconnettere i porti al mondo delle imprese attraverso la creazione di un ambiente che favorisca e promuova l'**innovazione**.*

1.2 Evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo

La messa a fuoco delle caratteristiche della competizione portuale in area Med richiede di analizzare l'evoluzione di questi anni e gli eventuali progetti in essere finalizzati a consolidare il loro posizionamento e favorire l'economia dei loro territori.

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, i Paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno – da tempo – perseguendo importanti **politiche di sviluppo del proprio sistema portuale**, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia, lo sviluppo e per la proiezione estera di un'area. In questa sede rileva condurre un'analisi di competitività nei confronti di regioni in cui si trovano più porti, al fine di ottenere un quadro più organico della dinamica delle aree di movimentazione dei commerci marittimi. Il periodo di osservazione prescelto è fra l'anno della crisi, il 2007, e il 2017.

³ In base ad un'analisi realizzata da Alphaliner, se nel 1998 la media del China Containerized Freight Index (CCFI), ovvero l'indice basato sul prezzo dei container in uscita da tutti i principali porti della Cina, è stata di 1086, nei primi 6 mesi del 2018 è stata di 795 (-27%); parallelamente la media del prezzo del bunker nel 1998 è stata di 70\$/ton, nel primo semestre 2018 è stata di 384\$/ton, segnando un incremento del 450%. Alphaliner (2018), *Weekly Newsletter n. 23*.

Revisione annuale 2018

Considerato che i flussi di merci che passano attraverso Suez in direzione North-bound hanno per il 30% come destinazione i porti dell'Europa Nord-Occidentale, per il 26% i porti sulle sponde Sud-Est del Mediterraneo e per il 22% quelli del Nord Med⁴, si è ritenuto di **ampliare l'analisi di competitività** oltre che alle Sponde Sud, Est e Nord del Mediterraneo **anche al Northern Range**.

Il **traffico container** è indubbiamente il segmento di mercato sul quale si gioca la competitività del sistema portuale europeo ed internazionale; basti pensare che nell'arco del periodo prescelto i porti analizzati hanno complessivamente registrato una crescita del 28% del numero di TEU movimentati. Il grafico che segue mostra come si sono distribuite le quote di mercato espresse in TEU tra i vari sistemi portuali (periodo 2007-2017⁵):

Peso delle regioni portuali nel traffico container (TEU)

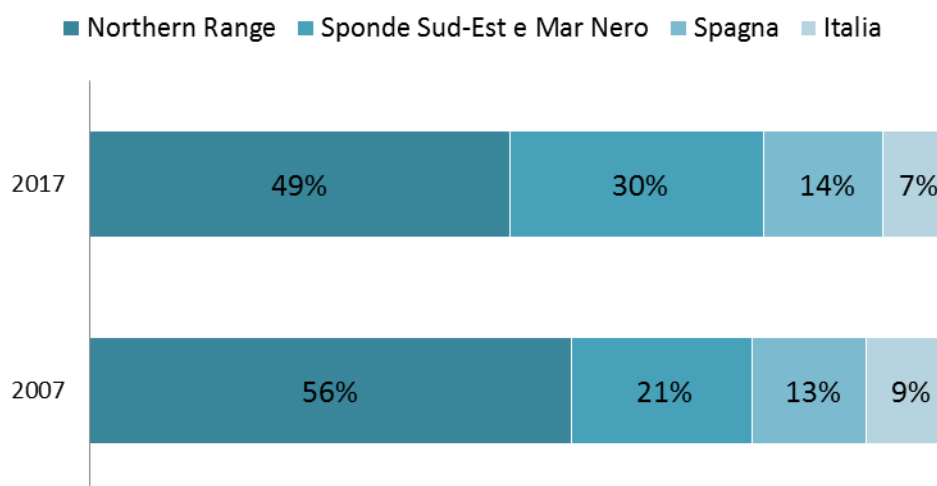


Grafico 1 – Fonte: SRM su Port Authorities, 2018

Il Northern Range si conferma la più importante regione portuale containerizzata in Europa in termini di volumi che sono cresciuti nel periodo considerato del 12% con quasi 43 milioni di TEU. Tuttavia, se da un lato si consolidano le leadership rispettivamente di Rotterdam e Anversa, occorre sottolineare che il porto belga di Zeebrugge ha registrato una riduzione del 26% dovuto principalmente all'indebolimento della posizione nei modelli di scalo delle alleanze e dei vettori attivi nei traffici Europa-Estremo Oriente. I dati a settembre del 2018 mostrano in controtendenza una crescita del 6,3%. Si evidenzia inoltre che Zeebrugge sta consolidando la sua posizione di leader mondiale nel trasporto auto e ha assunto un ruolo chiave per il trasporto Ro-Ro per il mercato britannico.

I dati del primo semestre 2018 rivelano anche la crescita importante (+25,7%) del porto di Wilhelmshaven, inaugurato nel 2012 per fronteggiare l'incremento dei traffici, ma che fino al 2017 con 557 mila TEU era sempre rimasto al di sotto delle sue capacità.

Molto più sostenuta appare lo sviluppo dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero che è stata pari all'80%, tenendo comunque conto che in valore assoluto il volume complessivo al 2017 è stato pari a 26 milioni di TEU. L'incremento maggiore è riconducibile alla performance del porto di Tanger Med (+452%) che nel 2007 aveva da poco iniziato le attività terminalistiche e che in questi anni ha saputo consolidare i suoi traffici grazie anche alle importanti zone franche di attività industriali e logistiche collocate nelle aree retroportuali.

⁴ Suez Canal Authority, Statistics 2017.

⁵ Si evidenzia che per ciascuna regione sono stati considerati esclusivamente i porti che hanno una movimentazione container superiore agli 800 mila TEU nel 2017.

Revisione annuale 2018

Significativo anche il risultato del Pireo, i cui volumi sono aumentati da 1,4 milioni di TEU nel 2007 a 4,1 milioni di TEU nel 2017 (+202%). Importante anche la crescita rilevata nei primi 9 mesi del 2018 (+20%).

La regione portuale del **Mediterraneo spagnolo** ha registrato una **crescita del 35%** rispetto al 2007, riflettendo il consistente incremento di **Valencia che si conferma leader nel Mediterraneo**, ma anche di Barcellona. Si tratta di porti gateway per cui movimentano i container in maggioranza destinati al mercato interno.

Il porto di transhipment Algeciras con 4,4 mln TEU nel 2017 ha registrato un calo dell'8% ma si trova ad affrontare la forte concorrenza degli altri porti orientati principalmente alle attività di trasbordo come Tanger Med in Marocco e Sines sull'Atlantico. In ogni caso i dati dei primi 9 mesi del 2018 mostrano la ripresa di Algeciras (+12%) e confermano le buone performance di Barcellona (+13%) e Valencia (+4,5%).

Anche se non coinvolti in quest'analisi perché ancora limitati nel panorama europeo del traffico container, vanno comunque citate le interessanti performance dei porti del **Portogallo**. Essi stanno cercando di espandere le proprie attività mediante lo sviluppo del transhipment e rafforzando le relazioni commerciali con il mercato spagnolo mediante la realizzazione di un corridoio ferroviario. Il principale porto di Sines ha decuplicato il proprio traffico rispetto al 2007 raggiungendo 1,7 mln TEU nel 2017. Nei primi 6 mesi del 2018 mostra però una flessione (-11%).

Riguardo ai **porti italiani** occorre fare un'osservazione, in quanto il grafico sopra illustrato mostra una riduzione del peso del nostro Paese nella gestione dei container nel contesto europeo e del Mediterraneo. Ma, come è stato premesso, il paragrafo analizza le performance dei porti con una movimentazione superiore agli 800 mila TEU. Se il confronto 2007-2017 si estendesse a tutti i porti italiani (cioè anche a quelli con movimentazioni inferiori agli 800 mila TEU) la movimentazione complessiva di container non mostrerebbe variazioni particolari, oscillando sempre intorno ai 10,5 mln TEU. Ciò in primo luogo dimostra che, contrariamente alle altre regioni portuali in cui il traffico si concentra in pochi scali, **in Italia è distribuito tra una pluralità di porti**. Inoltre, si sta consolidando una dinamica che sta interessando il nostro Paese ovvero il rallentamento dei porti di transhipment: il principale scalo italiano, Gioia Tauro, tra il 2007 e il 2017, ha registrato una riduzione del 29%; Taranto al momento – in attesa del rilancio dell'operatività del Molo Polisettoriale – è fuori dal mercato del transhipment e Cagliari nel 2017 ha movimentato 460 mila TEU, un dato più basso del 2007. I dati dei primi mesi del 2018 confermano questa tendenza non particolarmente favorevole. Molto interessanti sono invece le performance dei porti gateway, in particolare Genova che ha realizzato un incremento del 41% dei container, La Spezia con un +24,2%, o anche Trieste che ha quasi triplicato il suo traffico con oltre 600 mila TEU.

La figura che segue mostra in forma grafica la distribuzione del traffico container che sta interessando l'Italia. Si evidenzia come il peso dei porti nel periodo 2007-2017 sia andato modificandosi sottolineando il momento non facile del transhipment italiano, nel 2017 è Genova il primo porto container, mentre aumenta costantemente l'importanza dei porti gateway.

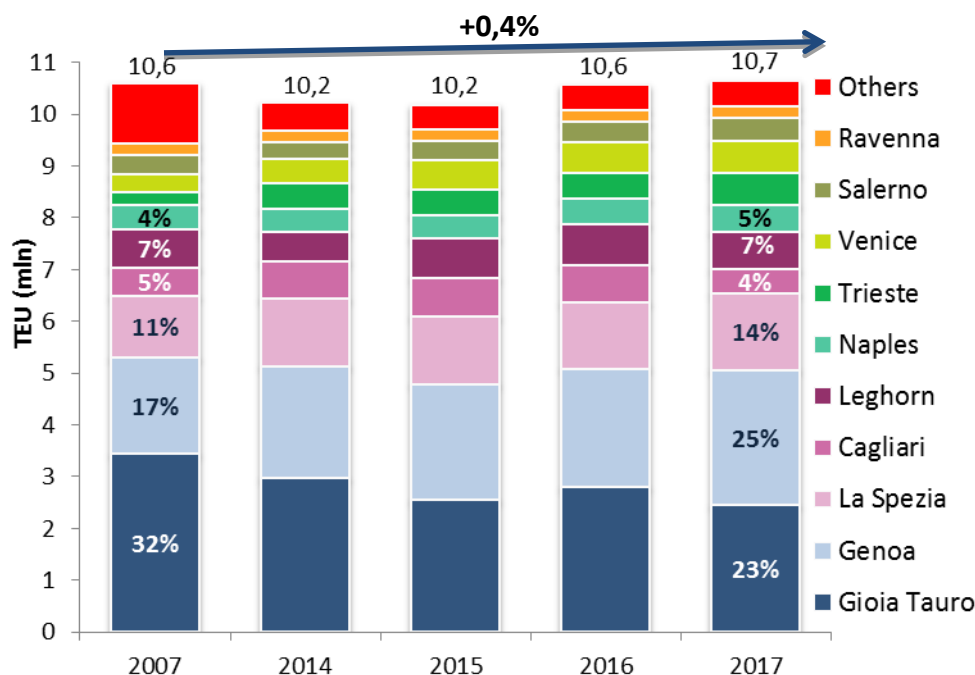


Grafico 2 – Fonte: SRM su ADSP, 2018

I nostri hub nel 2007 gestivano in valore assoluto 4,7 milioni di TEU, pari al 45% del traffico complessivo; nel 2017 tale dato è 2,9 milioni pari al 27%.

Le performance registrate nelle diverse aree portuali in cui si suddivide il Mediterraneo non sono espressione soltanto della differente situazione economica dell'hinterland di riferimento; i porti container stanno diventando sempre più sensibili alle **decisioni delle grandi alleanze (2M, THE Alliance e Ocean Alliance)** che sono in grado di spostare importanti quote di traffico, anche in modo repentino, da una regione portuale all'altra.

*La partita della **competitività dei porti** in area Med si sta giocando attorno ai seguenti elementi cardine con cui è necessario confrontarsi come sistema Paese:*

- *coinvolgimento, quasi costante nelle varie realtà, dei vari governi centrali chiamati a definire una **politica nazionale di sviluppo in ambito portuale**;*
- *sistema italiano frammentato, che sta sperimentando da alcuni anni un forte rallentamento del transhipment, e una buona performance per il settore container di alcuni scali gateway;*
- *tra le variabili che influenzano le performance dei porti in ambito container, oltre alla situazione economica dei territori retrostanti, c'è anche – in alcuni casi soprattutto – il complesso delle decisioni strategiche adottate dalle **grandi alleanze**.*

1.3 Fattori di competitività

A supporto dell'analisi delle performance realizzate dalle diverse regioni portuali si è scelto di evidenziare le strategie e i fattori di competitività che hanno contribuito a determinare i risultati dei porti più performanti: obiettivo di questo approfondimento non è quello di rilevare le cause delle differenti performance di Northern Range, Southern Range e Sponde Sud ed Est del Mediterraneo perché chiare ormai sono le differenze in termini di mercato di riferimento tra le varie regioni, ma

Revisione annuale 2018

piuttosto di evidenziare su quali aspetti essi hanno puntato per consolidare la propria posizione nel panorama internazionale dei trasporti marittimi⁶.

La **competitività** di un porto si sostanzia nella capacità dell'insieme dei soggetti (pubblici e privati) che in esso operano di proporre un'**offerta qualitativamente elevata di infrastrutture e servizi**, che siano effettivamente in grado di rispondere alle esigenze di mercato, sostenendo efficacemente la concorrenza di altri porti presenti nei differenti contesti territoriali, e che possano costituire, anche in assenza di porti-concorrenti, un fattore fondamentale di sviluppo economico locale e nazionale⁷.

Il lavoro di approfondimento, che naturalmente non può ambire ad essere esaustivo nell'analisi di tutte le possibili leve che nel tempo hanno determinato la forza competitiva delle regioni portuali⁸: in sostanza si tratta di una combinazione di azioni e strategie che varia dalle **basse tariffe portuali**, vere calamite di attrazione di linee, alla **produttività delle operazioni terminali** ed al **valore logistico** che si viene a creare da quando sbarca un carico fino alla partenza. Tutto questo si lega alla presenza di **zone economiche e doganali speciali**, veri e propri territori intorno ai porti dotati di legislazione differente da quella nazionale, permettendo così un più facile trasbordo verso un paese terzo e così favorendo i flussi export/import e gli investimenti esteri⁹.

Il Northern Range. Riguardo al Northern Range, è stato spesso messo in evidenza il vantaggio infrastrutturale dei suoi porti, la presenza di sistemi condivisi di *cargo community*, di ampie aree di manovra e deposito gestite in rapidità da sistemi meccanizzati (es. carrelli cavaliere o *straddle carrier*) spesso anche automatizzati, di connessioni ferroviarie e fluviali rapide verso l'interno del territorio e presenza di importanti tessuti retro portuali (*distripark*) dove effettuare lavorazioni a valore aggiunto. Il Northern Range è stata la prima regione a sviluppare **un nuovo modello portuale** che integra il **traffico commerciale con il valore logistico**, il maggiore valore creato lungo tutto il flusso del processo produttivo e distributivo. Tali aspetti hanno contribuito a consolidare la leadership dei suoi scali non limitata alla sola gestione dei container ma estesa a tutti i segmenti di trasporto marittimo. L'importanza economica del porto di Rotterdam si spiega con il dato del valore aggiunto, diretto e indiretto, prodotto dal porto che vale circa 21 miliardi di euro (il 3,1% del PIL olandese).

Negli anni successivi alla crisi caratterizzati da una domanda lenta, gli scali del Northern Range, oltre ad aver effettuato importanti investimenti nelle infrastrutture materiali, quali ad esempio, il Maasvlakte II a Rotterdam che consente di accogliere più mega navi contemporaneamente in modo completamente automatizzato, stanno concentrando la loro strategia di crescita sulle **infrastrutture immateriali e sull'innovazione**. I nuovi sviluppi nel campo dell'information technology (inclusi i **tracking and tracing**) stanno migliorando in misura consistente la trasparenza e la performance e quindi la competitività della catena logistica. Molto interessanti sono anche alcune iniziative inedite nel panorama logistico portuale mondiale per le quali l'Autorità Portuale di Rotterdam ricopre il ruolo di precursore. Si tratta di **PortXL¹⁰, un incubatore di start-up innovative con un programma d'attività incentrato specificamente sul porto e sulle industrie collegate allo scalo portuale olandese**. L'incubatore, entrato nel 2018 nel secondo anno di attività, si propone di ricercare nuove imprese nei settori dei **trasporti e della logistica**, dell'**energia**, della **chimica**, della **raffinazione** e del **trasporto marittimo**. Con PortXL si possono scoprire start-up e collegarle con aziende di rilievo

⁶ Per approfondimenti relativi alla struttura, governance e operatività dei sistemi portuali qui analizzati Cfr. *La competitività portuale nel Mediterraneo e Nord Europa: sistemi territoriali a confronto*, www.srm-maritimeconomy.it

⁷ Contabilità pubblica (2013), *I porti italiani: lo stato dell'arte e le prospettive di sviluppo*

⁸ L'analisi si basa su fattori che SRM ha avuto modo, oltre che per le analisi desk anche per visite di studio nei porti effettuate dai propri gruppi di ricerca, di approfondire e di verificare.

⁹ Forte E., L'infittimento delle Autostrade del *Mare Nostrum*, Quaderno SVIMEZ n. 51, Maggio 2017

¹⁰ Al progetto, che sarà incentrato su dieci start-up, collaborano con l'Autorità Portuale aziende internazionali come EY, Cambridge Innovation Center / Venture Cafe, Van Oord, Erasmus Centre for Entrepreneurship, Heineken, Innovation Quarter, Rabobank Count / First Dutch, Vopak, Damen, E.ON e Boskalis.

Revisione annuale 2018

introducendole in una vasta rete di esperti del settore. Con questo progetto il porto può attrarre un maggior numero di attività innovative nella regione e mostrare ciò che ha da offrire.

La strategia adottata dal porto di Rotterdam delinea un nuovo percorso di crescita dello scalo che non è più visto come una infrastruttura ma come fulcro di attività economiche che non sono solo di tipo logistico e trasportistico ma che proiettano il Paese verso nuovi traguardi di innovazione e “smart”.

Il grafico mostra il trend del traffico dei porti dell’area a partire dal 2012:

Trend di traffico container dei porti del Northern Range. 2012- 2017

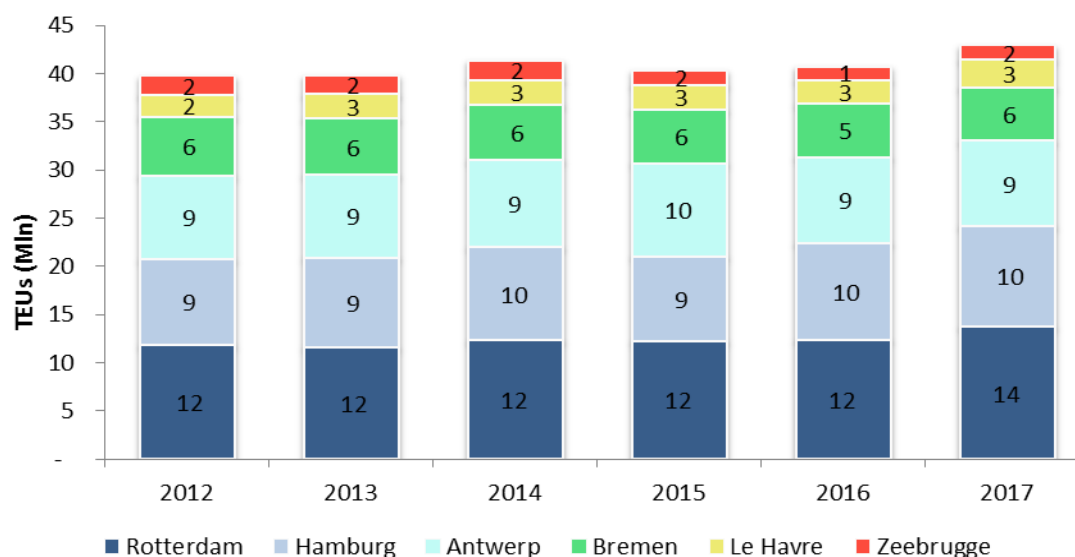


Grafico 3 – Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2018

Nel segmento dei container tutta l’area ha registrato nel 2017 una crescita del 5%, ma i primi 3 porti hanno rilevato un aumento del 5,3%, maggiore di quanto è accaduto nel 2016 (+2%) e nel 2015 (-1%). Anche il Northern Range rientra nella sfera di interesse della Cina che considera tutta la catena logistica che fa riferimento ai suoi porti molto importante nell’ambito della BRI. La Cosco ha stabilito ad Amburgo la propria sede europea e nel settembre 2017 ha acquisito il controllo di uno dei terminal container di Zeebrugge per 35 mln€, operazione che segue l’acquisizione del 35% dell’Euromax Terminal di Rotterdam avvenuto per 125,4 mln€.

I porti della Sponda Sud-Est del Mediterraneo. Questa regione portuale abbraccia porti che appartengono ai 3 diversi continenti che si affacciano sul Mediterraneo: Europa, Africa, Asia.

Il principale porto dell’area del **Mediterraneo Orientale**, per container movimentati, è il **Pireo**. Come noto, lo scalo greco ha intrapreso la piega del forte sviluppo dal 2009 quando la consociata Piraeus Container Terminal di Cosco Shipping ha ottenuto la concessione per 35 anni dei moli II e III del porto. Nel 2016, Cosco Shipping ha acquisito il 67% del capitale azionario dell’Autorità portuale del Pireo, nell’ambito di un accordo finalizzato a trasformarlo in un importante hub per il trasporto al crocevia dell’Asia, dell’Europa e dell’Africa¹¹. L’accordo ha previsto un’offerta del valore di 368,5 milioni di euro: di questi 350 milioni di investimenti verranno realizzati entro il prossimo decennio non soltanto nel segmento dei container ma anche nella crocieristica, cantieristica e nello sviluppo del Ro-Ro. Tra il 2010 e il 2017, la capacità di gestione delle merci del porto del Pireo è passata da 864 mila a 4,1 milioni di TEU (+380%) andando ad occupare la 3° posizione nel ranking del Mediterraneo e la 36° nel mondo. Al primo trimestre del 2018, si è registrata una crescita del 20%

¹¹ Per i dettagli e gli approfondimenti degli investimenti della Cina nel Porto del Pireo. Cfr. SRM, *Maritime Economy – 4° Annual Report*, 2017.

Revisione annuale 2018

con una movimentazione di 1 milione di TEU. Nel giugno 2017 inoltre l'Autorità Portuale del Pireo e la Cosco Shipping, hanno firmato due memorandum d'intesa per rafforzare i legami commerciali.

Il Pireo è il perno più importante dei flussi commerciali lungo la Belt and Road Initiative una volta giunti nel Mar Mediterraneo. Già oggi la Cosco controlla l'80% del cargo ferroviario greco¹² ma nei piani cinesi, il Pireo dovrebbe essere collegato al cuore dell'Europa grazie alla costruzione di una linea ferroviaria lunga 350 Km passante per i Balcani lungo l'asse Skopje-Belgrado-Budapest dell'importo di circa 3 miliardi di dollari. Al riguardo la Commissione Europea aveva avviato un'indagine per verificare se l'Ungheria avesse violato la normativa europea riguardo le gare pubbliche per i progetti trasportistici transfrontalieri quando ha assegnato la costruzione dei binari ai cinesi. All'inizio del 2018 è stato ripubblicato il bando pubblico secondo regole europee per l'assegnazione di questo progetto, che è interamente finanziato dai cinesi. Fa parte del Gruppo Cosco anche Piraeus Consolidation & Distribution Center che opera nella Free Zone e offre servizi logistici con agevolazioni doganali e benefici fiscali per le merci.

Restando nella parte orientale del Mediterraneo meritano una particolare attenzione i **porti israeliani** anch'essi oggetto di **importanti investimenti cinesi** in quanto il Paese per il suo posizionamento strategico è di molto interesse nell'ambito della strategia BRI. Il governo israeliano attribuisce una enorme importanza al settore portuale considerando che il 99% in volume e l'80% in valore dell'import – export del Paese avviene via mare. Numerosi sono stati gli investimenti in infrastrutture portuali che hanno consentito una crescita media annua del segmento dei container negli ultimi 25 anni del 6,6%. Nel 2017 complessivamente i principali 2 scali israeliani, Haifa e Ashdod, hanno gestito 2,9 milioni di TEU, ma con forti previsioni di crescita in relazione al completamento dei lavori di espansione in atto. Sono infatti in fase esecutiva 2 nuovi terminal che porteranno la capacità in Israele fino a 7 mln di TEU. Shanghai International Port Group (SIPG) e Dutch Terminal Investment (TIL) hanno acquisito la gestione per 25 anni rispettivamente di Haifa Bayport – che dovrebbe essere completato per Gennaio 2021 - e Ashdod Southport – previsto per Ottobre 2021 che si sta realizzando ad opera della cinese Pan Mediterranean Engineering Company (CHEC). Gli investimenti complessivi ammontano a 4 mld\$¹³.

Anche il porto di **Malta** istituito nel 1988 come primo hub di trasbordo nella regione del Mediterraneo ha registrato una crescita notevole nel corso degli anni e attualmente si colloca al 9° posto tra i porti europei ed è il 4° più grande **centro di trasbordo e di logistica** nella regione mediterranea con 3,15 milioni di TEU movimentati. Oltre il 95% del traffico container del Freeport è attività di trasbordo e Marsaxlokk è un porto franco dogana per merce intercontinentale e offre anche una serie di agevolazioni alle imprese che si installano e operano al suo interno. La Cina ha stabilito i propri interessi anche a Malta dato che la società che gestisce il porto, Malta Freeport, è partecipata dalla turca Yildirim Group e dalla Terminal Link della francese CMA CGM e della cinese CMPorts. La legge Freeports Malta regola tutte le attività all'interno del Freeport ed è continuamente aggiornata per garantire che gli strumenti legislativi e fiscali siano tali da garantire il miglior clima imprenditoriale e la gestione efficace delle strutture del Freeport.

Altamente dinamico in **Turchia** è il settore della **logistica e dei trasporti**, che sta conoscendo un grande sviluppo, e che è reso ancor più interessante dalla posizione geopolitica del Paese, ponte tra Europa, Asia e Medio Oriente del Paese. Complessivamente i principali porti turchi, Ambarli sul Mar Nero e Mersin sul Mediterraneo, hanno movimentato nel 2017 3,1 (+11% sul 2016) e 1,6 mln di TEU (+9%). Anche i porti turchi sono oggetto dell'interesse cinese nell'ambito della strategia BRI che li ha portati ad investire 919,8 mln\$ per l'acquisizione del 64,52% del capitale del Kumport Terminal di Ambarli nel 2015. In Turchia esistono **18 Free Trade Zone** quasi tutte collocate nelle vicinanze dei porti, realizzate con l'obiettivo di sostenere l'attività produttiva e l'export, al contempo attirando investimenti esteri. Tali aree prevedono una serie di agevolazioni fiscali e facilitazioni burocratiche e

¹² Cosco Shipping, *Piraeus, Gateway and Distribution Center to EMEA*, Aprile 2017.

¹³ Per approfondimenti, SRM, *Outlook Il business italiano in Israele*, Maggio 2017.

Revisione annuale 2018

amministrative. Mersin dispone di una delle più importanti Free Zone del paese che al 2017 ha occupato oltre 8.700 persone, con un valore del commercio di 2,9 mld\$. Le 680 imprese presenti (delle quali il 79% sono locali) operano prevalentemente nel tessile, nella manifattura della carta e dei prodotti in carta, e nella lavorazione dei metalli.

I porti della **Sponda Sud** sono infrastrutture “più giovani” rispetto ai loro competitor europei. I fattori che hanno determinato il consolidamento della loro posizione nel panorama mondiale del traffico dei container sono state le **infrastrutture** nelle quali i rispettivi Paesi hanno molto investito, le **grandi aree retroportuali** a disposizione, le **basse tariffe** e i bassi costi della **manodopera** che hanno consentito di attrarre le linee di navigazione, costantemente alla ricerca di costi più sostenibili. In tal modo essi sono riusciti ad accrescere le proprie quote di mercato nel segmento dei container ma l’evoluzione dei trasporti marittimi negli ultimi anni ha portato gli scali della Sponda Sud a ridisegnare le **loro strategie di crescita** anche al fine di favorire l’economia dei Paesi cui appartengono. Oltre ad offrire infrastrutture in grado di gestire le navi sempre più grandi utilizzate dalle alleanze dei carrier, essi hanno migliorato ed ampliato la propria offerta **integrando i servizi portuali con quelli logistici ad elevato valore aggiunto**.

La logistica e le infrastrutture rappresentano un ingranaggio fondamentale nei piani di sviluppo del **Marocco** e rappresentano, in una certa misura, la base necessaria alla sua competitività. Il principale porto dell’area è **Tanger Med**, attivo dal 2007, che si trova in una posizione strategica a 14 km dalla Spagna e sulla via di passaggio tra Asia, Europa e America; è circondato da una **zona franca di attività industriali e logistiche**. Integrando più di recente il deep sea con lo short sea e insediando impianti di logistica a valore (la Renault in attività assemblaggio), è divenuto una **piattaforma logistica connessa con diversi porti europei**, basandosi sul funzionamento della produzione just in time (l’assemblaggio della Dacia): la politica di gestione delle scorte a ripristino, che utilizza metodologie tese a migliorare il processo produttivo, cercando di ottimizzare non tanto la produzione quanto le fasi a monte, di alleggerire al massimo le scorte di materie prime e semilavorati necessari alla produzione. **Tanger Med quindi non è solo porto**: è una piattaforma logistica ed industriale di livello intercontinentale interamente gestito dalla Tanger Med Special Agency (TMSA). Il complesso portuale include Tanger Med 1 che con i 2 terminal affidati in concessione rispettivamente ad APM ed Eurogate, ha una capacità di 3 mln di TEU; Tanger Med 2 che dovrebbe iniziare le sue attività nel 2019 avrà anch’esso 2 terminal dedicati alla gestione delle portacontainer di ultima generazione che porteranno alla capacità complessiva a 9 milioni di TEU. Tanger Med vanta tra i suoi clienti le più importanti shipping companies e nel 2017 ha gestito oltre 3,3 milioni di TEU (+12% sul 2016), diventando il primo porto container del Nord Africa. Nel primo semestre del 2018 con 1,67 milioni di TEU, il porto è cresciuto del 7%. Adiacente alla struttura logistico - portuale, si colloca la Grande Piattaforma Industriale (GIP) che beneficia dello “status” di zona franca, dove operano attualmente 750 aziende manifatturiere (specializzate nei settori della componentistica auto, del tessile, dell’elettronica, dell’aeronautica, della logistica e dell’agroalimentare). Queste aziende occupano 70.000 addetti e, nel 2017, hanno prodotto un fatturato complessivo di 5,5 miliardi di euro. Il parco industriale comprende:

- **una zona franca logistica (MedHub)** che prevede vantaggi fiscali e doganali. Nel 2016 dopo Adidas e 3M anche Decathlon ha deciso di insediarsi qui occupando un’area di oltre 20 mila metri quadri di magazzini, che renderà il centro logistico di Decathlon a Tangeri il secondo più grande al mondo, dopo quello di Singapore, che movimentata tutta la merce destinata ai mercati asiatici;
- **una zona franca industriale (Tanger Free Zone)**, una zona franca di attività polivalente orientata all’esportazione presso la quale operano 650 imprese e 50 mila lavoratori; tra queste, la tedesca Siemens, che produce pale eoliche, e la francese Acome, specializzata nella fabbricazione di cablaggi. L’azienda francese Daher specializzata nella produzione di aerei a turboelica e di componentistica aeronautica, ha inaugurato nel 2018 un nuovo sito industriale, che ha richiesto un investimento di 15 milioni di euro, che si colloca nella zona franca di Tangeri e disporrà di un organico di 300 addetti;

Revisione annuale 2018

- **una piattaforma dedicata al settore automobilistico** (Tanger Automotive City) che comprende il complesso industriale “Renault-Nissan”, uno degli investimenti più importanti nel Mediterraneo, che gestisce anche il Terminal veicoli del porto. Sono inoltre presenti un centinaio di fornitori internazionali (Denso, Leoni, Delphi, Sumitomo ecc.), che fanno del Marocco il più grande produttore di veicoli della regione MENA con lo stabilimento Renault che realizza una produzione annua di quasi 400 mila veicoli. Nel 2019, è previsto l’avvio delle operazioni di esportazione di circa 150 mila vetture aggiuntive, che saranno prodotte da Peugeot nello stabilimento di Kenitra, attualmente in corso di completamento. Sempre nel settore automobilistico, nel 2025 è previsto l’avvio della produzione di veicoli a propulsione elettrica da parte della cinese BYD, che realizzerà a Tangeri un distretto industriale cinese.

È poi presente una zona dedicata alle attività offshoring (Tetouan Shore) che è un outsourcing di servizi call center e che rappresenta un richiamo al nearshoring europeo con un’area di 28 ettari, un investimento complessivo di 120 mln€ e la creazione di complessivi 12 mila posti di lavoro.

Tutte le zone franche interne al complesso di Tanger Med prevedono speciali procedure doganali, amministrative e sociali¹⁴.

L’ampio progetto che riguarda la Suez Canal Zone modificherà il ruolo di **Port Said** che si colloca all’imbocco settentrionale del Canale di Suez e che nel 2017 ha gestito circa 3 milioni di container, secondo a Tanger Med tra gli scali del Nord Africa. Il porto egiziano è naturalmente interessato dall’aumento di traffico che sta avvenendo nel Canale di Suez a seguito dell’allargamento avvenuto nel 2015 e che dopo le iniziali difficoltà dovute al generale rallentamento del commercio mondiale, nel 2017 ha segnato una forte crescita. Attraverso il Canale passa il 10% del commercio mondiale e l’85% del traffico proveniente dal Sud Est Asia. Le entrate del Canale nel 2017 sono state pari a 4,3 miliardi di dollari.

Appena 3 giorni dopo l’inaugurazione del Nuovo Canale con decreto presidenziale n.330/2015 è stata istituita la **Suez Canal Economic Zone** (SCZone) che copre un’area di 461 chilometri quadrati e 6 porti marittimi. L’obiettivo che si è posto il governo è trasformare l’area in un **hub di logistica globale e centro di lavorazione industriale** che serve l’Europa, l’Asia, i mercati dell’Africa e del Golfo per facilitare la crescita economica e creare posti di lavoro sostenibili per la manodopera locale. La strategia è quella di creare un ambiente favorevole agli investimenti stranieri: il governo ha infatti previsto una serie di facilitazioni burocratiche e agevolazioni fiscali e doganali per le imprese che volessero insediarsi nell’area. Un ampio range di investimenti sarà possibile nella SCZone: dai servizi marittimi all’industria (potenziali opportunità riguardano il settore della farmaceutica, il food processing, l’automotive, il tessile e il petrolchimico), alle energie rinnovabili e all’ICT. Questo megaproject a lungo termine dovrebbe generare 12 mld\$ ogni anno solo dai suoi 6 porti, dopo il completamento di tutti i progetti industriali e commerciali previsti e attivare 1 milione di nuovi occupati nell’arco di 15 anni¹⁵. Negli obiettivi del Governo la Zona potrebbe concentrare il 30-35% dell’economia dell’Egitto dopo il suo completamento e diventare una delle principali sette zone al mondo per investimenti entro il 2030.

Ancora una volta si evidenzia la presenza cinese, non soltanto nella gestione del Suez Canal Container Terminal (SCCT) a Port Said da parte della Cosco ma anche per gli investimenti e per gli accordi di collaborazione effettuati. Secondo uno studio della *Chinese Academy of Social Sciences* (CASS), l’Egitto è tra le principali cinque destinazioni degli investimenti cinesi nei paesi lungo la nuova Via della Seta, assieme a Kazakhstan, Russia, Israele e Singapore¹⁶. Ne è un esempio la presenza della cinese Teda Investment Group¹⁷ che già nel 2013 ha firmato un accordo di sviluppo degli investimenti

¹⁴ L’approfondimento relativo alla Free Zone di Tanger Med è contenuto in appendice.

¹⁵ General Authority for the Suez Canal Zone, *Suez Canal Economic Zone*, 2015.

¹⁶ Italian Trade & Investment Agency, *Cina, destinazione Egitto*, Luglio 2017.

¹⁷ TEDA è una società di proprietà del governo cinese e ha tre controllate in Egitto. Il business di TEDA come azienda internazionale riguarda lo sviluppo regionale e immobiliare, servizi pubblici, industria manifatturiera, industria finanziaria e

Revisione annuale 2018

nella SCZone della durata di 45 anni con l'obiettivo di attrarre aziende cinesi nel distretto di Ain Sokhna e che prevede un investimento complessivo di 500 mln\$. Tale partnership si sta rivelando una situazione vantaggiosa, perché TEDA sa meglio come promuovere la zona tra gli investitori cinesi, mentre gli accordi commerciali dell'Egitto con gli stati africani hanno reso facile ai prodotti cinesi di entrare nei mercati africani senza barriere o dogane commerciali. La TEDA sta lavorando allo sviluppo di un'area di 7,23 kmq a Ain Sokhna. Ha ad oggi attirato circa 68 imprese, tra cui Jushi, un gigante in vetroresina dalla Cina¹⁸. Sempre nell'ambito di investimenti industriali cinesi in Egitto si segnalano anche quelli nel settore tessile localizzati nella zona economica del canale di Suez¹⁹.

Il grafico mostra il trend del traffico dei porti dell'area negli ultimi 6 anni.

Trend di traffico container dei porti della Sponda Sud - Est. 2012- 2017

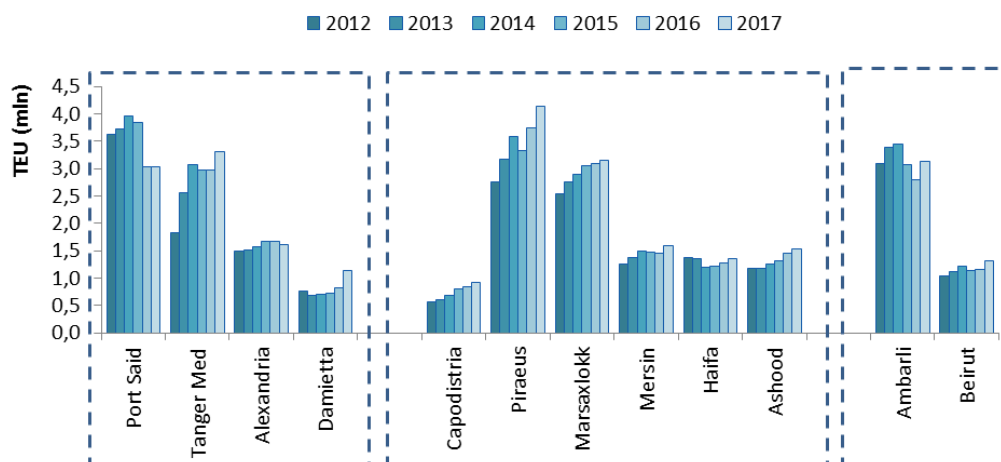


Grafico 4 – Fonte: SRM su Autorità Portuali, 2018

Il sistema portuale spagnolo. Il sistema portuale spagnolo è costituito da 28 Autorità portuali che gestiscono un totale di 46 porti di interesse generale. Essi agiscono sotto il coordinamento, controllo e supporto dell'ente pubblico **Puertos del Estado**.

Il modello di gestione dei porti spagnoli sta evolvendosi verso il concetto di "landlord avanzato", in cui le autorità portuali gestiscono il porto di proprietà pubblica, occupandosi dello sviluppo delle infrastrutture (lavori di dragaggio, i bacini, e le reti stradali e ferroviarie interne) e assumono il coordinamento, la regolazione e il controllo delle attività e dei servizi portuali. Questi sono a loro volta forniti da agenti privati, attraverso un sistema di licenze concesse in un contesto di libero accesso regolato, con la possibilità di occupare il dominio pubblico del porto tramite autorizzazione o concessione.

I porti spagnoli hanno un peso notevole nel mercato europeo dei trasporti marittimi e, rispetto al 2007 sono riusciti anche a rafforzarsi nonostante la concorrenza della Sponda Sud, geograficamente molto vicina.

La competitività di porti spagnoli nasce innanzitutto dalla **qualità e quantità delle loro infrastrutture**: il governo ha nel tempo molto investito nei porti rendendo la loro offerta molto qualificata. Per effetto della crisi, con la riduzione delle risorse disponibili, l'obiettivo è diventato quello di efficientare il patrimonio esistente più che ampliarlo ulteriormente. Con questo punto di partenza, il Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012 - 2024 promuove l'ottimizzazione dell'uso di infrastrutture portuali, razionalizzando così la pianificazione, la gestione e lo sviluppo degli investimenti, i quali sono guidati dal criterio insostituibile di mantenere la stabilità economica delle autorità portuali. Oltre che con le tasse, le Autorità Portuali possono finanziarsi attraverso una serie di trasferimenti statali, ripartiti fra le stesse in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione

industria moderna, ecc. Si occupa dello sviluppo di zone industriali per il produttore con 18 società interamente controllate a livello internazionale.

¹⁸ N Gage Consulting, *The Suez Canal Economic Zone: A Strategic Location & Modern day Innovation*, aprile 2016.

¹⁹ L'approfondimento relativo alla Suez Canal Economic Zone è contenuto in appendice.

Revisione annuale 2018

delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e alla produttività di ogni scalo. Le tasse portuali devono, in ogni caso, coprire almeno i costi sostenuti per la gestione dei porti e assicurare comunque il conseguimento di obiettivi di rendimento minimi. Tali obiettivi sono definiti per ciascuna Autorità Portuale dal Ministero dello Sviluppo spagnolo.

Il governo, per assicurare ai porti spagnoli condizioni di maggiore efficienza e competitività rispetto agli altri porti del Mediterraneo, ha introdotto misure di regolamentazione che introducono un **regime tariffario maggiormente competitivo**, con la possibilità per le Autorità Portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, in modo da rendere più attrattivi gli scali da esse gestiti ed economicamente più conveniente l'utilizzo dei porti da parte delle compagnie di navigazione e delle altre categorie di utenti. In tal modo, si intende favorire l'import-export marittimo con evidenti implicazioni per la competitività dell'economia produttiva spagnola. In questo contesto si rileva, inoltre, un ampio spazio per l'iniziativa di soggetti privati, sia nella fornitura dei servizi portuali e soprattutto nell'operatività e nella gestione di terminal e servizi di logistica. Questa tendenza si sta rafforzando con l'aumento del controllo delle grandi shipping companies nei processi portuali e con l'esercizio delle pressioni competitive sui porti per le attività logistiche, che li rende protagonisti della crescente concorrenza globale. Contenimento dei costi, qualità e innovazione (con lo sviluppo di terminal automatizzati), la presenza di investitori privati, l'integrazione del settore nelle catene di trasporto intermodali, la sicurezza e la sostenibilità sono elementi che giocheranno un ruolo importante nella competitività futura del settore.

La forte attenzione del governo spagnolo a garantire competitività ai suoi porti si spiega con la loro importanza per l'economia del Paese dato che più del 50% delle esportazioni e dell'80% delle importazioni viaggia via mare.

Queste cifre superano il 90% quando si fa riferimento al commercio extra Unione Europea.

Il settore portuale contribuisce al 20% del PIL del settore dei trasporti, che rappresenta l'1,1% del PIL spagnolo e impiega più di 35.000 occupati diretti e circa 110.000 indiretti.

A supporto delle attività portuali la legislazione spagnola ha disciplinato le **Zone di attività logistiche (ZAL)** che sono collegate alle aree portuali e forniscono servizi logistici necessari per aggiungere valore alla catena logistica integrata delle merci in esportazione o in importazione via mare. Le ZAL che sono aree specializzate per lo stoccaggio e la distribuzione delle merci, rispondono all'intenzione di modernizzazione dei porti e di favorire collegamenti più stretti tra porti e operatori logistici. Le zone di attività logistiche portuali, in qualità di piattaforme logistiche specializzate in modo particolare sull'import-export, devono certamente poter far affidamento su condizioni ottimali per quanto riguarda i servizi accessori a valore aggiunto, che rappresentano un importante fattore di competitività. Nell'esperienza spagnola le ZAL hanno generato effetti positivi sul territorio, sulle aziende logistiche e sul trasporto. Le ZAL che esistono nel territorio spagnolo sono indicate nella seguente figura, distinguendo tra quelle in servizio e quelle nella fase di pianificazione o di impianto.

Zone di attività logistiche presenti in Spagna

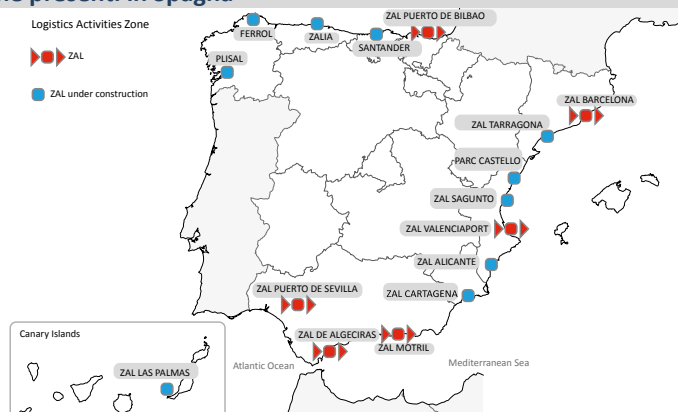


Figura 2 – Fonte: SRM su Ministerio de Fomento, 2013

In Spagna sono inoltre presenti **Zone franche** e depositi franchi, molti dei quali collegati ai porti, che prevedono per le merci introdotte benefici in termini di agevolazioni ed esenzioni doganali e fiscali. Il primo esempio di tali Zone è il consorzio Zona Franca di Barcellona i cui utili nel 2016 sono aumentati dell'85% rispetto all'anno precedente raggiungendo 8,3 milioni di euro, a conferma del successo dell'idea di creare una zona con incentivi economici che attirino le imprese, generando attività produttive e logistiche e traffico di merci per il porto. La legislazione, dunque, supporta il sistema portuale spagnolo con gli strumenti necessari per migliorare la sua posizione competitiva in un mercato aperto e globale, creando ampie facoltà di autogestione per le Autorità Portuali, che devono operare in base a criteri commerciali. In questo contesto, la normativa intende anche supportare un modello di porto che, progressivamente, assuma il ruolo di piattaforma commerciale in grado di sviluppare una vasta gamma di attività ad alto valore aggiunto per le merci, pienamente integrata nelle catene di trasporto logistico e intermodale. Anche in Spagna si segnala la presenza di investimenti cinesi: nel giugno 2017 la Cosco ha acquisito per 228 mln\$ il 51% della Noatum Port Holdings che tra i maggiori asset include due terminal container, uno a Valencia e uno a Bilbao.

Le performance dei porti spagnoli relative agli ultimi 6 anni mostrano la crescita del settore, confermata anche dai dati dei primi 5 mesi del 2018. In particolare Algeciras ha registrato 2 mln TEU (+8%), Valencia 2,1 (+5%) mentre Barcellona continua a registrare record nel segmento dei container con 1,4 mln di TEU (+17%).

Trend di traffico container dei porti del Mediterraneo spagnolo. 2012- 2017

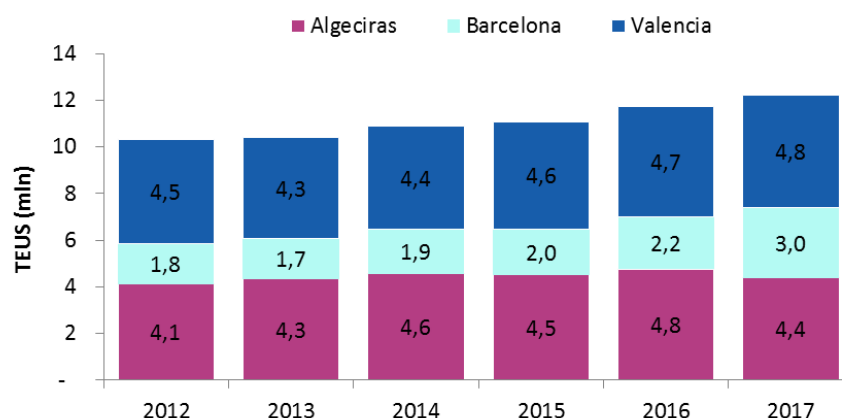


Grafico 5 – Fonte: SRM su Puertos del Estado, 2018

La competizione nel Mediterraneo – dalla sponda spagnola, a quella turca, israeliana e nord africana – si basa su elementi fortemente caratterizzanti l'approccio al mercato:

- **pianificazione strategica delle infrastrutture**, anche di lungo periodo (*long term planning*);
- **disponibilità di infrastrutture e servizi a valore aggiunto**;
- **mix di leve per la competitività** composta da tariffe competitive, elevati livelli di produttività delle operazioni portuali, valore logistico e zone economiche speciali (variamente costruite);
- **diffusione di nuovi modelli portuali** in cui – oltre alla disponibilità di retroporti, di collegamenti intermodali, di un business environment vivace – assume rilievo la connessione con il mondo della ricerca (universitaria e corporate) e con l'innovazione.

La competitività dei porti italiani tra evoluzione normativa e nuove opportunità. In Italia è mancata a lungo la percezione dell'importanza dell'economia marittima in generale – ben chiara, come si è evidenziato, presso i porti del Northern range e del Mediterraneo – e ciò probabilmente spiega i lunghi tempi di attesa della riforma della legge 84/94 sui porti che si richiedeva da oltre un decennio.

La riforma introdotta dal Dlgs. n. 169 del 2016 relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali ne ha ridotto il numero da 24 a 15 assegnando loro la nuova definizione di Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Esse sono enti pubblici non economici di rilevanza nazionale a ordinamento speciale dotate di autonomia amministrativa, organizzativa, regolamentare, di bilancio e finanziaria, nonché di potere di ordinanza.

La governance delle AdSP si incentra sulla figura del Presidente al quale sono riconosciuti tutti i poteri gestionali di ordinaria e straordinaria amministrazione, che è affiancato da un Comitato di Gestione molto snello, quale organo politico-strategico dell'ente. L'Organismo di partenariato della risorsa mare, che esprime la voce dei rappresentanti del mondo imprenditoriale e del mondo sindacale del settore portuale, ha funzione consultiva.

Il coordinamento a livello nazionale delle scelte strategiche che attengono ai grandi investimenti infrastrutturali, alle scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, alle strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché di marketing e promozione del sistema portuale nazionale sui mercati internazionali è attribuito alla **Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale**.

La riforma, oltre alla razionalizzazione amministrativa prevede anche la **semplificazione burocratica** con la realizzazione dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli e dello Sportello Unico Amministrativo, un *front office* per tutti i procedimenti amministrativi e autorizzativi non riguardanti le attività commerciali e industriali. I due sportelli sostituiranno gli attuali 23 soggetti addetti ai 113 procedimenti amministrativi ed abbasseranno drasticamente i relativi tempi nonché quelli di sdoganamento. La riforma ha voluto dare un forte segnale di attenzione al settore marittimo portuale con l'obiettivo di realizzare un sistema nazionale integrato di trasporto dove la logistica assume un ruolo determinante nell'interconnessione tra porti, interporti, ferrovie, autostrade.

La razionalizzazione amministrativa e la semplificazione burocratica erano due elementi importanti per ridare forza competitiva al nostro Paese.

Nello scenario dei prossimi anni, di fronte alla portualità italiana c'è una sfida di grande rilievo, dalla quale dipende il futuro assetto della logistica nazionale. Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i nostri hub che hanno perso traffico, che invece è cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti gateway.

La percentuale di trasbordi a **Genova**, diventato nel 2017 il primo porto container italiano, si aggira intorno al 14%, lo scalo pertanto si configura come **porto gateway** che, a differenza di Gioia Tauro, alle spalle ha un hinterland che abbraccia un mercato potenziale formato da pianura padana, sudest della Francia, Svizzera e sud della Germania. Proprio per presidiare maggiormente la sua catchment area, il porto ligure ha in programma da un lato, investimenti in nuove infrastrutture portuali che

Revisione annuale 2018

consentiranno l'attracco delle grandi navi portacontainer, dall'altro una svolta infrastrutturale ferroviaria con l'accelerazione nei lavori di costruzione del Terzo Valico fra Genova e Milano, la cui entrata in esercizio è prevista per il 2021, e il completamento ed entrata in servizio nello stesso anno del Traforo del Monte Ceneri fra Lugano e il Gottardo.

Gioia Tauro con il 100% di trasbordi è un porto di transhipment puro e sta scontando negli ultimi anni la presenza di competitors della sponda meridionale del Mediterraneo, dei porti spagnoli e dell'avamposto cinese nel Med, il Pireo. L'hub calabrese risente inoltre degli effetti delle nuove strategie intraprese dai carrier che, dettate dall'esigenza di razionalizzazione e consolidamento delle rotte, tendono a servire il Mediterraneo con servizi dedicati e a ridurre gli scali nell'area per i traffici di puro transito da Suez.

Inoltre uno studio dell'OCSE evidenzia anche la minaccia della dipendenza dalle alleanze dei porti hub che li rende più vulnerabili, come ad esempio Gioia Tauro che dipende solo dalla 2M.

Anche Cagliari, con una percentuale di transhipment vicina all'80%, sta risentendo della forza competitiva dei porti spagnoli e della sponda Sud e anche della concorrenza degli scali italiani gateway per le merci che hanno come destinazione finale la penisola.

Un altro punto di vista che mostra come si stiano modificando le posizioni sullo scacchiere della competitività portuale è offerto da questa elaborazione di SRM che mette a confronto la media del **Liner Shipping Connectivity Index** nel periodo 2004-2018 delle tre differenti aree portuali: Northern Range (NR), North Africa + Turchia (NA+T) e North Mediterraneo (NM).

Dalla figura seguente si evince come il gap tra i porti delle Sponde Sud-Est non soltanto rispetto alla Sponda Nord ma anche con il Northern Range si sia sensibilmente ridotto nei 15 anni analizzati dall'Unctad, a conferma della crescente competitività delle strutture di quelle aree che, nonostante l'instabilità politica e sociale, continuano a rafforzarsi sul mercato. D'altronde, l'analisi di questi dati può allo stesso tempo evidenziare le **opportunità di crescita per il nostro trasporto container**: secondo stime SRM, se i porti italiani riuscissero ad **allinearsi alla crescita dei Top 10 scali del Mediterraneo** negli ultimi 10 anni, lo sviluppo dei commerci che sta affermandosi attraverso Suez potrebbe consentire la movimentazione di ulteriori 1,2 milioni di TEU. Occorre comunque sottolineare che il trasporto marittimo in Italia non è solo container: delle 500 milioni di tonnellate movimentate, oltre la metà (258 milioni) sono rinfuse, e importante è anche il ruolo del traffico Ro-Ro.

La crescita del Liner Shipping Connectivity Index nelle 3 aree portuali

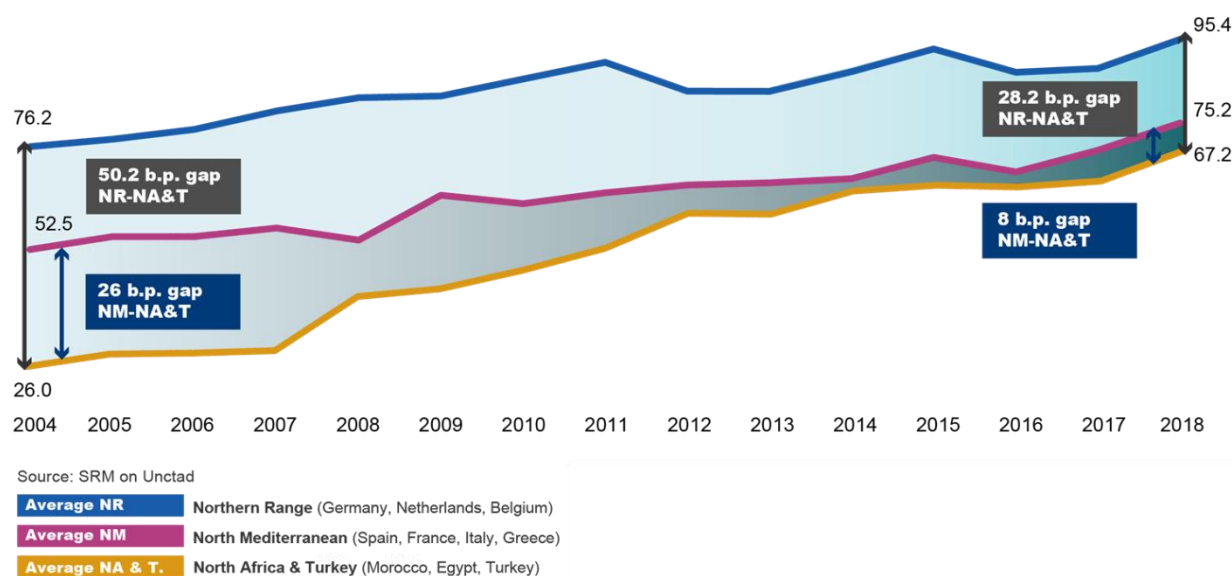


Figura 3 – Fonte: SRM su UNCTAD, 2018

In particolare quest'ultimo settore costituisce un **elemento di pregio della portualità nazionale**. Il Sistema Portuale italiano, anche a motivo della posizione baricentrica e strategica, ha nel tempo consolidato e sviluppato il suo posizionamento competitivo nel **settore Ro-Ro** attraverso l'offerta di servizi qualitativamente elevati e specializzati (soprattutto per quanto riguarda le merci varie) nonché di terminal in grado di accogliere le crescenti quote di traffico rotabile delle Autostrade del Mare. Infatti al netto del traffico di container, il traffico Ro-Ro è di gran lunga la principale modalità nel segmento delle merci varie e, in termini generali, tra le più consistenti nel complesso dei transiti. Il mercato del combinato marittimo non si limita al cabotaggio, ma si allarga allo Short Sea Shipping tra le sponde del Mediterraneo. Le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti italiani come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo. A tale proposito sia gli scali dell'Adriatico, sia quelli del Tirreno, possono contare su quote rilevanti di traffico di rotabili sia nazionali sia provenienti dai Paesi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo.

Il 35% del traffico di rotabili in transito nei porti italiani proviene dall'estero. L'interscambio euro mediterraneo e le sue prospettive di sviluppo delineano uno scenario in cui, pur nella variabilità che caratterizza gli scambi con i Paesi della sponda Sud del Mediterraneo, il sistema portuale italiano vede rafforzata la relativa quota di mercato. Non è un caso che il nostro Paese sia **leader assoluto in Europa nel Mar Mediterraneo e nel Mar Nero per il trasporto merci in SSS**. L'Italia vanta inoltre la presenza di compagnie di navigazione che sono tra i leader mondiali del comparto. Nel 2017 con oltre 106 milioni di tonnellate di merci in Ro-Ro i porti italiani hanno toccato il massimo storico con un incremento dell'8,5% sul già lusinghiero risultato del 2016.

Con riferimento al comparto delle **rinfuse**, quelle solide alimentano diverse filiere industriali, e negli ultimi anni hanno mostrato un andamento decrescente arrivando a movimentare volumi di circa 70 milioni nel 2017 (-3,4%). La maggior parte del traffico afferisce a scali di tipo industriale, per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione in loco (vedi ad esempio l'ILVA – ora Arcelor Mittal – di Taranto) e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti. Come nel caso delle rinfuse liquide, anche la domanda attuale e potenziale di rinfuse solide è caratterizzata da grossi volumi di merce gestiti in prevalenza da pochi grandi caricatori legati a specifiche attività

Revisione annuale 2018

(centrali elettriche, impianti siderurgici, filiera del grano, ecc.). A questo si affiancano tanti flussi di rinfuse cosiddette minori, che in genere sono gestite da terminal specializzati.

Le **rinfuse liquide** per l'Italia rappresentano la categoria merceologica più importante in termini di volumi e pertanto molto strategica (elevati introiti per le attività portuali). Nel 2017, con netta prevalenza dell'import, sono state movimentate circa 188 milioni di tonnellate (+3,3%), principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare. È noto infatti che l'Italia ha un'alta dipendenza energetica dall'estero: il rapporto tra le importazioni nette di petrolio e la somma del consumo interno rileva che la dipendenza italiana è del 77,1%, valore superiore a quello di gran parte degli altri paesi europei. Sul gas naturale la percentuale è del 90%. Il mercato è prevalentemente caratterizzato da grossi volumi di merce gestiti da un numero contenuto di caricatori, con una geografia localizzata nei punti di origine dei flussi di estrazione/raffinazione delle materie prime e dei flussi di approvvigionamento ad impianti di raffinazione e depositi costieri. In quest'ambito i porti hanno una rilevanza molto significativa dato che fatto 100 le importazioni di petrolio, il 71% arriva via nave e il 25% attraverso le pipeline. I primi cinque scali italiani (Tieste, Cagliari, Augusta, Messina e Genova) arrivano a coprire i 3/4 dell'intero traffico nazionale.

Il sistema portuale italiano, in questa rinnovata centralità del Mediterraneo, può giocare la sua partita della competizione puntando su alcune azioni strategiche:

- *recuperare il **ruolo della Conferenza dei Presidenti**, come luogo di messa a punto della strategia di sviluppo e di comunicazione a livello globale del sistema nazionale;*
- *dar attuazione alla riforma del 2016 nella parte di **snellimento delle procedure e semplificazione amministrativa**;*
- *lavorare – come si sta facendo – per il recupero del gap nel settore container e in parallelo valorizzare le posizioni di leadership nello short sea shipping.*

1.4 Strategie per il sistema mare: focus su Piano regionale delle merci e della logistica della Puglia

Il contesto programmatico in cui si trova a operare l'AdSPMI è rimasto sostanzialmente immutato nel corso del 2018, avendo in Connettere l'Italia e in generale nel Piano Nazionale Strategico della Portualità i propri riferimenti nazionali, sui quali è impostata la politica nazionale e nei confronti dei quali il POT dell'AdSPMI si è mosso in coerenza e integrazione.

A livello regione Puglia, rileva considerare l'avvio di un percorso che, attraverso uno studio propedeutico realizzato con il supporto di SRM, condurrà alla redazione del **Piano regionale delle merci e della logistica della Puglia** predisposto da ASSET (Agenzia Regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio). Dallo studio emerge come - nell'ambito dello scenario dello shipping mondiale - il Mediterraneo ricopra un ruolo strategico che, negli ultimi anni, sta ulteriormente consolidandosi per una serie di fattori, compresa la direzione lungo la quale si sviluppano le strategie di crescita delle principali economie mondiali. Il Mediterraneo infatti, sul piano geo-economico interfaccia il grande mercato atlantico e nordeuropeo da un lato, e quello asiatico e africano dall'altro. Per questi motivi la centralità del bacino 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.

Revisione annuale 2018

Ed è in tale scenario in cui opera e compete **la Puglia che rappresenta per l'Italia un bacino di risorse significativo in primo luogo in termini di valore aggiunto** (¼ del valore aggiunto del Mezzogiorno per un importo di oltre 6,3 miliardi di euro) Si tratta inoltre di una regione che trova nel commercio ed in particolare in quello via mare (che ha una quota del 50%) un'importante risorsa per lo sviluppo economico del territorio.

Nello studio preliminare al Piano regionale delle merci e della logistica della regione Puglia, dunque, vengono messi in evidenza due aspetti fra loro complementari relativi agli scambi con l'estero e agli scambi interni della Puglia con le altre regioni italiane.

1.5 Analisi degli scambi commerciali e del traffico merci della Puglia

Un approfondimento relativo all'aspetto commerciale dello *shipping* rappresenta un tassello importante nella definizione del futuro del porto di Taranto, soprattutto per quanto attiene il rilascio della concessione per il Molo polisettoriale.

Per quanto riguarda l'analisi del **commercio estero**, la **Puglia** rappresenta **una delle regioni meridionali più importanti**, con un valore di interscambio (import + export) ormai assestato intorno ai 17 miliardi di euro (circa il 20% del Mezzogiorno) con un trend di crescita che lo vede arrivare a sfiorare i 18 miliardi al 2020. I Paesi europei rappresentano la principale area geografica con cui la regione intrattiene scambi commerciali (circa il 65% del totale). Un'altra importante fetta del commercio estero pugliese viene, poi, realizzata con i Paesi dell'Asia (15%) e quelli del Nord America (10%) a dimostrazione del ruolo di collegamento che la Puglia può avere tra queste tre importanti aree del mondo. In termini di export, il Made in Italy (**agroalimentare, abbigliamento, mobilio, gioielleria**) (con circa 2 miliardi di euro), **automotive e aerospazio** (1,4 miliardi), la Meccanica (circa 1 miliardo di euro) sono i settori più importanti per la regione.

Tuttavia, la specializzazione settoriale dell'export pugliese varia da Paese a Paese. Con riferimento agli Stati Uniti (che assorbono la maggior parte dell'export della regione), il settore più rilevante è quello dei mezzi di trasporto (52% del totale export verso gli USA). Per quanto riguarda la Svizzera, un ruolo di primaria importanza lo detiene l'industria **farmaceutica e chimica** (oltre l'80% dell'export verso il Paese). La maggior parte delle esportazioni verso la Francia riguardano l'**automotive** e l'**aerospazio** (197 milioni di euro). Il Made in Italy rappresenta invece la componente maggiore delle esportazioni pugliesi verso la Germania: circa il 40% del totale.

Considerando che **il 50% del commercio pugliese avviene via mare**, investimenti nel breve e nel lungo termine nell'infrastrutture portuale nelle fasi di accoglimento e gestione della merce potrebbero contribuire a migliorare leggermente le suddette stime al 2020 e aprire ottime prospettive per lo scenario post-2020.

Oltre al miglioramento infrastrutturale è da ricercare anche un **rafforzamento delle relazioni commerciali estere**, puntando soprattutto su alcuni settori manifatturieri in cui la Puglia detiene Know How e in cui sta mostrando una discreta dinamicità negli ultimi anni.

I porti diventano i principali attori di questo sviluppo e le linee di sviluppo strategico principali vanno individuate in:

- *miglioramento della **dotazione infrastrutturale**;*
- *potenziamento delle **relazioni commerciali**.*

Nel 2017 gli scali della regione hanno movimentato merce per circa 40 milioni di tonnellate (8 % dell'intero sistema portuale italiano) con il porto di Taranto che concentra oltre il 56% del totale.

E' proprio dunque la ripresa dell'attività del porto (nelle sue componenti industriale, commerciale e logistica) a poter dare sviluppo e impulso all'economia della regione.

1.6 Analisi degli scambi interregionali

La Puglia anche per la sua posizione geografica, che la vede lontana dal centro dell'Europa, deve puntare a potenziare oltre ai **trasporti** esteri anche quelli **interni**. I porti diventano elementi *pivot* per il commercio estero; ma sono anche (in taluni casi soprattutto) nodi essenziali di scambio per il commercio interno. Favorire la loro integrazione con la **rete viaria e ferroviaria** – e dunque l'**intermodalità** – diviene elemento imprescindibile di sviluppo. Gli scambi interni ed esteri non vanno visti in maniera antitetica ma in un'ottica di complementarietà delle attività. Gli scambi della regione non avvengono soltanto con l'estero. Difatti, l'attività di commercio interno di prodotti manifatturieri è molto elevata; **la Puglia scambia con le altre regioni 28 miliardi di euro**, oltre 11 miliardi in più dell'import-export regionale complessivo. La **"logistica nazionale"** è un ulteriore fattore di competitività. Come evidenziato per gli scambi internazionali, anche per quelli interni i **principali settori di scambio della Puglia al 2017 sono rappresentati dalle cosiddette "4A" (Aeronautico, Automotive, Alimentare e Abbigliamento) e Farmaceutico**.

Molto significativi per le esportazioni interregionali sono i mercati di prossimità. I circa 11 miliardi di euro di esportazioni interregionali prodotte dal sistema manifatturiero pugliese, che sono oltre 1,5 volte rispetto alle esportazioni estere finiscono in larga misura in Calabria (25% del totale), Campania (25% circa del totale) e Sicilia (11% del totale). **Elevato soprattutto il valore l'export interregionale alimentare pugliese**. Più variegata ed equi distribuita l'origine delle merci. In particolare, il 29% delle importazioni interregionali della Puglia vengono dal Nord Ovest, il 26% proviene dalle altre regioni del Mezzogiorno, il 24% dal Centro ed il 21% dal Nord Est.

Emerge la forte **interconnessione produttiva tra la Puglia e la Campania e la Calabria**. Specificatamente per l'**aeronautico** e l'**automotive** alcune merci prodotte in Puglia vengono poi trasferite nei porti di Gioia Tauro o in Campania per essere successivamente spedite all'estero. Un **rafforzamento della logistica interna** potrebbe evitare forse alla Puglia l'utilizzo di porti extraregionali.

L'analisi dell'apparato produttivo conferma la presenza di una base economica rilevante che necessita però di una spinta; una spinta che può venire solo dal **rafforzamento della catena produttivo-logistica** che non riduca la Puglia al ruolo preminente della subfornitura. La domanda di prodotti Pugliesi deve crescere all'estero quanto all'interno ma a questo deve trovare riscontro **un'offerta strutturata e servizi efficienti**.

La produzione manifatturiera pugliese ha un importante effetto moltiplicativo sul territorio e sull'Italia e va potenziata. In Puglia 100 euro di produzione manifatturiera attivano altri 70 euro aggiuntivi nella regione per un totale di 170 euro e 265 euro nelle altre regioni.

*Il settore delle **relazioni commerciali** intra-regionali rappresenta una grande opportunità di crescita per il sistema portuale, e per Taranto in particolare.*

Condizioni per avviare il percorso di crescita:

- *rafforzamento (ri-avvio) della **componente commerciale** del porto;*
- *attivazione di una serie di **servizi logistici** a supporto dell'attività commerciale;*
- *disponibilità di **infrastrutture logistiche** per alcuni settori specifici (es. per la catena del freddo per il settore agroalimentare).*

Revisione annuale 2018

1.7 Conclusioni

L'evoluzione del concetto di **porto hub** verso il ruolo di **piattaforma commerciale integrata nella catena logistica** analizzata in questo paragrafo, nonché le performance registrate negli ultimi anni, suggeriscono che per il nostro sistema portuale focalizzare una strategia di sviluppo sulla crescita del **solo transhipment**, allo stato attuale, può essere **rischioso**.

Anche in questo caso l'esperienza di un paese competitor, il **Marocco**, può offrire un esempio di best practice di innovazione portuale come adattamento alla competizione globale, come è avvenuto a Tanger Med. L'intuizione di successo è stata quella di **svincolare lo scalo dalla sua natura di puro hub e affiancare il Ro-Ro al transhipment**, generando in tal modo un traffico Short Sea Shipping sia merci che passeggeri che alimenta il porto e che dal porto viene alimentato. Il successo di Tanger Med è strettamente legato alla presenza nell'area retroportuale della *Special Zone* nella quale si sono sviluppate diverse attività, ma tra tutte l'automotive che ha reso il Marocco il primo Paese africano per produzione di autoveicoli. È proprio attraverso il trasporto in Ro-Ro da Tanger Med che essi poi sono esportate in tutto il mondo.

Analoghe esperienze si individuano anche nel continente europeo, come Valencia o Barcellona, che alla movimentazione in trasbordo, aggiungono una significativa percentuale di traffico *gate*, cioè di destinazione finale, con i container che sbarcano nello scalo *gate* per poi prendere la via (su gomma o ferro) della meta finale. Anche gli scali spagnoli possono vantare esperienze di successo collegate alla presenza di Zone di Attività Logistica e Zone Franche nelle aree retroportuali che alimentano e sono alimentate dai porti stessi.

I fattori di successo analizzati evidenziano che l'attenzione alle infrastrutture, è stata affiancata dalla realizzazione di **retroporti** - dove avvengono le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose **funzioni logistiche** a valore in ambiente **ZES** (zone economiche speciali – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import). Si sono mossi così anche molti porti nel Mediterraneo.

Questa è la sfida aperta per la portualità italiana e per il Porto di Taranto. L'attuazione della riforma è solo il primo passo: senza la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retro porti dotati di aree logistiche, si rischia di bloccarsi rispetto all'evoluzione della logistica portuale nei prossimi anni. L'istituzione delle ZES prevista dalla normativa italiana può creare ulteriore sviluppo.

L'Italia può cogliere anche un'altra importante opportunità dovuta alla sua rilevanza nel settore Ro-Ro: il nostro Paese è *leader*, per numero di navi e tonnellaggio, della flotta mondiale di navi *ro-ro cargo* e *passenger/cargo*. Importante sarà proprio la **giusta integrazione deep sea-short sea** per questo tipo di traffico. Lo sviluppo del trasporto combinato perciò è strettamente legato all'esistenza di una rete infrastrutturale capace di organizzare con efficienza ed efficacia il complesso processo logistico relativo sia al sistema di trasporto sia ai servizi funzionalmente legati alla movimentazione delle merci.

Un'altra importante *rotta* per lo sviluppo dei nostri porti è connessa alla natura dei traffici commerciali italiani. La **vocazione rinfusiera** del nostro Paese può diventare un fattore di competitività forte per i nostri porti oil purché ci sia una programmazione infrastrutturale mirata ad aumentare l'efficienza dei "nodi" di accesso energetico: renderli davvero competitivi e capaci di essere punti essenziali e indispensabili della rete europea.

Il nostro sistema portuale potrebbe, ad esempio, aumentare la sua competitività dotandosi di terminali che possano accogliere investimenti in **nuovi combustibili** come l'**LNG**²⁰.

²⁰ La creazione di ulteriori entry point per il gas naturale liquefatto darebbe un positivo impulso sul fronte industriale poiché si tratta di energia maggiormente pulita ed economica del petrolio e in linea con le politiche europee di sostenibilità. E avrebbe anche un positivo impatto in termini di competitività dei servizi marittimi in quanto molte navi giganti in costruzione saranno alimentate con queste tipologie di combustibili. Essere un porto in grado di fornire questo tipo di rifornimento sarà in futuro un elemento di rilevanza. In diversi porti

Ma non è l'unico esempio che si può fare. Ci sono anche quelli dell'esigenza di specializzare alcuni dei nostri porti nella cosiddetta *energy logistics* per rendere più veloce ed efficiente il passaggio dall'approdo della petroliera, alla successiva fase di lavorazione e distribuzione degli approvvigionamenti energetici; e poi ancora rafforzare la filiera del rifornimento e della manutenzione delle navi (cd. *bunkering*) e intensificare la connessione tra industria, porti e università tanto auspicata nelle nuove politiche di sviluppo che hanno previsto la nascita delle Zone Economiche Speciali nei porti del Mezzogiorno.

*Nel tirare le fila delle opportunità di una ripresa della forza competitiva dei porti italiani nel contesto mediterraneo (ZES²¹, **integrazione dei traffici commerciali, sviluppo della natura energy point, potenziamento dell'integrazione con il territorio – logistica e intermodale**), ciò che sembra ancora mancare è una visione d'insieme, la consapevolezza dell'importanza di questo settore e una vera capacità di governance che, al di sopra degli interessi locali, abbia al centro l'interesse strategico nazionale in chiave europea.*

italiani vi sono progetti di creazione di terminal specializzati. Autorevoli stime hanno individuato un potenziale giro d'affari generabile da questo business pari a 1,3 miliardi di euro nel prossimo triennio.

21 Per una rassegna sullo strumento della ZES, si guardi l'Allegato 1 "Best practices di Zone economiche speciali nel Mediterraneo", elaborato da SRM per ADSPMI;

2 IL PORTO DI TARANTO OGGI

2.1 Gli strumenti di programmazione: piano regolatore portuale

Rispetto alla versione originaria del POT 2017/2019, l'aggiornamento al 2018 può marcare un importante segnale di avanzamento relativamente agli strumenti di programmazione delle opere portuali e, in particolar, il Piano regolatore portuale.

Infatti, il PRP – adottato dal Comitato Portuale nel novembre 2007 – dopo il favorevole parere del CSLPP del 24.3.2010 è stato sottoposto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica avviata nel 2011. In data 6 aprile 2012 la Regione Puglia ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, alla Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PRP. La Giunta Regionale ha concluso la procedura di valutazione ambientale strategica della variante con Determinazione n. 78 del 06.04.2012 ed ha espresso valutazione positiva di compatibilità paesaggistica con Deliberazione n. 1918 del 15.10.2013. Il Comune di Taranto, in esecuzione dell'intesa con l'Autorità Portuale, ha avviato il procedimento per la variante al Piano regolatore generale diretta ad effettuare il "riconoscimento" delle previsioni del Piano regolatore portuale, come definito nelle deliberazioni di adozione dell'"intesa" medesima (Deliberazioni del Consiglio n. 116 del 2006 e n. 41 del 2007 cit.). Il Consiglio comunale, in contrasto con le pregresse determinazioni assunte, ha adottato - con Deliberazione n. 123 del 05.11.2014, pubblicata mediante affissione all'Albo pretorio on line dal 12.11.2014 al 27.11.2014 - la Variante al PRG "con esclusione delle opere che interessano gli interventi "Tempa Rossa" (prolungamento del pontile petroli, serbatoi ed ogni altra opera relativa), con conseguente revisione dell'Atto di intesa Città-Porto di cui alla Delibera di C. S. n. 116/ 06, perfezionato con Delibera di C.C. n. 41/07".

Avverso tale provvedimento sono state presentate osservazioni da parte di svariati soggetti. Eni spa e Total E&P Italia Spa hanno impugnato la citata delibera 123/2014 dinanzi al TAR di Lecce. Il TAR Puglia di Lecce – Sezione Prima – con Sentenze nn. 2132/2015 e 2133/2015 ha accolto il ricorso proposto dalla ENI S.p.A. e dalla Total E&P Italia S.p.A. deliberando l'annullamento della deliberazione del Consiglio Comunale n. 123 del 2014 nella parte in cui ha escluso dalla variante al PRG di Taranto le opere relative al progetto Tempa Rossa.

L'Amministrazione comunale con delibera di Consiglio n. 5 del 2016 del 25.01.2016, prendendo atto delle sentenze del TAR, ha adottato definitivamente la variante al PRG comunale "finalizzata al riconoscimento dell'ambito del Piano Regolatore del Porto di Taranto e alla riqualificazione delle aree contermini secondo gli elaborati progettuali allegati alla Delibera di Consiglio Comunale del 05 Novembre 2014 n. 123". Con deliberazione della giunta regionale del 23 maggio 2018, n. 863, è stato espresso il parere di compatibilità paesaggistica e approvazione della variante al PRG con prescrizioni.

Il Comune di Taranto ha in corso il recepimento delle prescrizioni.

2.2 Il porto di Taranto a un anno dal POT 2017/2019: principali evoluzioni

Dato il contesto strategico internazionale e nazionale evidenziato, e dato l'impianto strategico definito nel POT 2017/2019, le attività della AdSPMI sono state orientate, come previsto nelle azioni strategiche del POT stesso, anche alla promozione a livello globale dello scalo ionico nonché alla partecipazione a un processo più generale di rilancio del sistema industriale-logistico tarantino.

Di particolare rilievo, nell'ottica di identificare gli elementi che hanno un impatto sull'avanzamento delle attività e sul raggiungimento degli obiettivi dell'AdSPMI, appaiono alcuni elementi – rientranti nel 2018 – in grado di interpretare al meglio e attivare la tendenza al cambio di passo, che già sta innescando un processo di rilancio del porto: e tali elementi vanno ricercati in una serie di evidenze relative alla ripartenza delle varie componenti del porto, in particolare quella **industriale** e quella **commerciale**, alle quali si affiancano, in linea prospettica, quella **logistica** e quella **crocieristica**.

A livello di ripresa e rilancio della componente **industriale**, si rileva la positiva conclusione del negoziato tra il Governo italiano e Arcelor Mittal, la multinazionale franco-indiana dell'acciaio, relativamente alla complessa operazione di acquisizione dell'ILVA. La componente **industriale** – che nel caso di Taranto si declina prevalentemente sul tema dell'acciaio – ha conosciuto negli ultimi anni una profonda crisi di settore e di stabilimento che ha avuto un impatto molto consistente sulla produzione e, di riflesso, sulla movimentazione e in generale sulle operazioni portuali. In termini di movimentazione, si rileva come a seguito del sequestro dello stabilimento ILVA (avvenuto in data 26 luglio del 2012, in seguito all'inchiesta giudiziaria sull'inquinamento del siderurgico della più grande acciaieria europea, con il sequestro gli impianti dell'area a caldo) i volumi movimentati nel porto di Taranto siano passati da **40.798.729 di tonnellate nel 2011** ai **21.648.288 del 2017**. In seguito alle note vicende giudiziarie – che hanno comportato un complesso processo di confronto anche con la cittadinanza, fortemente coinvolta dall'impatto ambientale dello stabilimento – il Governo italiano ha cominciato ad avviare un percorso per la messa in sicurezza, la bonifica e il rilancio della produzione, con un bando pubblicato nel 2017. La conclusione dei negoziati con la cordata risultata aggiudicataria – rappresentata appunto da Arcelor Mittal – va fatta risalire al settembre 2018. Da quella data sono riprese le previsioni di rilancio (controllato) della produzione, che per il 2019 dovrebbe risalire a 6 milioni di tonnellate. A livello portuale, Arcelor ha fatto istanza di subentro nella posizione di ILVA per quanto riguarda la titolarità delle concessioni in essere. Va da sé che la ripartenza della componente industriale, specialmente se – come sembra dal piano industriale di Arcelor Mittal – interpretata 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 importante obiettivo per l'operatività dello scalo e per la riattivazione della catena logistica e dei servizi alla logistica.

Quanto alla componente **commerciale**, il Porto di Taranto ha conosciuto – con una tempistica particolarmente penalizzante che ha creato un parallelismo temporale con la citata crisi del comparto dell'acciaio – un drastico fenomeno di arresto della propria attività terministica sul Molo Polisettoriale, avvenuta a conclusione della vicenda di Taranto Container Terminal con la revoca, da parte dell'AdSPMI della concessione nei confronti della partnership Hutchinson/Evergreen. A valle dello stop del terminal, l'AdSPMI ha pianificato e avviato un importante programma di investimenti pubblici, finalizzato a creare le condizioni per tornare a essere attrattivi e competitivi, lavorando per

Revisione annuale 2018

una infrastruttura più moderna (ampliamento della banchina), più sicura (diga foranea), in grado di accogliere navi di nuova generazione (dragaggi) e connessa (raccordo ferroviario con la stazione di Cagioni). In seguito alla ultimazione dei lavori di ammodernamento della banchina, la piattaforma (il compendio Molo Polisettoriale) è stata di nuovo posta sul mercato, per l'assentimento in concessione. Dopo una prima fase della procedura – nel corso della quale erano pervenute, in due tranche successive, quattro domande di concessione parziali (per estensione rispetto al Molo polisettoriale) e in parte sovrapposte (per aree di piazzale e per tipologia di business), nei confronti delle quali era stata avviata una fase di dialogo competitivo – il Comitato di Gestione aveva deliberato (nel luglio 2018) la sospensione e, successivamente, l'interruzione della procedura del dialogo competitivo dando mandato al Presidente di procedere ad avviare l'istruttoria relativa alla istanza presentata da Yilport. L'iniziale manifestazione interesse è stata seguita da una vera e propria richiesta di concessione a firma della Yilport Holding SpA, controllata al cento per cento dalla Yildrim Holding. Il Comitato di Gestione ha quindi concluso la procedura in essere in quanto ha valutato conforme ed adeguata la proposta di Yilport, nell'ottica del perseguimento degli interessi pubblici tesi a garantire la più ampia e proficua utilizzazione del Molo Polisettoriale, il rilancio occupazionale, l'incremento dei traffici portuali e della logistica, di concerto la valorizzazione del porto di Taranto nell'ambito del sistema portuale italiano e quale hub nel Mediterraneo. Successivamente, il Comitato di Gestione ha deliberato di avviare l'istruttoria con la pubblicazione dell'istanza di Yilport, alla quale è seguita una ulteriore decisione del Comitato che delibera l'assentimento in concessione del Molo Polisettoriale a Yilport, con alcune raccomandazioni. Al di là dell'aspetto procedurale, la possibilità di avviare una concessione con Yilport rappresenta una svolta importante per il porto di Taranto, ma in generale per il sistema portuale italiano nel suo complesso: il potenziale concessionario è, infatti, il tredicesimo operatore al mondo come terminal contenitori e la società è controllata dalla holding Yildrim, a sua volta proprietaria anche del 24 per cento della CMA-CGM-ovvero la terza compagnia contenitori al mondo. È pertanto legittima – oltretutto fortemente auspicabile – l'aspirazione del Porto di Taranto di entrare nello scenario internazionale del Mediterraneo, soprattutto in un momento storico in cui si assiste ad un incremento dei traffici e ad una saturazione di alcuni porti tra cui il Porto di Malta (già gestito da Yilport). Il collegamento tra i due porti - previsto nella programmazione europea nell'ambito del corridoio europeo scandinavo- mediterraneo - legittimerebbe ulteriormente l'idea progettuale della Società istante.

Accanto alla componente industriale e commerciale, va registrato un avanzamento sul piano della **logistica**, che per il porto di Taranto significa principalmente puntare sulla valorizzazione della **Piastra portuale di Taranto** e del **Distripark**.

Il modello portuale delineato nel capitolo precedente, identifica la componente logistica come elemento di grande rilievo ai fini della possibilità di aumentare la propria capacità di stare in un mercato altamente competitivo: una delle opere più complesse e, allo stesso tempo, più strategiche nel porto di Taranto è rappresentata dal complesso di opere rientranti sotto la denominazione di **"Piastra portuale"**, opera da 219 M€ di legge Obiettivo, che comprende al suo interno la Piattaforma logistica, la strada dei moli, l'ampliamento del IV sporgente, la darsena ad ovest del IV sporgente e la vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio (rinvenienti dall'ampliamento). Le opere rientranti nella Piastra si caratterizzano per la realizzazione di un sistema infrastrutturale e logistico interno al porto, in grado di dotare il porto di una maggiore percorribilità tutta interna (strada dei moli), di nuovi spazi (IV sporgente), una nuova darsena e una Piattaforma. Con specifico riferimento alla piattaforma logistica (che si estende su un'area di 200.000 mq. in ambito portuale), questa si presenta come integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima,

Revisione annuale 2018

terrestre, aerea) ma come fasi di un unico processo, costituendo un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale) e di capannoni in grado di garantire la costruzione di un business legato alla catena del freddo (da +8°C a – 20°C). Nel corso del 2018 l'avanzamento delle opere ha raggiunto e superato l'85%, e nel corso del 2019 sarà possibile passare alla fase di gestione dell'infrastruttura logistica, o comunque alla sua messa sul mercato.

Il progetto **Distripark** rappresenta l'atro grande tassello della infrastrutturazione logistica del Porto. La realizzazione del Distripark di Taranto era stata oggetto di alcune verifiche di fattibilità che ne avevano ipotizzato la realizzazione in due step: un primo step di realizzazione del 50% circa delle superfici coperte (8,5 ettari) e di quelle scoperte al loro servizio (19 ettari) da sincronizzare con gli obiettivi di crescita del throughput import/export del porto di Taranto (questo anche in base allo sviluppo dei traffici legate alle vicende descritte relative al rilancio della componente industriale ma soprattutto commerciale del porto). Un secondo step, entro il quale completare la realizzazione delle infrastrutture di Distripark nella loro configurazione complessiva di aree coperte e scoperte di servizio totalizzanti i 55 ettari. Al momento la società Distripark è in liquidazione e l'AdSP sta lavorando con i soci al fine di identificare un percorso che porti l'area nella disponibilità del porto, per una sua più efficace e diretta valorizzazione, realizzazione e messa sul mercato.

Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo volte, tra l'altro, alla diversificazione dei traffici, nel periodo 2017-2018 l'Ente ha consolidato le azioni mirate ad incoraggiare la competitività del porto di Taranto anche nel settore **turistico, crocieristico e del traffico passeggeri** al fine di:

- ❖ *promuovere il turismo e lo sviluppo del settore*
- ❖ *ottenere il sostegno di attori internazionali ed istituzionali*
- ❖ *rafforzare il posizionamento dello scalo nei mercati europei e mondiali del settore crocieristico*
- ❖ *rendere Taranto la destinazione in grado di soddisfare le esigenze dei c.d. "cruise repeaters".*

Il traffico crocieristico iniziato nel 2017 e proseguito nel 2018 ha visto la compagnia di navigazione anglosassone del settore, *Thomson*, scegliere Taranto come destinazione. Il porto è stato inserito nell'itinerario "Taste of the Adriatic" della nave Thomson Spirit, che da maggio a ottobre ha effettuato 7 scali a Taranto. L'AdSP ha attivato una collaborazione positiva con gli Enti locali al fine di assicurare un'accoglienza ottimale ai crocieristi. Grazie a un tavolo di lavoro coordinato dall'AdSP si sono organizzate attività di accoglienza, coinvolgendo – in collaborazione con il Comune di Taranto e la Provincia - gli studenti delle scuole che hanno accolto i passeggeri in lingua inglese, il Comune che ha organizzato un servizio navetta gratuito esclusivo per i crocieristi, e altre attività di intrattenimento in città.

Revisione annuale 2018

Tra le attività maggiormente significative sono stati consolidati e incrementati i rapporti con le principali Associazioni europee ed internazionali attive in abito di turismo crocieristico, (*CLIA - Cruise Lines International Association* e a *MedCruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports*)

Già da diversi anni, l'AdSP del Mar Ionio è partner *gold member*, per la sezione “*port&destination*”, di **CLIA**: associazione internazionale che raggruppa i più importanti armatori delle crociere nel mondo, divenuta ormai la realtà più rappresentativa degli interessi dell'industria crocieristica nelle varie sedi istituzionali europee e globali. Nel corso del 2018, l'Ente ha partecipato alle iniziative promosse dall'Associazione. Inoltre dal 2014 l'AdSP del Mar Ionio è anche partner di **MedCruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports**, che riunisce i porti crocieristici del Mediterraneo con una rappresentazione istituzionale a larga scala. MedCruise fornisce supporto ai suoi associati creando occasioni di networking utile ai fini della promozione istituzionale degli scali associati quali possibili mete del settore crocieristico dell'area del Mediterraneo.

Inoltre nel 2018 si è svolto il “**FALANTO EDUCATIONAL TOUR - fam trip sul turismo crocieristico a Taranto**”, proposta di educational e press tour a titolarità di Sistema Portuale del Mar Ionio ammessa a finanziamento da parte dell'Agenzia Regionale del Turismo (ARET) “*Puglia Promozione*” nell'ambito dell’“*Avviso Pubblico per la selezione di proposte di educational, press e blog tour per la promozione turistica della destinazione Puglia - annualità 2018*” a valere sul POR Puglia FESR 2014-2020 “*Attrattori culturali, naturali e turismo. Asse VI – tutela dell'Ambiente e promozione delle risorse naturali e culturali – Azione 6.8 Interventi per il riposizionamento competitivo delle destinazioni turistiche. Promozione della destinazione Puglia*”. L'idea – inedita nel suo genere nonché unico progetto per il porto di Taranto- nasce dalla volontà di ‘contaminare’ l'esperienza di viaggio degli “ospiti” individuati tra blogger e operatori (buyer) di rilievo nazionale ed internazionale nel settore crocieristico. Obiettivo generale dell'iniziativa è stata l'inclusione dello scalo ionico nella pianificazione di nuovi itinerari crocieristici e di nuove escursioni, nell'ambito di una strategia di promozione del *turismo crocieristico* quale segmento in grado di contribuire alla crescita del territorio

2.3 L'andamento dei traffici

L'analisi dei dati di traffico nel porto di Taranto (nelle varie viste rappresentate nelle tabelle sottostanti) rappresenta un elemento di grande rilievo, che offre da un lato una fotografia dell'andamento dello scalo, e dall'altro funge da supporto alla definizione del target di traffico e in generale delle aree su cui operare per colmare tale gap. Il volume dei traffici del porto di Taranto fino a settembre 2018 è stato di 15.155.419 tonnellate, con un decremento pari al -8,5 % rispetto all'anno precedente (-1.401.100 tonn). Gli sbarchi (-10,4%) sono diminuiti più degli imbarchi (-5,8%).

Valori in tonn

Merci	Anno 2018 (genn-sett)	Anno 2017 (genn-sett)	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse Liquide	2.876.124	3.298.311	-422.187	-12,80%
Rinfuse Solide	8.274.520	8.890.023	-615.503	-6,90%
Totale rinfuse (a)	11.150.644	12.188.334	-1.037.690	-8,50%

Revisione annuale 2018

Merci in container	29	0	29	
Ro-ro	0	0		
Altri merci varie	4.004.746	4.368.185	-363.439	-8,3
Totale merci varie (b)	4.004.775	4.368.185	-363.410	-8,30%
Totale generale (a+b)	15.155.419	16.556.519	-1.401.100	-8,50%

Tabella 01 – Traffico Totale Merci

Valori in TEU

	Anno 2018	Anno 2017	Variazione assoluta	Variazione %
Totale Contenitori	0	0	0	

Tabella 02 – Traffico Contenitori

Valori in tonn

Merci	Anno 2018 (genn-sett)	Anno 2017 (genn-sett)	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse Liquide	786.882	1.406.274	-619.392	-44,00%
Rinfuse Solide	7.238.469	7.698.318	-459.849	-6,00%
Totale rinfuse (a)	8.025.351	9.104.592	-1.079.241	-11,90%
Merci in container	29	0	29	
Ro-ro	0	0	0	
Altri merci varie	589.473	507.224	82.249	16,20%
Totale merci varie (b)	589.502	507.224	82.278	16,20%
Totale generale (a+b)	8.614.853	9.611.816	-996.963	-10,40%
<i>di cui Contenitori (TEU)</i>	0	0	0	

Tabella 03 - Sbarchi

Valori in tonn

Merci	Anno 2018 (genn-sett)	Anno 2017 (genn-sett)	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse Liquide	2.089.242	1.892.037	197.205	10,40%
Rinfuse Solide	1.036.051	1.191.705	-155.654	-13,10%
Totale rinfuse (a)	3.125.293	3.083.742	41.551	1,30%
Merci in container	0	0	0	
Ro-ro	0	0	0	
Altri merci varie	3.415.273	3.860.961	-445.688	-11,50%
Totale merci varie (b)	3.415.273	3.860.961	-445.688	
Totale generale (a+b)	6.540.566	6.944.703	-404.137	-5,80%
<i>di cui Contenitori (TEU)</i>	0	0	0	

Tabella 04 - Imbarchi

La composizione percentuale del totale generale risulta, così, distinta per tipologia di merce: 26,4% rinfuse liquide, 54,6% rinfuse solide, 19% merci varie.

Nei primi 9 mesi del 2018 le **navi** arrivate e partite dal porto sono state in totale 1.372 unità (-7,2% rispetto all'anno precedente). Il grafico di seguito mostra l'andamento del traffico merci nel porto fino al 2017.

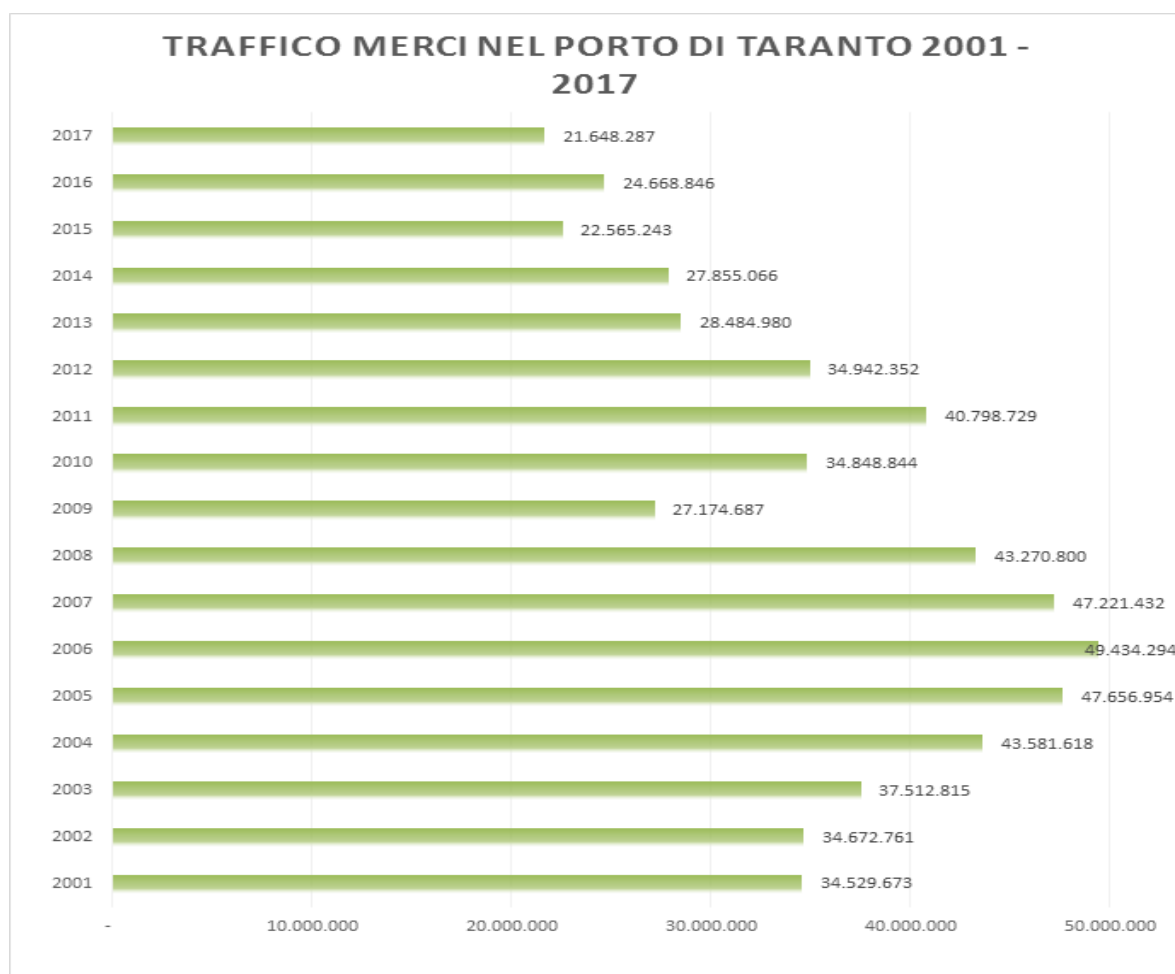


Grafico 6 – Fonte: AdSP andamento traffici porto di Taranto 2001-2017

Rinfuse.

La movimentazione delle rinfuse liquide ha registrato un calo (-12,8%) rispetto ai primi nove mesi del 2017. Nei primi 9 mesi del 2018 il volume complessivo dei traffici di tale comparto si è, infatti, attestato su un totale di 2.876.124 di tonnellate di cui 1.725.629 di prodotti raffinati (-5,9%), 1.066.682 di petrolio greggio (-23,2%) e movimentazione di altre rinfuse liquide per più di 83mila tonnellate (+10,8%).

Il calo dei traffici ha colpito esclusivamente gli sbarchi: gli imbarchi sono in aumento rispetto al 2017, con 2.089.242 di tonnellate di rinfuse liquide imbarcate (+10,4%).

Il decremento nell'import di rinfuse liquide è dovuto sostanzialmente al fermo per manutenzione straordinaria degli impianti della raffineria di Taranto e all'utilizzo del petrolio proveniente dai pozzi della Basilicata in maggior misura rispetto a quello importato via mare.

Le rinfuse solide, con un volume di 8.274.520 di tonnellate, hanno avuto, in relazione all'anno precedente, un decremento pari al -6,9%. Si nota che la movimentazione di minerali è aumentata rispetto al 2017 (+126,3%) così come il traffico di prodotti metallurgici come ad es. loppa, ghisa, tubi (+17,9%), mentre ha subito un decremento forte la movimentazione di altre rinfuse solide come ad es. il pet coke (-87%). Gli sbarchi sono calati di meno rispetto agli imbarchi.

Revisione annuale 2018

Il decremento delle rinfuse solide è dovuto al tardivo ingresso della nuova società che oggi gestisce lo stabilimento siderurgico. L'inizio dell'operatività prevista per il mese di giugno è slittata a novembre 2018. Inoltre la gestione Commissariale dello stabilimento – in attesa del subentro del nuovo gestore – non aveva risorse finanziarie adeguate per investimenti e acquisizioni di nuove commesse. Si prevede nel 2019 un'inversione di tendenza con la ripresa della produzione.

Merci varie. Le merci varie movimentate sono state fino a settembre in totale 4.004.746 di tonnellate con un decremento percentuale rispetto al 2017 pari al -8,3%. Sono diminuiti solo gli imbarchi con 3.415.273 tonnellate (-11,5% rispetto al 2017). Gli sbarchi sono in aumento del 16,2% per un totale di 589.473 tonnellate fino a settembre (+82.249 tonnellate rispetto al 2017).

Traffico passeggeri. 2017 per la prima Taranto ha registrato un traffico di passeggeri: da maggio a ad ottobre ci sono stati 7 scali di navi da crociera per un totale di 8.546 di passeggeri transitati. Nel 2018 erano schedati 3 scali di navi da crociera. Quello della Marella Discovery 2 è stato cancellato per condizioni meteo avverse; a giugno invece hanno fatto scalo a Taranto i passeggeri della Panorama II e a ottobre i crocieristi della Saga Sapphire. Con lo scalo della Sapphire 619 passeggeri sono sbarcati a Taranto, la maggior parte dei quali si sono dedicati alla visita della città. In totale il traffico passeggeri nel 2018 è stato di 658 Transiti.

Sono stati programmati 6 scali nel 2019, di cui 5 della compagnia Marella Cruises.

2.4 Le potenzialità di sviluppo del Porto di Taranto

Da una lettura integrata delle analisi sugli scenari internazionali e nazionali dello shipping con le recenti principali evoluzioni che stanno interessando il Porto di Taranto emergono una serie di elementi fortemente caratterizzanti la strategia dell'AdSP e in grado di influire sull'impianto generale delle Azioni del POT (di seguito si indicano anche gli ambiti strategici maggiormente impattati).

Gli ambiti in cui si ravvisano le maggiori potenzialità sono quelli che sono stati descritti nel paragrafo 2.2 in cui si è offerta una vista sugli elementi che sono emersi nel corso del 2018.

Quanto alla vocazione **commerciale** del porto, la già descritta procedura per l'assentimento in concessione del compendio del Molo Polisettoriale – avviata verso la sottoscrizione della concessione con un operatore in grado di rimettere Taranto sul mercato internazionale e di far ritrovare alla portualità italiana una importante presenza commerciale nel Mediterraneo – rappresenta un elemento di grande interesse che si colloca di fatto nel sistema competitivo già descritto. A supporto e rafforzamento del rilancio del terminal l'AdSP dovrà riporre particolare attenzione ai seguenti fattori abilitanti:

- puntuale ultimazione delle attività di *dragaggio* (in modo da garantire i 16,5 m per quando il piano industriale del futuro concessionario prevede la piena operatività) – rif. Ambito strategico “B. Infrastruttura fisica e tecnologica”;
- allaccio alla *rete ferroviaria nazionale*, in collaborazione con RFI, e quindi collegamento con la Stazione Cagioni – rif. Ambito strategico “B. Infrastruttura fisica e tecnologica”;
- creazione, anche attraverso l'iniziativa diretta dell'AdSP per la creazione di una società per la gestione del servizio, di un servizio ferroviario verso una o più realtà interportuali nazionali – Rif Ambito strategico “D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta”;
- promozione (congiunta con il terminalista) dello scalo tarantino a livello globale - Rif Ambito strategico “C. Accordi e partnership”.

Revisione annuale 2018

Quanto alla vocazione **industriale** del porto – come già affermato nella prima versione del POT – il suo rilancio sul piano internazionale legato all'avvio della gestione Arcelor Mittal va nella direzione di rilanciare lo scalo tarantino per la parte import/export siderurgica e pone le basi per la creazione di un ambiente favorevole a innestare attività anche di trasformazione connesse al ciclo dell'acciaio, che possono trovare proprio in Taranto una localizzazione di particolare convenienza e qualità, ora maggiormente facilitata dalla prossima istituzione della Zona economica Speciale. A supporto e rafforzamento del rilancio dell'attività e dei traffici legati all'acciaio, l'AdSP dovrà riporre particolare attenzione ai seguenti fattori abilitanti:

- promozione – anche congiunta con il concessionario Arcelor – dello scalo tarantino (e relativi territori ZES Ionica) a livello globale e stimolo del mercato locale di come luogo di insediamento per l'avvio di attività di produzioni locali di semilavorati e prodotti in acciaio, rivolti all'esportazione - Rif Ambito strategico "C. Accordi e partnership";
- promozione congiunta di progetti di innovazione in partnership con il Centro ricerca e sviluppo di Arcelor a Taranto, anche attraverso la promozione del Future port Innovation Hub del Porto di Taranto – Rif. Ambito strategico "A. Innovazione digitale";
- promozione di iniziative connesse alla cantieristica navale e allo *green ship recycling* che troverebbero nello scalo tarantino – in ragione della presenza dell'eccellenza produttiva di Arcelor – una integrazione di business in ottica di economia circolare dello scalo - – Rif. Ambito strategico "B. Innovazione fisica e tecnologica" e "C. Accordi e partnership".

Quanto alla dotazione **logistica**, la rassegna riportata in sede di analisi (capitolo 1) ha messo in evidenza come un fattore di successo di vari casi esaminati, è stato ravvisato nella realizzazione di un sistema logistico integrato, in cui il porto è caratterizzato dalla presenza di un retroporto con infrastrutture e servizi per la logistica. Il porto di Taranto nel 2019 dovrà affiancare al citato rilancio delle componenti industriale e commerciale, la promozione e il miglioramento dell'offerta logistica, sia con riferimento alla Piattaforma logistica che al Distripark e, in generale, ai servizi logistici. Gli elementi abilitanti si individuano in:

- costruzione di un percorso rapido ed efficace – in raccordo costante con il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – per l'avvio dell'operatività della gestione della Piastra logistica, con particolare riferimento alla sua vocazione servente al settore agroalimentare, anche in considerazione della prossima attivazione della ZES - - Rif. Ambito strategico "B. Innovazione fisica e tecnologica" e "C. Accordi e partnership";
- lavorare sulla promozione nazionale e internazionale della infrastruttura, ai fini della migliore e più efficace gestione e valorizzazione degli investimenti pubblici – Rif. Ambito strategico "B. Innovazione fisica e tecnologica" e "C. Accordi e partnership";
- dotare l'infrastruttura della Piastra della completa connessione con la Rete Ferroviaria Nazionale e del collegamento con la Stazione di Cagioni, lavorando e monitorando gli avanzamenti dei lavori gestiti da RFI - "B. Infrastruttura fisica e tecnologica";
- completare l'acquisizione del Distripark e quindi positiva finalizzazione del percorso intrapreso con la collaborazione dei soci della società Distripark, al fine di poter direttamente pianificare e realizzare i lavori per la messa a disposizione dell'area retro-portuale, che rappresenta – come detto – un elemento di grande attrazione per operatori - Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership".

Quanto alla componente **crocieristica** l'AdSP intende intensificare gli sforzi fatti finora puntando su nuovi asset e, in particolare sulla disponibilità, nel 2019, di idonee infrastrutture di accoglienza passeggeri con la conclusione dei lavori del Falanto Port Service Center situato sul Molo San Cataldo. Il Falanto Center ospiterà, inoltre, il Port Exhibition Center. Nel 2019 l'attività promozionale sarà

Revisione annuale 2018

incentrata a valorizzare il posizionamento dello scalo quale idoneo porto di sbarco per i principali siti di interesse turistico del territorio jonico-salentino e della Basilicata (la città di Matera, capitale europea della cultura 2019). Lo sviluppo di questo settore è, infatti, strategico e funzionale al rilancio dell'immagine di Taranto anche in chiave turistica. A supporto e rafforzamento del rilancio dell'attività e dei traffici legati al turismo, l'AdSP dovrà riporre particolare attenzione ai seguenti fattori abilitanti:

- Intensificare l'attività di promozione attraverso la partecipazione ad eventi internazionali nel settore delle crociere e del turismo legato alla valorizzazione della risorsa mare – Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership" e "F. Porto e Territorio".
- Intensificare le attività di networking attraverso l'adesione alle iniziative promosse dalle associazioni nazionali e internazionali attive nel settore delle crociere. Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership" e "F. Porto e Territorio".
- Intensificare la collaborazione con le istituzioni preposte alla promozione/valorizzazione del territorio (Comune di Taranto, Regione Puglia, Regione Basilicata, ecc) Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership".
- Completamento e valorizzazione del Centro Servizi Polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo e Realizzazione del Port Exhibition Center. Rif- Ambito Strategico "B. Infrastruttura Fisica" ed "F. Porto e Territorio".
- Organizzazione di eventi mirati. Ambito strategico F. "Porto e Territorio"

Il citato elemento connesso alla costituzione della **Zona Economica Speciale interregionale Ionica (AdSPMI, Regione Puglia, Regione Basilicata)** la grande opportunità offerta alle AdSP del Mezzogiorno, giunge – per Taranto– con un tempismo particolarmente favorevole, in grado di integrare e affiancare il descritto processo di rilancio del Porto. L'attivazione della ZES Ionica necessita di una particolare azione di sviluppo che poggia sui seguenti fattori abilitanti:

- Costituzione di un *gruppo di lavoro operativo* AdSP/Regione Puglia/Basilicata, che anticipi la formale costituzione della ZES e quindi del Comitato di Indirizzo, e che definisca e realizza un piano di lavoro con le azioni che concretamente consentiranno l'attivazione della ZES, con particolare riferimento alla regolamentazione del funzionamento del Comitato di Indirizzo, nonché ai processi di attivazione della ZES - Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership", "E. Organizzazione dell'Ente" e "D. Miglioramento dell'offerta";
- Progettazione e costituzione dello Sportello Unico Amministrativo (anche come parte del più ampio processo di digitalizzazione dell'Ente), inteso come *desk unitario* presso l'AdSPMI per le imprese che intendono investire o insediarsi in aree ZES e definizione del funzionamento dei processi di attivazione delle competenti amministrazioni e uffici delle due regioni. - Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership" e "D. Miglioramento dell'offerta";
- Progettazione e avvio di un *Piano di marketing integrato* AdSP/Regione Puglia/Regione Basilicata che definisca, con riferimento al Piano di Sviluppo Strategico, le carie azioni di marketing, partendo dai target selezionati (o selezionabili al momento), dagli strumenti, delle iniziative di comunicazione già in atto sulle quali far convergere quelle per la ZES e ogni altro aspetto connesso alla comunicazione nelle sue diverse forme – Rif. Ambito strategico "C. Accordi e partnership" e "D. Miglioramento dell'offerta".

Le sfide poste dalla competizione internazionale si ripercuotono anche su due ambiti di intervento che, tra gli altri, rivestono un carattere *trasversale* rispetto a tutte le attività dell'Ente e che ci caratterizzano per una portata innovativa estremamente impattante sull'operatività dell'AdSP e sul

Revisione annuale 2018

personale dipendente: il processo di **digitalizzazione dell'Ente** e la **gestione e promozione di una cultura della performance aziendale**.

La **digitalizzazione** è una partita che l'Ente ha iniziato a giocare già da qualche anno, con l'avvio di progetti (es. PCS Taranto) che hanno incominciato a introdurre un aspetto innovativo (grazie alle tecnologie digitali) nella gestione di alcuni aspetti (nella fattispecie, quelli connessi alla *security*) portuale. Ora l'Ente si trova di fronte alla sfida (lanciata nel mondo della Pubblica Amministrazione da Agid ma prevista sotto vari aspetti dalla legge di riforma dei porti) di completare il percorso adottando una digitalizzazione completa dei processi interni, di quelli con 'utenza (Sportello unico amministrativo), di quelli connessi alla sensoristica e quindi al monitoraggio ambientale o quelli relativi alla cartografia operativa. Fattori abilitanti sono:

- Lo sviluppo del progetto di innalzamento della sicurezza in aree portuali e del sistema industriale di Taranto, Statte e Massafra con l'implementazione dell'intervento finanziato dal PON Legalità 2014/2020 e che punta alla introduzione di soluzioni tecnologiche e digitali a supporto del presidio del territorio, in modo coerente con le altre iniziative (vedi ZES) finalizzate alla creazione di migliori condizioni per gli investimenti o per nuovi insediamenti – Rif. Ambito "A. Innovazione digitale";
- Avvio della seconda componente del progetto PCS Taranto, candidato e finanziato a valere sul PON Infrastrutture e Reti 2014/2020 ma che presenta alcuni aspetti da sciogliere al fine dell'effettivo avvio delle attività - Rif. Ambito "A. Innovazione digitale";
- Avvio del progetto più ampio della digitalizzazione dell'Ente e dello Sportello Unico Amministrativo digitale, che rappresentano due aspetti che marcheranno un cambio di passo dell'AdSP verso nuovi livelli di efficienza, di performance e di qualità dell'azione amministrativa - Rif. Ambito "A. Innovazione digitale".

Per quanto attiene alla **gestione e promozione di una cultura della performance aziendale**, è forte l'esigenza di accompagnare la crescita e il rilancio del porto di Taranto e le descritte innovazioni (infrastrutturali, logistiche, commerciali, digitali) con un focus specifico dedicato a restituire alla pianificazione strategica il ruolo determinante nella definizione di tutto il complesso di obiettivi di performance dell'Ente, del Presidente, del Segretario, dei Dirigenti dei quadri e del personale tutto. Particolare attenzione dovrà essere riposta nell'accompagnare tale processo con azioni di rinforzo della coesione all'interno del personale dell'Ente, e di promozione e adozione di metodiche di lavoro di gruppo. Fattori abilitanti sono:

- Adozione di un *piano delle performance* che nasca come strumento su cui incardinare la costruzione di una nuova *road map* dell'ente e del personale per il raggiungimento degli obiettivi aziendali – Rif. Ambito Strategico "E. Organizzazione dell'Ente";
- Accompagnare il processo con un focus specifico sulle "persone", attraverso percorsi di costruzione/rafforzamento dello spirito di gruppo, del team building e del lavorare insieme, con sessioni formative ad hoc - – Rif. Ambito Strategico "E. Organizzazione dell'Ente".

3. LE AZIONI DI PIANO E GOVERNANCE

L'attività di analisi delle principali evoluzioni del contesto internazionale, nonché gli indicati elementi che hanno caratterizzato il 2018 per il Porto di Taranto, hanno condotto alla revisione/adeguamento del complesso delle azioni strategiche (come del resto anticipato nel paragrafo 2.4). La tabella 06 – Schema azioni POT (aggiornamento 2018) – articolata per Assi prioritari di sviluppo (A. Innovazione Digitale; B. Infrastruttura fisica e tecnologica; C. Partnership; D. Sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali; E. Organizzazione dell'ente; F. Porto e territorio; G. Sostenibilità ambientale) – dà conto della avvenuta razionalizzazione e aggiornamento (in allegato le schede di dettaglio). Alcune azioni sono state accorpate ed altre eliminate e/o modificate al fine di allinearle alle capacità di spesa dell'ente. Sono state inserite altre azioni alla luce delle nuove necessità (es. Zes e digitalizzazione).

Un elemento di particolare rilievo – per l'Ambito strategico “B. 1.2. Infrastruttura fisica e tecnologica” – va ravvisato nell'aggiornamento dell'elenco delle opere che l'AdSPMI ha inserito nella programmazione triennale delle opere pubbliche, approvata dall'ADSP con decreto n° 114/2018. Di tali opere si dà notizia nella tabella seguente, ancorché l'avvio delle stesse sia da collocarsi a partire dal 2020.

B. Interventi previsti nel programma triennale 2019-2021	Dragaggio di bonifica e mantenimento dei fondali antistanti i moli del porto in rada
	Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo
	Realizzazione del nuovo varco Est e riqualificazione del waterfront della Darsena Taranto - 1° lotto funzionale
	Lavori di realizzazione della recinzione doganale del porto fuori rada e nuovo varco SS.106
	Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: Rimozione hot spot Adiacenze RFI
	Demolizione del cavalcavia e risistemazione della zona retrostante il terzo sporgente del porto di Taranto
	Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto
	Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli
	Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del porto di Taranto
	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante

Tabella 05 – Nuove opere in programmazione triennale.

Quanto infine alla necessità prevista dalla delibera 1310 del 2016 dell'ANAC in cui viene ribadita la necessità di “assicurare il coordinamento tra gli obiettivi strategici in materia di trasparenza contenuti nel PTPCT e gli obiettivi degli altri documenti di natura programmatica e strategico gestionale [...] nonché con il Piano delle performance si sottolinea come:

- Per gli aspetti connessi alla *trasparenza*, l'azione strategica n. 3 recante attività di digitalizzazione e SUA viene assunta come misura ad alto impatto sulle tematiche di trasparenza e anticorruzione, come specificato in seguito;
- Per aspetti connessi al “Piano delle performance” – oltre a quanto previsto nelle Azioni 20 e 22 – si assicura la piena integrazione dell'impianto strategico qui riportato con l'attività (in corso) di definizione del Piano con l'affiancamento dell'OIV.

Revisione annuale 2018

Asse	Pillar	Azione
A. Innovazione digitale	Innovazione	1. Realizzazione del “FuturePORT Innovation Hub” e promozione dell’innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico
	Innovazione	2. Port Community System (PCS)
	Innovazione	3. Digitalizzazione dell’Ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA)
	Innovazione	4. Monitoraggio ambientale
B. Infrastruttura fisica	Traffici, logistica e competitività	5. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse
	Traffici, logistica e competitività	6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)
	Traffici, logistica e competitività	7. Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio
	Traffici, logistica e competitività	8. Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo
	Traffici, logistica e competitività	10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi del porto di Taranto (I e II lotto funzionale)
	Traffici, logistica e competitività	11. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente
	Traffici, logistica e competitività	14. Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord
	Traffici, logistica e competitività	15. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo
C. Accordi e partnership	Traffici, logistica e competitività; Territorio	16. Accordi e partnership per l’incremento dei traffici commerciali e lo sviluppo dell’industria locale e di attività logistiche
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	17. Accordi e partnership per l’incremento del traffico passeggeri, lo sviluppo della filiera turistica e la promozione della cultura del mare
D. Sviluppo e miglioramento dell’offerta	Traffici, logistica e competitività	18. Analisi competitività dei servizi portuali
	Traffici, logistica e competitività	19. Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario
E. Organizzazione	Traffici, logistica e	20. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne: RPCT e OIV

Revisione annuale 2018

Asse	Pillar	Azione
dell'ente	competitività	
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	21. Formazione continua del personale dell'AdSP
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	22. Sviluppo della comunicazione interna all'Ente e delle attività di team building
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	23. Avvio dell'Agenzia del lavoro portuale
F. Porto e territorio	Territorio	24. Sviluppo del "port exhibition center" e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche al porto/area industriale
	Territorio	25. Normazione e interventi per organizzazione di eventi in area portuale
	Territorio	26. Piano di interventi per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano. WATERFRONT
	Territorio	27. Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio BES a livello urbano e di AdSP
	Territorio	28. Avvio del cluster industriale-marittimo tarantino e del "cruise-cluster"
G. Sostenibilità Ambientale	Territorio, Traffici, logistica e competitività	29. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale
	Traffici, logistica e competitività, Innovazione	30. Studi in materia di combustibili alternativi

Tabella 06 – Schema azioni POT (aggiornamento 2018)

ALLEGATO 1 - Best practices di Zone Economiche Speciali nel Mediterraneo

Questa parte del lavoro si propone di analizzare best practice di Zone a Sviluppo incentivato (come le ZES e le Free Zones) quale fattore di competitività dei porti nel contesto Mediterraneo. Tali aree costituiscono un *trade union* tra player marittimo-logistici e player manifatturieri che si trovano ad operare in un contesto volto a favorire i flussi export in un ambito di agevolazioni fiscali e burocratiche, coadiuvati dalla presenza di logistica a valore.

L'esistenza di nodi e funzioni logistiche in un determinato territorio può essere considerata come vantaggiosa nella competizione territoriale e fattore di avvio di processi di sviluppo locale, perché offre la possibilità a coloro che s'insediano di poter fruire di infrastrutture di collegamento e di accesso alle reti internazionali. La ZES è di fatto un'ulteriore "arma" per poter invogliare imprese a investire in un territorio offrendo un pacchetto chiaro e trasparente di incentivi fiscali, agevolazioni burocratiche e misure di attenuazione del costo del lavoro; a tutto questo sommando la vicinanza e la disponibilità di un efficiente ed efficace sistema infrastrutturale ubicato nelle immediate vicinanze, in genere un aeroporto, un porto, con ferrovie e strade facilmente raggiungibili.

Sono posti in evidenza casi studio di successo inerenti il funzionamento delle ZES e tra questi sono stati scelti *due porti nel Mediterraneo* quali Tanger Med (in Marocco) e Port Said (in Egitto) vicino Suez, anche se è noto che in questo secondo caso la territorialità della Zona è molto più ampia dell'area portuale.

A) Il caso del porto di Tanger Med in Marocco

Il porto di Tanger Med è tra i maggiori hub del Mediterraneo per movimentazione container e mezzi navali transitati ed è dotato, nella zona retroportuale, di una Free Zone strutturata. Situato a circa 40 km dalla città di Tangeri, è il più grande porto del Marocco e punto d'incontro navale tra il mare Nostrum e l'Atlantico, gode di una posizione geografica di rilievo sullo stretto di Gibilterra e la caratterizzazione tipica del porto è che la nave per transitare nello scalo non ha bisogno di complesse manovre di attracco ma solo di rallentamenti per l'accosto in banchina, ciò velocizza notevolmente le procedure di imbarco e sbarco.

Nonostante sia uno scalo "giovane" (il primo terminal è stato inaugurato nel 2007 e il secondo nel 2008), è in breve tempo diventato un modello internazionale di governance da imitare e un riferimento per il trasporto via nave di merci. Dal 2007 (data in cui è quasi completamente partita l'operatività del terminal) al 2017 ha aumentato la movimentazione di container di 20 volte arrivando a circa 3,3 milioni di TEU (+12% sul 2016).

Di rilievo è anche la crescita che il Marocco ha effettuato, grazie alla crescita del porto, nel ranking del *Liner Shipping Connectivity Index*²² dell'Unctad. Il Paese è passato dal 77° posto del 2004 al 16° del 2017 scalando 60 posizioni; tra le maggiori performance mondiali. La maggiore *escalation* si è avuta proprio dal 2007 al 2008 dove il valore dell'indicatore è salito di 20 punti.

²² Il LSCI dell'Unctad considera cinque elementi: 1. Il numero delle navi; 2. La capacità di trasporto in termini di container; 3. Il tonnellaggio massimo delle navi; 4. Il numero di servizi marittimi; 5. Il numero di compagnie di navigazione che impiegano portacontainer nei servizi da e per i porti.

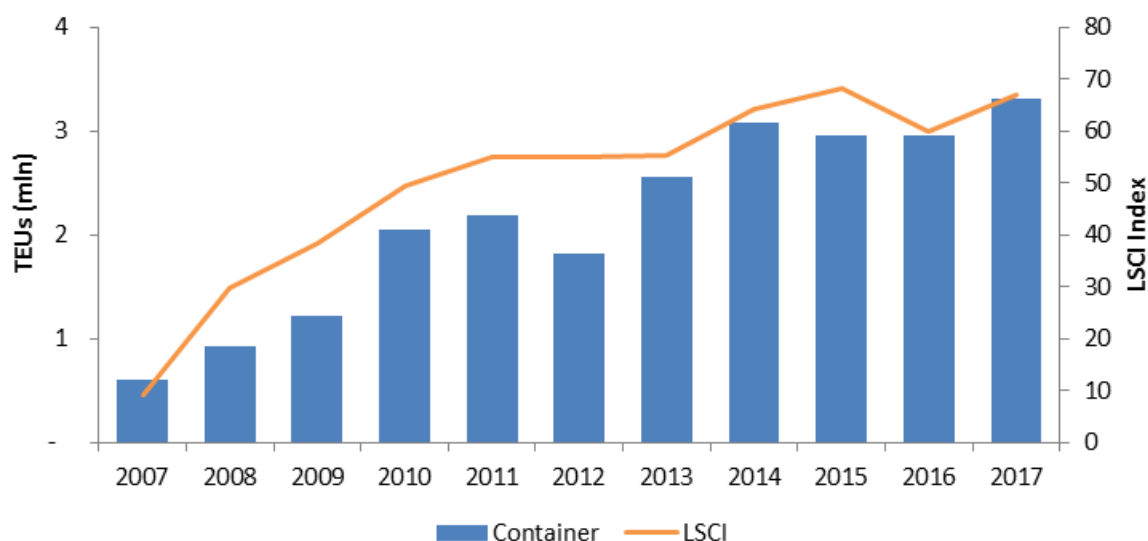
Traffico container del Porto di Tanger Med (TEU) e trend del Liner Shipping Connectivity Index del Marocco (2007-2017)


Grafico 07 - Fonte: SRM su Port Authority e UNCTAD, 2018

L'insediamento industriale che ha guidato lo sviluppo della ZES di Tanger MED è l'investimenti di Renault: si producono modelli di Dacia venduti in Marocco o esportati principalmente in Europa, Africa e nell'area Mena; gli autoveicoli sono esportati in oltre 73 destinazioni. Il 10 luglio 2017, il sito produttivo ha celebrato la milionesima vettura prodotta in cinque anni. Oggi, lo stabilimento funziona con 3 turni di 8 ore, 6 giorni su 7, con una capacità attuale di produzione di 340.000 macchine.

Attualmente una Dacia su due della casa Renault-Nissan è prodotta in Marocco, negli stabilimenti di Tangeri e Casablanca. Come dato assoluto, quattro auto su dieci vendute in Marocco sono commercializzate dal Gruppo francese.

1) *Tanger Automotive City (TAC)*

È la parte della Zona dedicata al settore automotive che ruota intorno all'investimento effettuato dalla Renault-Nissan. Si esplicita in 300 ettari dove sono allocate oltre 40 imprese del settore della componentistica per auto.

2) *Tanger Free Zone*

Si tratta di un'area di 400 ettari, vicina all'aeroporto di Tangeri e in prossimità dell'oceano Atlantico, con il porto di Tanger Med facilmente raggiungibile a 12 km via strada. Sono ubicate in prevalenza imprese che si occupano dei settori *automotive, aeronautico e tessile*²³ e che possono beneficiare di ampie agevolazioni sia in punto amministrativo, sia fiscale di cui si dirà più avanti.

3) *Tetouan Park*

È un *Parco Industriale e Logistico* sviluppato su un'area di 150 ettari ancora in fase di evoluzione. Si pone l'ambizione di fornire servizi logistici e distributivi a valore aggiunto cioè con annesse lavorazioni industriali (che sarebbero effettuate da piccole industrie di manifattura leggera) per le imprese della Free Zone. A regime il Parco dovrebbe creare 5.000 posti di lavoro; l'investimento iniziale per la predisposizione dell'area è stato di 15 milioni di euro ma il piano complessivo di risorse impiegate raggiungerà a regime 45 milioni.

²³ Elenco disponibile su <http://41.77.115.106/~tfz/presentation/entreprises-implantees>.

4) *Tetouan Shore*

Area dedicata ai servizi di *business* (banche e assicurazioni) ed ai servizi in *outsourcing* (esempio: *call center* o gestione piattaforme tecnologiche); il Tetouan Shore è una piattaforma integrata con 22.000 mq di uffici e servizi coperti.

L'ascesa del porto è dovuta oltre che ad una spinta strategica del Governo in termini di investimenti pubblici, anche a quattro *driver* che lo trascinano ad avere una posizione di primo piano; si enfatizza questo passaggio in quanto Tanger Med riesce a svolgere un ruolo di protagonista pur avendo di fronte il primo (e tra i più efficienti) porto container del Mediterraneo quale è lo spagnolo Algeciras che muove una concorrenza non di poco conto allo scalo.

Il primo driver che Tanger Med ha saputo sfruttare è la *location* geografica; è situato, come accennato, allo sbocco di Gibilterra in un'area nodale quanto Suez sulla via di passaggio tra Asia, Nord-Europa, Nord e Sud America ed ha banchine facilmente raggiungibili.

Il secondo è la capacità che ha avuto il porto di attrarre mega carrier e terminalisti di primo livello come Eurogate (che fa capo al gruppo tedesco Eurokai) che gestisce il terminal 2 e APM (del Gruppo danese Maersk, primo vettore al mondo per volumi di container trasportati) che gestisce il terminal 1. I terminal 3 e 4, assegnati a Marsa Maroc e APM, in fase di allestimento, consentiranno di aumentare la capacità del porto ad 8,2 milioni di TEU.

Il terzo è la capacità di svolgere il ruolo di *Multipurpose* e quindi di accogliere ogni tipologia di nave, dal container, al Ro-Ro alle rinfuse; questo rende il porto molto flessibile ai mutati scenari del mercato che oscillano in funzione dei noli e del prezzo delle rinfuse liquide (petrolio greggio e raffinato). Tanger Med è connesso, con 55 servizi regolari, a 150 porti mondiali di 66 Paesi.

Veniamo al quarto driver che è il *cuore pulsante* del Porto: la dotazione di una *Free Zone* strutturata che ha saputo infondere una grande accelerazione alla crescita dello scalo; l'area logistico portuale e l'area "Franca" ospitano complessivamente *circa 600 imprese di tutti i settori produttivi che realizzano un totale export di oltre 4 miliardi di euro*. Essa è impropriamente definita *Free Zone* in quanto si tratta in realtà di sei zone ognuna con una vocazione diversa e concepite sempre per avere una perfetta integrazione con lo scalo. La zona è costruita infatti per dare piena importanza al porto così come nella logica del legislatore italiano; un'area che traina la crescita di tutto il territorio.

La Free Zone di Tanger Med

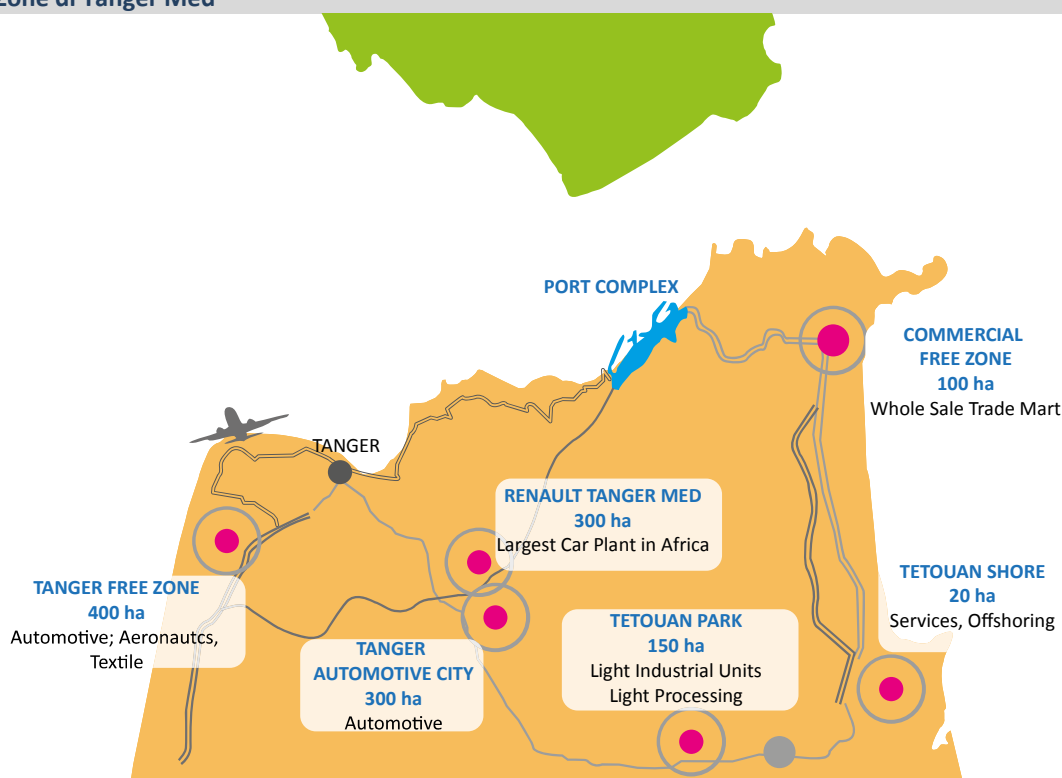


Figura 4 - Fonte: Infografica 2 – SRM su Tanger Med Port Authority, tratta da: Tangermed Port & Zones – Regional Platform for Industrial Competitiveness 2015

Le sei zone che compongono il complesso sono:

- 1) *Renault Tanger Med*
- 2) È l'area dove è ubicato lo stabilimento della Renault dal febbraio 2012, si estende su 300 ettari; dista soli 5 km dalla TAC-Tanger Automotive City. È un impianto in forte sinergia con il porto che consente alla casa automobilistica di raggiungere entro 48 ore oltre 25 impianti in Europa che assemblano circa 4 milioni di autovetture all'anno. La fabbrica produce

Più conosciuta come *Commercial Zone of Findeq* è un'area sviluppata su 100 ettari circa destinata allo sviluppo del commercio all'ingrosso ed al dettaglio dei prodotti delle imprese dell'area interessata dalla Free Zone.

Come si è avuto modo di comprendere dalla sintetica descrizione delle attività presenti nell'area, la Zona è un progetto complesso in cui vanno previste una serie di attività non solo industriali ma anche di servizi e di commercializzazione, sempre e tutte rivolte allo sviluppo delle imprese e del porto.

Il tutto contornato da una serie di agevolazioni finanziarie che vanno ad aggiungersi alle semplificazioni amministrative, che vengono concesse e che possono essere riassunte in questo modo (si premette che non sono qui approfondite le modalità tecniche specifiche di ottenimento dei benefici ma solo indicate le linee generali di massima che vengono perseguite ed indicate nei documenti reperibili nel sito web della Free Zone):

- esenzione dalle imposte di registro e di bollo per l'aumento o il conferimento di capitale e le acquisizioni di terreni;
- esenzione dell'imposta sui brevetti e dalla tassa urbana per 15 anni;
- esenzione dell'imposta sul reddito delle società per 5 anni e, dopo, aliquota ridotta all'8,75% fino al 20° anno;
- esenzione fiscale sui prodotti azionari, azioni e proventi assimilati e sul rimpatrio di capitali;

Revisione annuale 2018

- le merci che entrano nella zona, così come i servizi resi dal territorio, sono esenti da IVA;
- per alcuni settori, lo Stato, attraverso il Fondo *Hassan II*, può concedere aiuti finanziari per l'acquisto di terreni e/o la costruzione di unità produttive. Questa concessione raggiunge fino al 100% del prezzo del terreno sulla base di un costo massimo di 250 DH/mq. Il rilascio di questo aiuto è effettuato in un periodo non superiore a 60 giorni dopo la presentazione dei documenti giustificativi;
- il trattamento previdenziale per assunzioni e contratti di dipendenti permette un notevole abbattimento del costo del lavoro.

L'insediamento imprenditoriale è anche facilitato dalla presenza di nuove infrastrutture, ampi spazi per lavorare le merci ed efficienti collegamenti stradali, ferroviari e aeroportuali.

In conclusione il successo del porto marocchino deriva da una serie di fattori combinati tra loro. Tra questi, gli elementi chiave di maggior rilievo riguardano le favorevoli condizioni di sviluppo e le grosse opportunità economiche che il porto è stato ed è in grado di offrire agli investitori esteri logistici e manifatturieri.

Tanger Med prevede infatti numerose facilitazioni burocratiche agli scambi commerciali, che gli permettono di superare la concorrenza degli altri porti del Mediterraneo ed essere preferito da aziende e compagnie di navigazione, nell'individuazione delle rotte più profittevoli e in fase decisionale per stabilire dove situare le attività produttive.

Le imprese internazionali sono fortemente spinte a delocalizzare la produzione a Tangeri grazie alle condizioni convenienti che il governo offre agli investitori stranieri. La posizione geostrategica nel Mediterraneo, come più volte sottolineato, permette a Tanger Med di configurarsi come un ponte tra Europa e Africa, ed offrire l'accesso ad un mercato di oltre 600 milioni di persone, nonché fornire un collegamento altamente efficiente da e per l'entroterra del Marocco.

La ZES a Rete: la SCZ-Suez Canal Zone

Il raddoppio del Canale di Suez in Egitto, realizzato nell'agosto 2015, ha rappresentato specie in prospettiva, un importante momento per l'economia del Paese e un cambiamento di rilievo, in termini di ridefinizione strategica, per le rotte ed i traffici marittimi delle merci in transito nel Mediterraneo. Da premettere che per Suez già transita ogni anno poco più dell'8% delle merci del mondo che viaggiano via mare, rappresentato da 17.000 navi.

Dopo un anno di stabilità del traffico, quale è stato il 2016, i dati dei primi mesi del 2017 mostrano crescite a doppia cifra (primo semestre: incremento delle merci in volume di oltre il 10%); ciò può essere dovuto agli sconti tariffari praticati dalle Autorità di gestione del canale, ma anche al fatto che via Suez possono passare navi di ogni dimensione e questo è in perfetta linea con il fenomeno del gigantismo navale che continua il suo trend senza sosta.

Il traffico delle merci potrebbe, inoltre, subire ancora incrementi quando vi sarà la piena accelerazione del grande progetto cinese *Belt & Road Initiative* che vedrà un importante numero di mezzi impiegati per trasportare merci in container da parte del Dragone che sta incrementando le sue relazioni commerciali con l'Asia.

Il Canale va visto per la sua valenza finanziaria (i ricavi dovuti ai transiti, secondo le stime, dovrebbero attestarsi ad oltre 13,2 miliardi di dollari al 2023, dai 6,7 del 2016), ma anche per quella infrastrutturale e strategica; a ridosso dello stesso, l'Egitto ha previsto un grande piano di investimenti rivolti ad attrarre imprese manifatturiere, logistiche e di servizi, nonché un piano di potenziamento dei porti vicini al canale, affidandone la gestione dei terminal a grandi *player*.

Il progetto che qui prenderemo in considerazione è denominato SCZ-Suez Canal Zone (o anche conosciuto come SCZone) che è molto articolato, con un mix di operatori ed infrastrutture interessate in modo integrato allo sviluppo dell'area. Giova ricordare che il caso viene preso in esame in quanto rappresenta un altro caso di *Free Zone* collegata ad aree logistiche e portuali, focus delle analisi che stiamo qui illustrando.

Revisione annuale 2018

Essa è situata strategicamente sulla principale “strada commerciale” tra l'Europa e l'Asia, si estende per 461 kmq; è composta da due *aree integrate*, due *aree di sviluppo* e quattro *porti*.

Le due *aree integrate* sono:

- 1) Ain Sokhna con Ain Sokhna Port;
- 2) East Port Said.

Le due *aree di sviluppo* sono:

- 1) Qantara West;
- 2) Ismailia orientale.

I quattro *porti* sono:

- 1) West Port Said;
- 2) Adabiya;
- 3) Al Tor;
- 4) Al Arish.

Ogni *area integrata* e di *sviluppo* offre opportunità di investimento per le imprese industriali e commerciali, infrastrutture e sviluppo immobiliare, logistica e tecnologie all'avanguardia. Le espansioni portuali progettate aumenteranno, dal canto loro, la capacità di gestire il traffico marittimo e offriranno servizi correlati come la cantieristica navale, lo stivaggio, il bunkeraggio, la demolizione e il riciclaggio di navi.

Tutti gli investitori della SCZone sono assistiti dall'inizio alla fine attraverso un processo economico-sostenibile che semplifica la registrazione, l'ottenimento di licenze e di permessi per la creazione di nuove imprese.

Le aziende che scelgono la SCZ possono fruire di:

- ✓ possibilità di essere partecipate da una società estera al 100% (non viene imposta partecipazione locale);
- ✓ controllo estero al 100% delle attività di importazione/esportazione;
- ✓ importazioni esenti da dazi doganali e da imposta sulle vendite;
- ✓ dazi doganali sulle esportazioni verso l'Egitto esistenti solo su materie prime importate, non sul prodotto finale;
- ✓ servizi di visti rapidi.

Particolarità è rappresentata dal fatto che la percentuale di dipendenti stranieri che lavorano per una società nella SCZone non può superare il 10%, inoltre, non sono previste restrizioni sulle transazioni finanziarie in qualsiasi valuta all'interno della Zona e il 100% dei profitti può essere rimpatriato.

Di seguito una breve analisi delle aree che sono state illustrate:

- 1) *La prima area integrata* comprende Ain Sokhna con Sokhna Port

È un importante centro industriale e logistico a sud del Canale di Suez, che unisce impianti portuali, zone industriali, aree residenziali e collegamenti stradali e ferroviari alla capitale Il Cairo. Una gran parte dell'area, circa 370 kmq, sono destinati alla produzione. La zona è progettata per ospitare ogni tipo di attività industriale, nonché strutture commerciali. Le opportunità di sviluppo immobiliare esistono specie per la costruzione di unità residenziali. La zona prevede anche la presenza di attività marittime come servizi di costruzione e riparazione, bunkeraggio e riciclaggio di navi.

L'area produttiva va ad integrarsi con un porto internazionale quale Ain Sokhna che si trova sulla costa ovest del Golfo di Suez, a 43 km a sud dalla città di Suez. Esso copre una superficie di 22,3 kmq ed ha una profondità di 18 m. A causa dell'abbondante territorio circostante, il porto sta rapidamente diventando un importante hub industriale che serve i mercati internazionali e nazionali. I piani di espansione includono nuovi terminal container e rinfuse liquide; logistica, magazzinaggio e centri di distribuzione. Ulteriori investimenti sono rivolti verso l'automazione e le attrezzature

Revisione annuale 2018

all'avanguardia per la movimentazione dei contenitori. Il porto, giova ricordare, vanta la presenza del terminalista di caratura mondiale DP World che fa capo agli Emirati Arabi Uniti.

Panoramica della SCZ-Suez Canal Zone

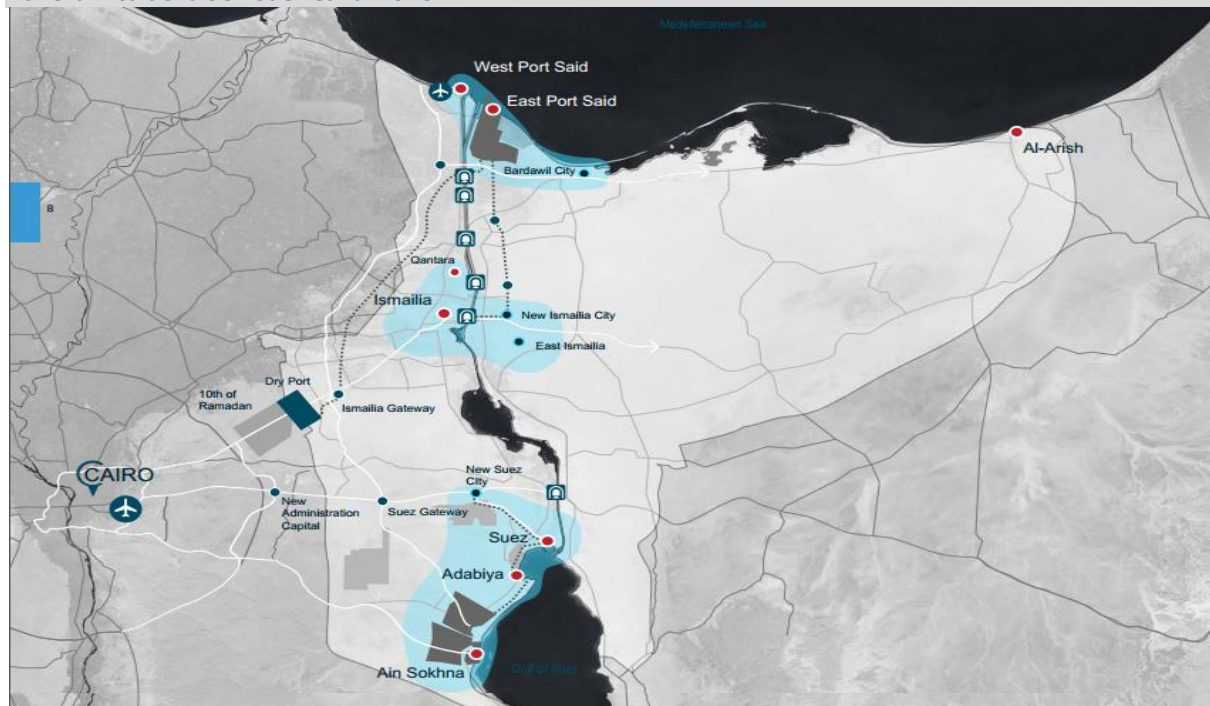


Figura 5 - Fonte: Infografica 2 – Fonte: SRM su SCZone, Tratto da:
<https://www.sczone.eg/English/Map/Pages/SCZoneMap.aspx>

2) La seconda area integrata comprende *East Port Said*

È un territorio attualmente in via di sviluppo e vanta la presenza di un importante centro di trasbordo con un centro logistico multimodale; occupa 75,5 kmq adiacente a Port Said. Circa 40 kmq sono destinati alle attività industriali medie e leggere e alle attività commerciali. L'espansione ad Est di Port Said sta spingendo allo sviluppo industriale e creando opportunità connesse alla desalinizzazione dell'acqua e alle centrali elettriche, nonché per l'espansione della rete stradale. Le opportunità di sviluppo immobiliare includono progetti residenziali a East Port Said e Bardawil, alcuni situati sul mare.

East Port Said è conosciuta per le sue acque profonde che gli consentono di ospitare *megaship*, rendendolo tra i 40 porti più importanti e più trafficati del mondo. L'ampliamento dello scalo verrà portato a 70 kmq dagli attuali 26 e offrirà altre possibilità di grande crescita.

A seguire, come illustrato vi sono due aree di sviluppo.

1) La prima *development area* è Qantara West

Un complesso con industrie leggere e centri logistici facilmente accessibili dal Canale di Suez. Situata vicino a un terreno agricolo a 30 km a nord di Ismailia sulla strada per Port Said, Qantara West beneficia della vicinanza del fertile Delta ed è l'ideale per lo sviluppo del settore agroalimentare. Attualmente, 13,6 kmq sono destinati alla crescita di un'area con infrastrutture idriche, elettricità e fognature. Le imprese logistiche hanno servizi di magazzinaggio di lavorazione industriale, trasporto e distribuzione, spedizioni di merci, impacchettamento.

2) La seconda *development area* è Ismailia Orientale

Si tratta di un nuovo centro per le industrie hi-tech, nonché per centri di istruzione e formazione, East Ismailia si trova 10 km ad est del Canale e copre una superficie di 71 kmq. Vi sono infrastrutture idriche ed elettriche e il territorio offre servizi per l'industria leggera e media, strutture di ricerca e

Revisione annuale 2018

sviluppo, nonché imprese di servizi e commerciali. È in costruzione anche un tunnel per collegare Ismailia Orientale con il lato est egiziano, che diminuirà i tempi di trasporto delle merci da est a ovest.

A concludere il piano di sviluppo della SCZ vi è la presenza dei quattro porti: West Port Said, Adabiya, Al Tor, Al Arish.

Il primo è parte di un grande porto di *transshipment* situato sul percorso principale tra l'Europa e l'Asia meridionale; si estende per 2 kmq all'ingresso nord del Golfo di Suez sul Mar Mediterraneo.

Adabiya Port è invece situato sulla sponda occidentale del Golfo di Suez, a circa 10 km a sud del canale, questo impianto portuale copre un'area di 1,8 kmq, ha nove banchine, con una lunghezza totale di 1,8 Km, che possono gestire ogni tipologia di merci alla rinfusa e ospitare navi fino a 60.000 tonnellate. Saranno realizzati ulteriori investimenti nei terminal che saranno in grado a regime di gestire tutte le tipologie di merci.

Il porto di Al Tor è situato a sud del Sinai ed occupa tre ettari sulla sponda orientale del Golfo di Suez, a sud di Abu Zenima. La maggior parte delle merci riguardano rinfuse secche e minerali ma sono presenti anche contenitori, nonché barche da pesca e una marina per la nautica da diporto.

Al Arish, infine, è uno scalo situato nella costa egiziana del Mar Mediterraneo orientale ed è operativo per le merci, la pesca e anche come porto turistico, svolge un ruolo importante come porto industriale e commerciale per il Sinai del Nord e Gaza.

Dunque SCZ è una free zone molto somigliante alla logica italiana di mettere a sistema la fase produttiva con le aree logistiche e portuali.

Uno degli investimenti più importanti realizzati in Egitto in prossimità della SCZ, anche se non connessi strettamente alla nuova generazione di progetti creati a seguito del raddoppio del Canale, è il cinese TEDA Agreement.

Nel 2013 la cinese TEDA Corporation (Tianjin Economic-Technological Development Area)²⁴ ha firmato un Accordo di sviluppo per la realizzazione di investimenti con la SCZone. In particolare è stato sottoscritto un contratto di concessione di 45 anni che stabilisce la realizzazione di progetti di investimento in un'area di 6 chilometri quadrati nella zona industriale a sud del canale. TEDA dovrebbe investire in totale oltre 500 milioni di dollari che dovrebbero portare ulteriori 2 miliardi di dollari provenienti da imprese. Entro la fine del 2012, sono stati completati 1,34 km quadrati della parte iniziale e il lavoro di attrazione di investimenti è andato a buon fine. Varie infrastrutture incluse strade, acqua, gas, elettricità, banda larga, e telecomunicazioni erano stati previsti in quest'area per il successivo sviluppo di imprese.

Si è formato un nuovo parco industriale con la Jushi (Egiziana) Fiberglass Company come azienda leader il parco industriale dell'oil con Honghua Drilling e International Drilling Manufacturing Company come leader, il parco per l'alto e basso voltaggio con la XD-Egemac High Voltage come capofila e il parco meccanico con la presenza di Muyang Egypt Industry Company come leader. In questo modo si è sviluppato un vero e proprio cluster industriale.

Con il successivo insediamento del Jushi Group – il più grande produttore mondiale di fibra di vetro e Jiangsu Muyang Group il numero 3 nell'export, il layout industriale dell'area è stato ulteriormente migliorato.

La prima fase del progetto è stata quindi completata e ha attirato più di 60 imprese di vari settori. La seconda fase di sviluppo è cominciata nel 2016 e lo scopo è creare nuovi spazi per le imprese e rendere l'area un punto strategico lungo la "Belt and Road Initiative". Essa interesserà progetti per lo sviluppo industriale, stoccaggio, logistica, R&S, commercio, finanza, living.

²⁴ TEDA Investment Holding Co. Ltd è stata fondata nel dicembre 1984. Il suo principale ambito di attività riguarda lo sviluppo regionale e immobiliare, i servizi pubblici, l'industria finanziaria e l'industria dei servizi denominati "moderni". Per approfondire www.teda.com.

La ZES come strumento di Marketing Territoriale

I dati ed i casi illustrati hanno dunque avuto il duplice obiettivo di analizzare e porre l'attenzione sull'importanza e su ciò che può generare la Zona Economica Speciale; è questo uno strumento dalle numerose sfaccettature che può essere concepito in modi molteplici con diverse tipologie di agevolazioni, sia burocratiche, sia fiscali, sia sul costo del lavoro.

Rimane ferma la convinzione che in Italia tutte le iniziative del genere, rivolte alla creazione di un territorio delimitato dove insediare imprese e prevedere incentivi si siano concluse in modo non positivo. Laddove il Governo ha in passato previsto la concessione di risorse pubbliche per il finanziamento degli investimenti ha sempre favorito la generazione di una molteplicità di iniziative che non hanno creato crescita poiché distribuite in modo frammentato e non coerente con le vocazioni produttive dell'area.

Le previsioni attuali sono più convincenti poiché pongono al centro, come accennato, l'area portuale che viene considerata un punto di riferimento per gli investimenti industriali e di servizi; è pur vero che esiste la possibilità di beneficiare di usufruire di 50 milioni di provvidenze sotto forma di credito di imposta ma la legge pone condizioni quanto mai vincolanti per essere beneficiari di queste risorse. Oltre al porto funzionante occorreranno un comitato di indirizzo competente, un piano di sviluppo convincente e investimenti incrementali di impresa rivolti a qualificare il territorio in termini di valore aggiunto.

Porre il Porto e quindi la logistica al centro di comando di un progetto territoriale è una scelta mai fatta in precedenza nella nostra storia, o fatta in modo confusionario e non sempre in chiave strategica.

Rimane però ferma un'altra convinzione che è quella di non commettere l'errore di considerare la ZES il rimedio di tutti i mali della crescita. Essa è solo il martello di una cassetta degli attrezzi che deve altresì contenere chiodi solidi (le imprese), l'incudine (un porto efficiente ed efficace con terminalisti di eccellenza ed interporti e/o aree retroportuali ben strutturati), la chiave inglese (un sistema burocratico fluido), l'olio lubrificante (un sistema logistico di prim'ordine), un giravite (il sistema degli incentivi) e la tenaglia (il supporto delle istituzioni). Sono questi i *tools* che devono girare tutti insieme per poter far valere sul territorio di riferimento la Zona Economica Speciale.

Ultimo, ma non meno importante, occorre un' incisiva, intensa e permanente politica di *promozione* della Zona Speciale; essendo essa considerata un strumento di *Marketing* Territoriale non si può, appunto, trascurare l'aspetto marketing. L'investitore internazionale non arriva se non conosce la ZES in tutte le sue certezze e non conosce quali sono i vantaggi localizzativi e finanziari di un territorio, ed adesso, cosa in più, deve anche conoscere bene il Porto che, in quanto protagonista, deve essere il primo a guadagnarsi la fiducia dell'operatore.

IMPATTO DEI PORTI E DELLE ZES SULL'ECONOMIA. RISULTATI E STIME DI ALCUNE ANALISI

Di seguito si espone, in modo schematico, una stima di SRM sull'impatto dei porti e delle Zone Economiche Speciali sull'economia di un territorio.

Export e Valore aggiunto

Gli investimenti nelle infrastrutture portuali e nella logistica impattano su diversi parametri economici, il primo ed il più evidente è sicuramente l'import-export di un Paese; infatti, gli scali portuali forniscono un contributo determinante all'internazionalizzazione delle imprese fornendo loro una porta di ingresso ed uscita per le merci. In Italia tale impatto è molto significativo: il 34% dell'interscambio del sistema imprenditoriale nazionale è realizzato via mare per un totale di oltre

Revisione annuale 2018

240 miliardi di euro. Esso è ancor più determinante se ci si riferisce alle sole regioni meridionali: l'interscambio complessivo via mare raggiunge in questo caso il 63% del totale dell'area.

Ma non è solo il ruolo "tecnico" sull'import/export che rende i porti italiani importanti per l'economia del Paese. L'impatto dei sistemi portuali, e dei servizi ad essi connessi, sul valore aggiunto del Paese è rilevante in misura analoga. È stato infatti stimato da un'analisi realizzata da SRM (in collaborazione con Prometeia) che attualmente i nostri porti forniscono un contributo significativo a tale aggregato, pari a 23,5 miliardi di euro (il 22% circa è prodotto dal Mezzogiorno che è la seconda macro area del Paese dopo il Nord-Ovest che incide per il 49%).

È stato altresì stimato che se il nostro Paese effettuasse investimenti portuali tali da comportare un aumento della capacità dei nostri porti del 10%, ciò genererebbe un impatto sempre sul valore aggiunto prodotto dalla filiera marittima pari ad ulteriori 3,2 miliardi di euro. A conferma del ruolo attivo e propulsivo della filiera marittimo portuale nel contesto produttivo nazionale.

Traffico container

All'interno dell'economia generata dall'attività marittimo portuale assume un ruolo importante quello relativo al traffico e alla lavorazione dei container in particolare considerando il maggiore impatto in termini logistici che esso può contribuire a sviluppare. Al riguardo va sottolineato che l'Italia totalizza un traffico di 10 milioni di container l'anno (meno del traffico del solo porto di Rotterdam).

Il nostro gap con i porti del nord Europa (e non solo) non deriva solo dalle quantità lavorate ma anche dalla qualità dei processi industriali e logistici. La riflessione da fare riguarda il fatto che il nostro Paese non sottopone una larga parte del contenuto dei container a processi di lavorazione logistica. Il contenitore viene solo trasbordato da una nave all'altra: il 37% del nostro traffico è solo movimentato e non lavorato. Si pensi che un container lavorato genera 2.300 euro di valore aggiunto (Stime: Ministero Infrastrutture) mentre il solo trasbordato ne genera 300: vale a dire che se riuscissimo a lavorare anche quel 37% porteremmo ulteriori 8,5 miliardi all'anno nella nostra economia.

L'effetto delle ZES-Zone Economiche Speciali

L'impatto delle Zone Economiche Speciali in un Paese può essere misurato da vari indicatori. Sicuramente il principale è quello relativo alle esportazioni, poiché le ZES sono strumenti di sviluppo concepiti principalmente per attrarre in una determinata area investimenti di imprese export-oriented. Da elaborazioni di SRM (su dati World Bank) effettuate su un panel di ZES è emerso che, una volta a regime (cioè in un arco temporale tra i 7 ed i 10 anni), in media queste aree possono arrivare ad incrementare le esportazioni di un Paese fino ad un +40% complessivo. Se applicassimo questa performance di crescita agli attuali volumi di export del nostro Mezzogiorno (le Zes si possono costituire infatti solo nel Sud, e ne sono previste 8), nell'arco di un decennio si potrebbe attivare un volume di export aggiuntivo pari a circa 18 miliardi di euro.

Un altro indicatore rilevante dove le Zes hanno impatto è il traffico container. Un'analisi di SRM ha mostrato come su un panel di porti del Mediterraneo, dotati di Zone Economiche Speciali, tale traffico abbia avuto incrementi medi annui negli ultimi 10 anni dell'8,4% (si pensi che in Italia la crescita è stata nello stesso periodo pari a poco più dell'1%). Anche in questo caso, se applicassimo questa percentuale di incremento ai porti meridionali, che movimentano il 40% del traffico container italiano pari a 4 milioni di Teus, in 10 anni potremmo aumentare il volume fino a 7,4 milioni di Teus. A questo incremento di traffico si assommerebbero anche i conseguenti impatti positivi relativi alla lavorazione logistica a valore aggiunto.

I GRANDI CAMBIAMENTI IN ATTO. LA PRESENZA MARITTIMA E LOGISTICA DELLA CINA NELL'AREA MED

I principali investimenti portuali e logistici realizzati dalla Cina nell'area del Mediterraneo

In Cina la Maritime economy ha un valore di 970 miliardi di dollari e contribuisce al 9,4% del PIL. I dati relativi al traffico containerizzato suddivisi per area marittima, indicano che la zona denominata Greater China²⁵ è interessata da un movimento pari a quasi 200 milioni di Teus, vale a dire circa il 31% delle merci spostate via mare a livello globale. La stessa area vedrà un incremento al 2030 del proprio commercio, fino ad arrivare a 290 milioni di Teus per poi addirittura raggiungere, nell'anno 2050 i 494 milioni; crescite rispettivamente del +48% e del 151% rispetto al 2013.

La Cina utilizza il Canale di Suez come grande via di passaggio dei propri traffici; la rotta Far East-US East Coast, una delle più battute dalle navi vanta una movimentazione di oltre 7,5 milioni di TEU l'anno e da Suez passano 8 servizi settimanali (dai 4 del 2010) con un importante aumento dei volumi trasportati.

Il passo sicuramente più importante dell'intervento della Cina nel Mediterraneo risale a gennaio 2016 quando è stata diffusa la notizia che il Governo greco ha accettato la proposta di Cosco per l'acquisizione del 67% dell'Autorità Portuale del Pireo. Gli investimenti (si stima) consentiranno di creare in Grecia 31.000 posti di lavoro e di innalzare il valore prodotto nel Paese dal settore della logistica dagli attuali 400 milioni di euro a 2,5 miliardi di euro. Saranno realizzati, investimenti anche nel settore crocieristico per consentire al porto greco, che nel 2015 ha movimentato quasi 1 milione di crocieristi, di incrementare il traffico a 3 milioni di passeggeri.

Investimenti saranno realizzati anche nei settori delle costruzioni e riparazioni navali, della movimentazione di auto, con lo scopo di fare del porto il principale hub per il traffico dei autoveicoli del Mediterraneo, e della movimentazione dei container, con l'obiettivo di innalzare il volume di traffico containerizzato, che è di circa a 3,3 milioni di teu, e portarlo a sette milioni di Teu ed arrivare successivamente a dieci milioni di Teu all'anno.

Altra importante operazione di posizionamento strategico perfezionata nel maggio 2016 è stata conclusa sempre dal gruppo Cosco che, nel maggio 2016, ha acquisito il 35% di Euromax Terminal Rotterdam (ETR) nel porto di Rotterdam per oltre 125 milioni di Euro. ETR gestisce uno dei cinque terminal per contenitori nell'area Maasvlakte I del porto di Rotterdam. Il terminal ha una capacità di traffico containerizzato annua pari a circa 2,5 milioni di Teu (che salirà a 3,2 milioni con il completamento della seconda fase del progetto di costruzione). L'operazione ha particolare valore in quanto consolida la presenza del Gruppo Cinese nei mercati marittimi nordeuropei.

Pare opportuno evidenziare che il posizionamento della Cina sta avvenendo in modo forte anche nell'area East Med. Infatti un altro importante asset acquisito è il porto di Haifa in Israele; nel maggio 2015 i due Paesi hanno siglato l'accordo che ha affidato la gestione del porto nel nord d'Israele alla Shanghai International Port Group Co. (SIPG). SIPG investirà circa 2 miliardi di dollari per costruire impianti e acquistare attrezzature per il porto. L'investimento ad Haifa contribuirà a rafforzare i collegamenti tra il porto di Shanghai e gli altri porti lungo la Via della Seta marittima e a formare una rete commerciale più fitta tra Shanghai e gli altri porti europei.

Ultimo, ma solo in ordine di tempo, è l'investimento cinese in Italia formalizzatosi nell'ottobre 2016 con l'accordo tra APM Terminals e Cosco Shipping Ports, per la creazione di una nuova joint-venture che assumerà la gestione del futuro terminal container di Vado Ligure, nonché del Reefer Terminal, struttura specializzata nella movimentazione di merce a temperatura controllata ubicata nello stesso scalo. Nella nuova entità APM Terminals controllerà la maggioranza assoluta, ovvero il 50,1%, mentre Cosco controllerà il 40%. Il restante 9,9% sarà invece in mano a Qingdao Port International Development, entità con sede a Hong Kong controllata da Qingdao Port International, la società che gestisce il porto cinese di Qingdao.

Discorso a parte, merita la citazione di un altro importante investimento che sta realizzando il vettore Cinese Cosco; il gruppo armatoriale, come annunciato a fine settembre, costruirà e gestirà un nuovo terminal container nel porto di Abu Dhabi negli Emirati Arabi Uniti per fissare un punto d'appoggio

²⁵ Termine che racchiude Cina, Hong Kong, Macau e Taiwan.

delle proprie navi nel Golfo. L'accordo si concretizzerà **con un investimento di 738 milioni di \$** per una concessione di 35 anni e ciò aumenterà il ruolo di Abu Dhabi nella logistica regionale e contribuirà ad attuarne il suo contestuale processo di diversificazione economica e produttiva (l'economia dell'Emirato è molto dipendente dal settore Oil).

Con questa operazione si consolida la volontà della Cina di definire snodi strategici nel Mediterraneo si estende anche nel Golfo, area che SRM ha sempre definito un hub per il traffico globale di merci; si tratterebbe del primo accordo nel settore marittimo che una società cinese effettua nell'area; Khalifa (questo il nome del porto) sarà l'hub per Cosco all'interno dell'area nonché il punto di riferimento per la *Via della Seta* con particolare riferimento al Medio Oriente, Africa ed Sud Asia²⁶.

Ultima operazione da segnalare, anche se non esaustiva di tutti gli investimenti, è quella con cui Cosco Shipping Holdings ha comunicato, attraverso Cosco Shipping Ports, l'acquisizione della quota di controllo della spagnola Noatum Port Holdings da Tpih Iberia Slu. Il gruppo cinese, pagherà 203,49 milioni di euro per il 51% dell'operatore dei terminali di container nei porti di Valencia e Bilbao.

La *Via marittima* della seta sta dando e darà un impulso all'armatura infrastrutturale portuale e marittima dei Paesi interessati con conseguente business che ne scaturirà in termini di trasporto merci e investimenti di imprese che potranno essere in prospettiva sempre maggiori potendo disporre di collegamenti rapidi efficienti.

Le imprese cinesi avrebbero già stabilito oltre 50 accordi di cooperazione economica nei Paesi coinvolti, con un esborso in termini di tassazione di 900 milioni di dollari e la creazione di circa 70.000 posti di lavoro locali. Gli scambi commerciali tra la Cina e i Paesi della Via della Seta hanno superato i **600 miliardi di dollari**, il 26% del volume totale del commercio estero della Cina. Lo *Shanghai International Shipping Institute* prevede che, al 2020, la Cina dovrebbe esportare nei Paesi e nelle regioni lungo la Via della Seta beni, e servizi per circa **780 miliardi di dollari e importarne 573,6 miliardi**.

Un'elaborazione di SRM effettuata, limitata solo ad alcuni Paesi, ha consentito di individuare opere infrastrutturali che interessano il trasporto marittimo e aereo per un totale **di 27 miliardi di dollari**.

Considerazioni conclusive. La Cina nel Mediterraneo e le opportunità per l'Italia

L'intervento della Cina nel Mediterraneo dunque si sta concretizzando sempre con maggiore incisività e andrà avanti nei suoi massicci investimenti in infrastrutture e più nel particolare nelle opere marittime e logistiche.

La creazione di vere e proprie basi logistiche ha dato il senso di un Paese che vuole stabilirsi in modo duraturo e permanente nel *Mare Nostrum* e non soltanto utilizzarlo come rotta o linea di passaggio; avere un vettore di grandi dimensioni quale Cosco e aver acquistato terminal in molti dei porti strategici di Europa e Nord-africa denotano intenzioni serie da parte della Cina di voler rafforzare le relazioni internazionali con l'area MED, area in cui ha già interessi elevati come i dati di interscambio e gli investimenti diretti hanno dimostrato nell'ambito del Rapporto MED.

L'ingresso cinese può avere una duplice lettura; la prima è senz'altro positiva, la seconda desta qualche preoccupazione per i nostri sistemi portuali.

Maggiori flussi commerciali in prospettiva (in termini di container e rinfuse) e più navi che circolano sono da vedere come aspetto positivo in quanto questi fenomeni non possono che portare nuovi investimenti, occupazione e sinergie tra imprese logistiche, portuali e manifatturiere; quindi una crescita del punto di vista delle relazioni internazionali e dello sviluppo del commercio.

Le stime d'altronde parlano di oltre 1.400 miliardi di dollari di interscambio tra Cina e Paesi interessati alla *Silk Road*.

Parlare di sviluppo del commercio marittimo vuol dire attivare meccanismi competitivi tra porti e ricerca, da parte dei Paesi, di una logistica sempre più efficiente; è pacifico che la Cina nel Mediterraneo utilizzerà i suoi *asset* già acquisiti ma i progetti di così ampia portata come quello ad esempio della *Silk Road* maturano nel tempo, trovano perfezionamenti in corso d'opera e vanno via via attuando processi di selezione delle idee, delle infrastrutture e delle rotte e non ci si può far

²⁶ Le Fonti dei dati e delle informazioni illustrate sono Abu Dhabi Ports, Bloomberg e Shanghai Daily.

trovare impreparati; così come non si possono trascurare le esigenze delle imprese manifatturiere che andranno a stabilire accordi e sinergie con le imprese e i gruppi cinesi.

Ed è in questi aspetti che l'Italia deve farsi trovare pronta. La Cina è uno dei nostri maggiori *partner* in termini di interscambio marittimo; abbiamo un commercio da/per il Paese intorno ai 30 miliardi di Euro; ne deriva che abbiamo già un importante e consolidato rapporto che va messo maggiormente a frutto.

Questo vuol dire essere coscienti di dover migliorare il nostro sistema portuale e logistico; la Riforma da poco varata (Dlgs.4 agosto 2016, n. 169) pare andare in tal senso; molte tuttavia sono le perplessità che sorgono nel dover adeguare infrastrutture a navi giganti poiché non si è sempre concordi nel ritenere che queste portino necessariamente benefici per un'infrastruttura.

Logico è che se ci si aspetta che la nave arrivi e porti con sé solo risorse in termini di pagamento di tasse di ancoraggio e tariffe per servizi di imbarco e sbarco l'opinione diventa del tutto condivisibile.

Se invece si inizia un processo con cui il porto diventa un punto di riferimento fisso e costante per il mezzo e viene garantito al mezzo stesso un efficace logistica con meccanismi intermodali di contorno e lavorazioni logistiche il discorso cambia radicalmente. Un recente studio del prof. Theo Notteboom dell'Università di Anversa ha mostrato come una megaship che attracchi in un porto e scarichi 8.000 Teus possa attivare 14 treni, oltre 1.100 tir, 12 *barge* e ulteriore trasporto navale in transshipment; e questo è solo una parte che misura il lato trasportistico perché vi sarebbe poi da considerare il valore aggiunto per le imprese manifatturiere che potrebbero lavorare i container.

Tenere in efficienza un sistema portuale può voler dire influenzare in modo strategico un Paese come la Cina che ha una cultura marittima che si concretizza ogni anno nella movimentazione di quasi 130 milioni di Teus, solo considerando i primi 6 porti del Paese. Se la Cina con le sue imprese ed i suoi investimenti vuol migliorare le sue relazioni internazionali con l'Eurasia e con il Mediterraneo finirà giocoforza e favorire Paesi che possano garantirle porti e logistica all'avanguardia e non territori dove la burocrazia e le procedure amministrative possano bloccare la fluidità del trasporto e della nave.

Per l'Italia dunque si presenta una sfida per tutto il suo sistema di imprese manifatturiere e logistiche. Numerosi scali italiani sono caratterizzati dall'ingresso di navi cinesi e/o interessati da rotte da/per il Medio Oriente; e le circostanze non possono che far bene alle nostre realtà poiché da una parte la riforma dovrebbe garantire le opportune efficienze e dall'altra esistono cospicue risorse comunitarie per rafforzare i porti, specie nel Mezzogiorno, dove si stima sia disponibile circa 1 miliardo di euro per il solo sistema portuale; se consideriamo invece l'insieme delle infrastrutture di trasporto l'importo salirebbe a circa 5 miliardi.

Gli investimenti del Dragone hanno strategie ben delineate che vedono il costituirsi di una tenaglia che afferra il Mediterraneo a partire da Suez fino ad Israele ed ai Porti Turchi per avere punti di riferimento nell'area East-Med; dopodiché il Porto del Pireo che rappresenterà lo sbocco per i mercati Balcanici ed un hub per il transshipment verso i porti di minore dimensione; a seguire Algeciras (se vi sarà l'aggiudicazione del terminal) per servire i mercati del West Med e per avere l'ultimo riferimento prima delle rotte transatlantiche.

Un punto di riferimento per il Nord-Europa sarà altresì rappresentato dai porti di Rotterdam-Anversa e Zeebrugge dove la Cosco sta realizzando importanti investimenti ed acquisizioni.

Ed è qui che il nostro Paese può inserirsi sfruttando la posizione geografica ed il *know-how* storico di cui dispone in materia di settore marittimo, mostrando la capacità culturale in termini di capitale umano e fisica, mostrando di avere infrastrutture ed armatori di eccellenza per cogliere le opportunità che derivano dalla Cina e non limitarsi solo ad assolvere ad un ruolo di comprimario.

ALLEGATO 2 – INFRASTRUTTURE PORTUALI (aggiornamento)

STATO DI AVANZAMENTO DELLE OPERE

PIASTRA PORTUALE DI TARANTO CUP D11E05000000008

Quadro economico -finanziario	€ 219.144.000,00	€ 30.075.893,47	MIT – MEF D.I. 43/2003 del 07.02.2013
		€21.523.000,00	MIT Del CIPE 74/2003
		€ 33.600.000,00	MIT Del CIPE 104/2010
		€ 58.954.251,63	MIT art.9. L.413/98
		€ 27.353.332,63	MIT art.36 L.166/02-DM 6/12 del 15.03.2012
		€ 4.000.000,00	MIT PON 2000/2006
		€ 6.093.522,27	AUT. PORT. TARANTO: fondi propri
		€ 37.544.000,00	A carico del concessionario
Risultati attesi			

La Piattaforma Logistica, le nuove banchine, la strada di collegamento moli e le reti idriche/fognarie/telematiche, hanno modificato in modo sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto a tutto vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell'obiettivo di diversificazione dei traffici. Il complesso di opere contribuisce, altresì, al raggiungimento dello sviluppo del traffico contenitori, la creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale a tutto vantaggio dell'accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell'abbattimento dei costi e dei tempi. Circa la Piattaforma, in particolare, trattandosi di una infrastruttura portuale, finalizzata alla realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea), concepiti, però, come fasi di un unico processo, la stessa costituisce un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).

Stato dell'arte al 30.11.2018

Le opere sono in corso di realizzazione a cura del Concessionario Taranto Logistica S.p.A., che si è avvalso del Contraente generale ACI S.c.p.A. Al 30 novembre 2018 sono stati emessi n° 25 stati di avanzamento per un totale di M€ 173 (che rappresentano circa il 79% dell'avanzamento complessivo dell'investimento).

Il progetto per la realizzazione dei lavori della Piastra Logistica integrata del Porto di Taranto è costituito dai seguenti interventi:

- “strada di collegamento tra i moli”: sono stati ultimati i lavori affidati con appalto dal contraente generale ACI S.c.p.A. alla De Sanctis Costruzioni di Roma.
- “ampliamento del IV sporgente”: Sono stati completati i dragaggi e la realizzazione dei cassoni, che sono stati tutti imbasati. È in corso la realizzazione dei piazzali a tergo della banchina con materiale arido. L'ultimazione dei lavori è prevista per aprile 2019.
- “darsena ad ovest del IV sporgente”. Sono stati ultimati i dragaggi e la realizzazione dei cassoni, che sono stati imbasati. È in corso la realizzazione dei piazzali a tergo della banchina con materiale arido. L'ultimazione dei lavori è prevista per aprile 2019.
- “piattaforma logistica”: sono stati ultimati i lavori di realizzazione della piattaforma logistica, in corso di collaudo.

- “vasca di contenimento fanghi ad ovest di Punta Rondinella”: nel corso del 2017 sono state ultimate le opere per accogliere i fanghi di dragaggio, e nel 2018 è stata completata l’immissione in vasca del materiale proveniente dal dragaggio degli specchi acquei del IV sporgente e darsena ad Ovest.

L’ultimazione dei lavori, che comprende la sistemazione finale “a dune”, è prevista per aprile 2020.



INTERVENTI PER IL DRAGAGGIO DI 2,3 MMC DI SEDIMENTI IN AREA MOLO POLISETTORIALE E PER LA REALIZZAZIONE DI UN PRIMO LOTTO PER LA CASSA DI COLMATA FUNZIONALE ALL'AMPLIAMENTO DEL V SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO – CUP D57G13000040003

Quadro economico-finanziario	€ 83.000.000,00	€ 17.167.413,00	Regione Puglia (FAS 2007/2013 - Del CIPE 87/2012)
		€ 7.674.000,00	MATTM DM 468/01
		€ 38.158.587,00	APT (Fondi propri)
		€ 20.000.000,00	PON Reti e Mobilità 2007/2013,

Risultati attesi

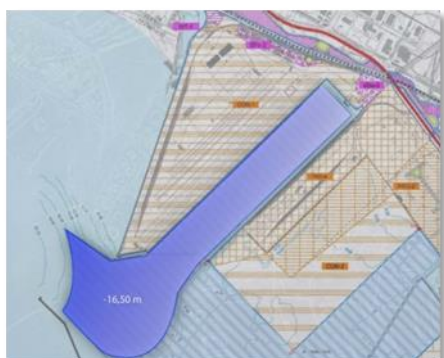
Consentire l'ormeggio di navi porta contenitori di ultima generazione (fino a 18.000 TEU) e, pertanto, sviluppare la funzione di HUB Internazionale logistico/portuale e gateway europeo del porto di Taranto

Stato dell'arte al 30.11.2018

L'opera rientra nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisetoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V Sporgente (lato levante), in cui saranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50m, che consentirà l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.

Nel corso del 2017 è stato approvato il progetto esecutivo redatto dall'Appaltatore Astaldi S.p.A. e si è proceduto alla consegna dei lavori che sono attualmente in corso di esecuzione (emessi n° 7 SAL per circa il 30% di avanzamento).



RIQUALIFICAZIONE DELLA BANCHINA E DEI PIAZZALI IN RADICE DEL MOLO POLISETTORIALE – ADEGUAMENTO AREA TERMINAL RINFUSE – CUP D54H13000820005

Quadro economico- finanziario

€ 15.000.000,00

AdSP:
fondi propri

Risultati attesi

Recupero funzionale aree per lo sviluppo del traffico contenitori e merci varie.

Stato dell'arte al 30.11.2018

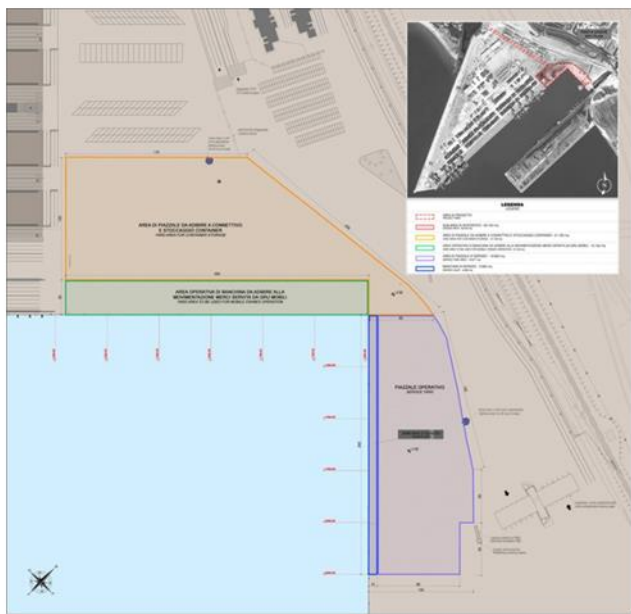
L'opera rientra nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati merci varie nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

L'intervento consiste nell'ammodernamento della banchina e dell'area in radice al Molo Polisetoriale. È finalizzato al pieno recupero funzionale di aree sulle quali il Comitato di Gestione ha deliberato favorevolmente al rilascio della concessione alla Yilport Holding SA.

L'intervento attiene ad opere strutturali lungo le esistenti banchine in radice, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi.

A novembre 2015 è stato sottoscritto il contratto d'appalto con il Consorzio 4IT Construction per l'importo di circa M€ 7,035.

Nel corso del 2017 è stata effettuata la consegna definitiva dei lavori che sono in corso di realizzazione con ultimazione prevista per dicembre 2018.



NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI PONENTE

Quadro economico- finanziario

€ 14.000.000,00

AdSP:
fondi propri

Risultati attesi

Messa in sicurezza del porto “fuori rada” migliorando la protezione degli accosti dai fenomeni meteomarinari avversi

Stato dell’arte al 30.11.2018

L’opera rientra nell’ “Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d’emergenza socio economico ambientale” del 20.06.2012.

L'intervento, che prevede la realizzazione di un nuovo tratto di diga foranea nel porto fuori rada, è stato oggetto di Adeguamento Tecnico Funzionale al Piano Regolatore Portuale vigente presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il tratto da realizzare ha la funzione di migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti. Nel corso del 2018 si è conclusa la verifica del progetto definitivo affidata a Organismo esterno ed è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e direzione dei lavori.



RETTIFICA, ALLARGAMENTO E ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA DI LEVANTE DEL MOLO SAN CATALDO E DELLA CALATA 1 DEL PORTO DI TARANTO - CUP D54J08000020001

Quadro economico-finanziario	€ 28.000.000,00	€ 11.688.723,00	Protocollo intesa MIT n.7 del 21.10.2002
		€ 16.311.277,00	AdSP Mar Ionio: fondi propri

Risultati attesi

Entrambe le banchine sono destinate ad uso pubblico. Il ripristino delle banchine consentirà lo sviluppo delle attività connesse al traffico passeggeri (come da PRP) anche grazie al realizzando Centro Servizi Polivalente (che avrà anche funzioni di Stazione marittima) e di attività di natura culturale-ricreativa

Stato dell'arte al 30.11.2018

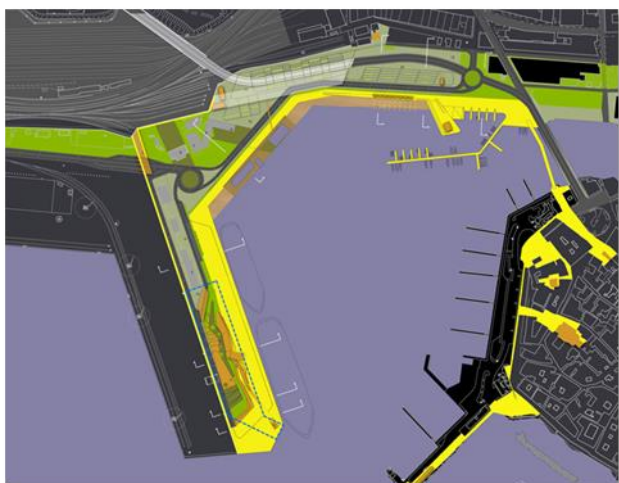
Molo San Cataldo: l'intervento prevede la rettifica del filo banchina esistente che viene allineato con il resto della banchina in radice, secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento tratto rientrante.

Calata 1: l'intervento prevede il ripristino strutturale, a seguito di degrado, della banchina esistente realizzata a massi sovrapposti.

Il quadro economico complessivo dell'intervento è pari ad € 25.500.000,00.

Nel 2018 è stata aggiudicata la gara di appalto per l'esecuzione dei lavori.

È in fase di definizione il contenzioso attivato in fase di gara presso il TAR.



Quadro economico- finanziario

€ 12.755.000,00

AdSP Mar Ionio:
fondi propri

Risultati attesi

La realizzazione del Centro polifunzionale pone come obiettivo l'attivazione di un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, generando una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali tra la città vecchia e il porto.

In considerazione del fatto che nel Centro Servizi verranno svolte attività di servizio a passeggeri e croceristi, l'obiettivo è quello di sviluppare tale tipologia di traffico, sempre ai fini della diversificazione.

Il Centro Servizi polifunzionale assume il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città che, mediante una serie di attrezzature e di spazi pubblici, consente di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale. L'obiettivo di restituire a Taranto una nuova cultura del mare può partire da questo articolato sistema che riunisce in un unico segno il porto, la città, l'ambiente.

Stato dell'arte al 30.11.2018

L'intervento attiene la realizzazione dell'edificio polifunzionale finalizzato alla riqualificazione del waterfront portuale, ottenuta, peraltro, creando continuità nel sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali.

L'intervento è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzazione. In particolare sono state previste le seguenti attività:

- Attività di servizio a passeggeri e croceristi;
- Attività direzionali dell'Autorità Portuale;
- Attività per la promozione della cultura marittima: auditorium polifunzionale – sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche;
- Attività di servizio e accoglienza (informazioni, rappresentanze di Enti locali, zona relax, bar, servizi igienici).

In data 12.02.2016 è stato sottoscritto il contratto di appalto con l'impresa aggiudicataria per la redazione del progetto esecutivo e l'esecuzione dei lavori. In data 18.06.2016 sono stati consegnati i lavori che sono attualmente in fase di esecuzione (avanzamento al 35% circa) con previsione di ultimazione a giugno 2019.



RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO IN C.A.P. DELLA TESTATA INAGIBILE DEL MOLO SAN CATALDO – CUP D54J08000030005

Quadro economico- finanziario

€ 16.900.000,00

AdSP Mar Ionio:
fondi propri

Risultati attesi

La banchina oggetto dell'intervento da oltre un decennio non può essere utilizzata per i traffici commerciali a causa del degrado delle strutture. Il recupero funzionale della banchina, che non verrà assentita in concessione, darà soluzione ai problemi di ormeggi per le merci varie e potrà consentire lo sviluppo del traffico Ro-Ro collegato alla Piattaforma Logistica

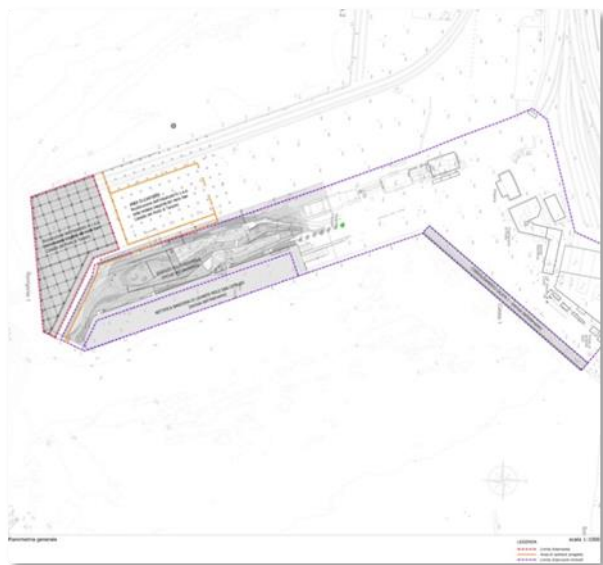
Stato dell'arte al 30.11.2018

La parte di testata dell'impalcato a giorno del Molo San Cataldo presenta un avanzato stato di degrado di calcestruzzo e armature.

L'intervento riguarda la ricostruzione della parte di testata del sopra citato molo a giorno per una superficie di circa mq 8.100. Le relative banchine sviluppano una lunghezza di circa ml 215 (di cui circa ml 150 di banchina di testata e circa ml 65 di banchina di ponente).

Nel corso del 2018 sono stati affidati i lavori che sono in corso di esecuzione.

Previsione ultimazione lavori a ottobre 2019.



RETE DI RACCOLTA, COLLETTAMENTO E TRATTAMENTO ACQUE DI PIOGGIA NELLE AREE COMUNI DEL PORTO E RETE IDRICA E FOGNANTE NELLA ZONA DI LEVANTE DEL PORTO DI TARANTO - CUP D51G08000060001

Quadro economico- finanziario

€ 18.033.074,15

AdSP Mar Ionio:
fondi propri

Risultati attesi

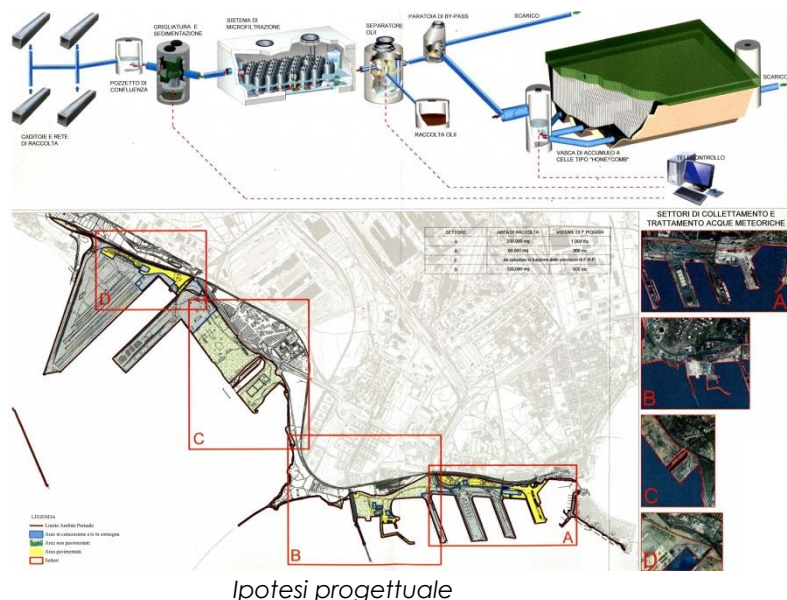
Gli interventi sono finalizzati alla regolarizzazione ed all'adeguamento alla normativa vigente della rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche e fognanti (reflui civili) a servizio del Porto di Taranto. I lavori previsti in progetto consentiranno pertanto di adeguare – i citati sottoservizi- agli standard qualitativi dei migliori Porti europei.

Stato dell'arte al 30.11.2018

Gli interventi consistono in sintesi nella esecuzione di:

- reti per la raccolta, il collettamento, il trattamento e lo scarico in mare delle acque di pioggia derivanti dal ruscellamento nelle aree comuni del Porto di Taranto;
- rete fognante (reflui civili) a servizio della zona di levante del Porto di Taranto;
- rete di distribuzione di acque industriali rivenienti dal riutilizzo delle acque meteoriche depurate; le acque industriali verranno utilizzate per diversi scopi quali: lavaggio della rete fognante, lavaggio dei piazzali, delle coperture con lamine fotovoltaiche e per l'irrigazione delle aree a verde.

Nel corso del 2017 è stata completata la redazione del progetto esecutivo (affidata a soggetti esterni) ed è stata eseguita la verifica ai fini della validazione del progetto da porre a base di gara. È in corso la redazione degli atti propedeutici al bando di gara affidata ad Invitalia.



EDIFICI PER SISTEMAZIONI LOGISTICHE DEI SERVIZI TECNICO-NAUTICI IN AREA RETROSTANTE LA DARSENA SERVIZI DEL PORTO DI TARANTO - CUP D51G08000020001

Quadro economico- finanziario	€ 7.800.000,00	AdSP Mar Ionio: fondi propri
Risultati attesi		
L'intervento si propone di migliorare la sistemazione degli operatori dei servizi tecnico nautici (battellaggio, rimorchiatori, ormeggiatori, piloti)		
Stato dell'arte		

RIMOZIONE HOT SPOT TESSERATTO SC26 NELLE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA (CUP: D59G15000870005).

Quadro economico- finanziario

€ 700.000,00

AdSP Mar Ionio:
fondi propri

Risultati attesi

L'intervento si propone di bonificare le aree libere del porto di Taranto risultate contaminate in esito alla caratterizzazione eseguita.

Stato dell'arte al 30.11.2018

In ottemperanza alle prescrizioni impartite dal MATTM nell'ambito della Conferenza di Servizi decisoria per gli interventi di bonifica del S.I.N. di Taranto del 16.07.13, questa Amministrazione ha trasmesso allo stesso Ministero il "Progetto Operativo di Bonifica. Rimozione Hot Spot tesserato SC26 nelle aree libere del porto di Taranto." In data 16.03.16 si è tenuta una Conferenza dei Servizi sul S.I.N. di Taranto, in occasione della quale il MATTM ha approvato detto progetto con le prescrizioni di cui al parere ARPA Puglia DAP di Taranto prot. n. 9897-32 del 15.02.2016. Con nota del 20.05.2016 sono stati trasmessi dalla T&A s.r.l. (società incaricata della redazione del progetto) gli elaborati progettuali revisionati sulla scorta del citato parere ARPA.

Nel corso del 2017 è stato redatto il progetto esecutivo. È in corso la verifica del progetto esecutivo.

Quadro economico- finanziario

€25.500.000,00

PON 2007-2013

Risultati attesi

L'intervento si propone di potenziare i collegamenti del porto di Taranto con la rete ferroviaria nazionale.

Stato dell'arte al 30.11.2018

Nell'ambito dell'accordo stipulato tra il Ministero infrastrutture-Autorità portuale-Regione Puglia-RFI del 2010, si è individuato RFI quale Ente attuatore dei due lotti di intervento per il potenziamento dei collegamenti ferroviari del porto di Taranto con la rete nazionale. RFI ha, pertanto, curato la redazione dei progetti e le relative procedure autorizzative. Gli interventi sono finanziati con fondi del PON 2007-13 per € 25.500.000,00, e sono sottoposti al monitoraggio del Commissario straordinario (D.P.C.M. 17.02.2012). Si tratta di due interventi:

Collegamento alla piattaforma logistica

È in fase di redazione la progettazione esecutiva da parte di RFI.

Potenziamento stazione di Cagioni

Il Bando di Gara è stato pubblicato il 27.6.2017. È stata esperita la gara ed è stato individuato il primo classificato. Sono in corso le attività di verifica dei requisiti di legge per procedere con l'affidamento dell'appalto.

ALLEGATO 3 – AZIONI DEL POT (aggiornamento 2018)

A. Innovazione Digitale

AZIONE 1: Realizzazione del “FuturePort innovation hub” e promozione dell’innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico

Obiettivi	Fare del porto di Taranto un centro propulsore dell’innovazione – anche digitale – applicata alle tematiche portuali e logistiche e, <i>in senso lato</i> , alla <i>blue economy</i> .
Stakeholder coinvolti	AdSP, Puglia Innovazione, Università, SRM, Imprese del cluster portuale e loro (eventuali) centri di innovazione <i>corporate</i> , Camera di commercio, Confindustria, PortXL di Rotterdam, istituti bancari, istituti di credito cooperativo locali, Start up, reti di business angels.
Tempistiche	Avvio entro il 2019.
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€300.000 Da valutare auto finanziamento/fondi comunitari per fase di avvio, sostenibilità finanziaria dell’hub a partire dal secondo esercizio

Descrizione:

Istituzione presso il porto di Taranto di un Innovation Hub finalizzato alla realizzazione di un programma di accelerazione di start-up e alla creazione di un incubatore di idee innovative in ambito portuale/logistico. Il modello operativo necessario alla realizzazione dell’Innovation Hub prevede:

- Individuazione e coinvolgimento degli stakeholder di progetto quali promotori e sostenitori (a vario titolo) dell’iniziativa al fianco dell’AdSPMI: Università, centri di ricerca, istituti bancari, operatori del settore portuale (armatori, spedizionieri, terminalisti, ...), imprenditori locali, imprese del cluster portuale;
- Definizione del modello di business dell’Innovation Hub e del modello di funzionamento del processo di selezione e accompagnamento delle start-up;
- Istituzione e avvio di un programma annuale di accompagnamento in cui coinvolgere un numero predefinito di start-up legate ad ambiti e tematiche connesse alla realtà portuale e/o industriale, provenienti da tutto il mondo;
- Definizione del percorso di commercializzazione delle soluzioni volto all’individuazione dei potenziali clienti della soluzione e supporto alle fasi di *proposition* verso questi ultimi;
- Supporto alla finalizzazione delle fasi di contrattazione e negoziazione con i Clienti.

Benefici attesi:

L’implementazione di un Innovation Hub fornirà alla realtà portuale di Taranto un importante chiave di ingresso nelle tematiche portuali e logistiche (e, in generale, della *blue economy*) dal punto di vista dell’innovazione – anche digitale - al fine di consentire all’AdSPMI di:

- Contribuire a generare un ecosistema dal quale attingere soluzioni evolute, implementabili dall’AdSP stessa e, soprattutto, dagli operatori (attuali o futuri) presenti nel porto e nella costituenda ZES Ionica;
- Fare del porto di Taranto un polo di attrazione di talenti e di realtà imprenditoriali innovative – anche su scala mediterranea e internazionale;
- Sviluppare – a partire dalla realtà portuale e logistica tarantina – un nuovo modello di business, soluzioni (anche digitali) scalabili e buone pratiche esportabili in altre realtà.

AZIONE 2: PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

Obiettivi	Messa a disposizione della Comunità Portuale di un sistema informativo a supporto delle operazioni in porto
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di gestione del PON, UIRNet, Gestore Piattaforma Logistica Nazionale, Comunità Portuale.
Tempistiche	Tempistiche in accordo con i tempi di sviluppo e deploy dei servizi ipotizzati dal Promotore e dal Gestore del modulo PCS della Piattaforma Logistica Nazionale
Costi stimati /	€ 4.700.000,00
Possibili canali di finanziamento	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Descrizione:

- Al fine di rendere il Port Community System operativo nella realtà Portuale e funzionale alle esigenze della comunità portuale, l'AdSP dovrà procedere a:
- La sottoscrizione della convenzione con UIRNet per la messa in esercizio dei servizi ad oggi implementati nel pilota di Port Community System sviluppato da UIRNet stessa con la collaborazione dell'AdSP del Mar Ionio nel porto di Taranto.
- L'attivazione della fase finale di test con l'utenza per le componenti relative ai moduli per gestione degli accessi e gestione dei varchi portuali.
- L'individuazione dei termini della collaborazione tecnica con il soggetto attuatore del modulo PCS della PLN in merito alla progettazione dei moduli evolutivi del sistema in base a piani di lavoro concordati con UIRNet.
- Start up e messa in esercizio della prima fase del PCS con interfacciamento al sistema informativo dell'ADSPMI (AZIONE 1).
- L'individuazione dei principali degli ulteriori fabbisogni informativi e di digitalizzazione dei processi portuali funzionali alle necessità della Comunità Portuale di Taranto ed implementazione di nuove infrastrutture tecnologiche atte a facilitare i traffici ed il lavoro portuale e sistemi di business intelligence.
- L'indirizzamento degli eventuali fabbisogni non coperti dai termini di collaborazione tecnica definiti con UIRNet

Benefici attesi:

L'avvio del PCS nella realtà portuale di Taranto è finalizzato a fornire un beneficio complessivo all'intera Comunità Portuale e principalmente identificabile in termini di:

- Efficientamento dello scambio informativo tra gli attori della comunità portuale;
- Ottimizzazione delle operazioni in porto;
- Maggiore controllo delle operazioni portuali ai fini della sicurezza in porto.

AZIONE 3: Digitalizzazione dell'ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA)

Obiettivi	Sviluppo del sistema informativo portuale a supporto di tutti i procedimenti e i processi amministrativi ed autorizzativi sia interni all'Ente che esterni (SUA) quale unica interfaccia con i soggetti deputati ad operare in Porto.
Stakeholder coinvolti	AdSP, Consip, altre PA, Comunità Portuale
Tempistiche	Avvio entro il 2019
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€4.700.000,00 Da valutare auto finanziamento/fondi comunitari per fase di avvio, sostenibilità finanziaria dell'hub a partire dal secondo esercizio

Descrizione:

Il processo di digitalizzazione dell'Ente diviene fondamentale, ai sensi del nuovo Codice dell'Amministrazione Digitale - CAD e del Piano Triennale per l'informatica nella Pubblica Amministrazione, al fine di costruire una cultura innovativa e digitale per l'intera AdSPMI e per la comunità portuale che permetta di affrontare le nuove sfide internazionali di globalizzazione adottando innovativi modelli di business, pertanto l'AdSP dovrà procedere a:

- La definizione dell'ufficio responsabile della Transizione alla Modalità Operativa Digitale (art. 17 del CAD)
- La digitalizzazione e dematerializzazione di tutti i processi interni all'Ente
- L'informatizzazione di tutti i procedimenti nei confronti dell'utenza portuale attraverso un unico sistema di front office rappresentato dallo Sportello Unico Amministrativo
- La gestione informatizzata e centralizzata del patrimonio dell'Ente
- L'utilizzo delle Piattaforme Abilitanti
- Lo sviluppo di soluzioni Open Data
- L'integrazione e l'interoperabilità con le altre piattaforme telematiche nazionali
- L'esternalizzazione su Cloud di tutti i sistemi informativi portuali
- L'interfacciamento con il PCS
- Lo sviluppo della Cartografia Operativa e del Monitoraggio ambientale in ottica IoT;
- Sviluppo di un sistema di videosorveglianza e sensoristica intelligente e integrata nell'ambito del progetto di innalzamento dei livelli di sicurezza dell'area portuale e delle aree industriali di Taranto, Massafra e Statte (finanziato dal PON Legalità 2014/2020).

Benefici attesi:

Lo sviluppo del sistema nella realtà portuale di Taranto è finalizzato a fornire un beneficio complessivo all'intera Comunità Portuale e principalmente identificabile in termini di:

- Ingegnerizzazione e razionalizzazione dei processi ed efficientamento del workload
- Efficientamento della gestione del patrimonio demaniale-marittimo;
- Ottimizzazione e dematerializzazione dei processi interni all'Ente
- Informatizzazione dei procedimenti nei confronti dell'utenza portuale
- Cooperazione applicativa tra pubbliche amministrazioni
- Innalzamento del livello di comunicazione e di soddisfazione dell'utenza e della qualità dei servizi forniti a fronte di una riduzione di tempi e costi
- Innalzamento del livello di soddisfazione dell'utenza, anche in ottica ZES.
- Innalzamento livelli di sicurezza e maggiore attrattività area portuale e aree industriali.



AZIONE 4: Monitoraggio ambientale

Obiettivi	Creazione di un sistema di supporto alle attività di monitoraggio e controllo degli impatti ambientali nel porto di Taranto
Stakeholder coinvolti	AdSP, Terminal Portuali, Capitaneria di Porto, ARPA, Ministero dell'Ambiente
Tempistiche	Identificazione dei requisiti tecnici e definizione della base d'asta da porre a bando di gara pubblica entro 1° trimestre 2019 Avvio della procedura di gara pubblica e selezione partner tecnologico / informatico entro il secondo trimestre 2019
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	6 M€ Autofinanziamento/fondi comunitari

Descrizione:

Sulla base dei piani di monitoraggio integrato definiti nel porto di Taranto ed in considerazione dell'inserimento della zona portuale tarantina nelle aree SIN, si procederà all'attuazione di un monitoraggio di tutte le matrici ambientali nelle aree a terra e negli specchi acquei del porto. Nello specifico si dovranno tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- la realizzazione di una rete di sensori per il monitoraggio ambientale da installare nelle zone portuali;
- l'acquisizione dei dati e la relativa gestione;
- lo sviluppo di algoritmi per la modellizzazione dei parametri di monitoraggio ambientale basato su quanto definito dalla normativa di riferimento;
- la definizione del workflow di riferimento per la programmazione e la gestione delle attività di monitoraggio;
- lo sviluppo di un database per il collecting dei dati e del front-end per la distribuzione delle informazioni connesse ai dati di monitoraggio con i soggetti interessati.
- Il percorso di digitalizzazione delle attività di monitoraggio prevede:
- la redazione di un bando pubblico di gara realizzato attraverso la definizione dei requisiti tecnici da porre a base di gara del Capitolato Tecnico e l'identificazione;
- l'avvio della procedura di gara pubblica per la selezione del partner tecnologico / informatico;
- l'affidamento del servizio al partner tecnologico / informatico individuato;
- l'esecuzione del servizio mediante la realizzazione della rete di monitoraggio e la relativa gestione pluriennale.

Benefici attesi:

L'intervento mira essenzialmente a:

- Salvaguardia e tutela della salute cittadina
- Individuazione tempestiva di situazioni ambientali "anomale"
- Semplificazione delle attività di monitoraggio

B. Infrastruttura fisica e tecnologica

AZIONE 5: Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Completamento e collaudo entro la metà del 2018
Costi stimati /	€15.000.000
Possibili canali di finanziamento	PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Descrizione:

L'opera rientra nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012. Gli interventi previsti in progetto consistono, sinteticamente, in:

- opere civili di ripristino delle strutture di banchina;
- opere stradali per la riqualificazione dei piazzali;
- adeguamento degli impianti di servizio e delle reti alle prescrizioni di normativa.

Nello specifico, l'insieme dei lavori previsti risultano:

- interventi di ripristino del copriferro del fronte e della sovrastruttura di banchina;
- rifacimento della pavimentazione esistente di piazzale, che risulta attualmente gravemente danneggiata, con presenza diffusa di avvallamenti, orme e priva dello strato di usura;
- regolarizzazione generale delle quote dell'area, anche attraverso la sopraelevazione delle aree, da quota +2m a quota +3m circa slm. Attualmente infatti l'area in radice al molo (la cosiddetta "banchina operativa") si trova a quota +2,90m s.l.m.m., mentre l'area interposta tra il Molo Polisettoriale stesso ed il V sporgente (la cosiddetta "banchina di servizio") si trova a quota +2,00m s.l.m.m.
- smontaggio, revamping e ripristino delle bitte;
- installazione di nuovi parabordi di tipo "cell fender";
- tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale per la nuova viabilità;
- realizzazione di una nuova recinzione di tipo doganale;
- adeguamento dell'impianto elettrico e di illuminazione dell'area;
- realizzazione di un impianto antintrusione IR;
- adeguamento dell'impianto antincendio a servizio dell'area;
- realizzazione della rete di drenaggio e collettamento delle acque verso l'impianto di trattamento.

Al termine dei lavori l'area disporrà, pertanto, di due banchine:

- una banchina operativa, da progressiva 1.500m a 1.800m, a quota + 2,90m s.l.m.m., servita da gru mobili, avente una superficie complessiva pari a circa 10.150 m²;
- una banchina di servizio, da progressiva 1.800m a 2.050m. La quota di banchina, attualmente pari a + 2,00m s.l.m.m. verrà rialzata sino a quota +2,90m. Ad essa è annesso un piazzale di servizio di circa 20.000 m².

Benefici attesi:

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- il ripristino della funzionalità delle strutture di banchina che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria;
- la riqualificazione delle aree a terra;
- l'adeguamento degli impianti elettrico e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente;
- lo sviluppo dei traffici commerciali anche tramite interventi di razionalizzazione dell'uso delle banchine e la conservazione dell'efficienza delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi all'interno dello scalo pugliese.

AZIONE 6: Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP
Tempistiche	Completamento e collaudo entro la metà del 2020
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€219.000.000

Descrizione:

Il progetto per la realizzazione dei lavori della Piastra Logistica integrata del Porto di Taranto è costituito dai seguenti interventi:

- **Piattaforma logistica (opera terminata ed inaugurata nel dicembre 2015).**

Si tratta di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea) ma come fasi di un unico processo, costituendo un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).

La Piattaforma si estende su un'area di 200.000 mq. in ambito portuale.

- **Strada dei moli ed impianti**

La strada dei moli prevede il collegamento organico ed efficiente di tutti i moli del porto di Taranto e il miglioramento dei collegamenti con la rete stradale nazionale. Le opere sono state ultimate nel 2017 e comprendono le reti idriche, fognanti, collettamento acque di pioggia, acqua industriale, illuminazione pubblica, alimentazione principale elettrica, predisposizione telefonica e telematica.

- **Ampliamento del IV sporgente**

L'ampliamento del IV sporgente prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio per una lunghezza di m 600 ed una larghezza di 120 m.

- **Darsena a Ovest del IV sporgente**

La Darsena ad Ovest del IV sporgente comprende sia la banchina di riva che le banchine di raccordo sino all'esistente darsena servizi.

- **Vasca di colmata (opera connessa).**

La Vasca di Contenimento dei Fanghi serve ad accogliere i fanghi provenienti dai dragaggi del IV Sporgente e della Darsena Ovest.

Benefici attesi:

La Piattaforma Logistica, le nuove banchine, la strada che collegherà i moli e le reti idriche/fognarie/telematiche, modificheranno in modo sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto a tutto vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell'obiettivo di diversificazione dei traffici. Il complesso di opere contribuirà, altresì, al raggiungimento dell'altro obiettivo: aumento della percentuale del traffico contenitori in import/export a discapito del semplice "trasbordo" (transhipment). Inoltre, le opere consentiranno la creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale (attualmente non esiste la continuità) a tutto vantaggio dell'accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell'abbattimento dei costi e dei tempi. Circa la Piattaforma, in particolare, trattandosi di una infrastruttura portuale, finalizzata alla realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea), concepiti, però, come fasi di un unico processo, la stessa costituirà un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).

AZIONE 7: Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Completamento e il collaudo entro la fine del 2017
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€75.000.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, Regione Puglia FSC Delibera CIPE 62/11, Fondi propri AdSP, Delib. CIPE 92/2012

Descrizione:

Opera rientrante nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

L'intervento consiste nella realizzazione di un impalcato su pali, complanare (quota +3.00 m sul l.m.m.) ed in adiacenza all'esistente banchina a cassoni, benché completamente scollegato strutturalmente dai cassoni stessi. Tale impalcato (dim. trasversale pari a 10,30 m) interessa un tratto del Molo Polisettoriale di 1200 m e consente un avanzamento di 10.10 m dell'attuale ciglio di banchina, sovrapponendosi lo sbalzo al filo banchina attuale di 20 cm. A 3.0 m dal nuovo ciglio di banchina è prevista la via di corsa esterna della gru portainers, inglobata nel corpo dell'impalcato su pali con binario tipo burbak A120 incassato e posto con l'estradosso a quota +3.0 m. All'interno del molo polisettoriale è invece prevista la realizzazione della nuova trave portabinario posta con l'asse della rotaia (burbak A120) a 100 piedi (30.48 m) dall'asse rotaia della via di corsa esterna incassata nell'impalcato su pali.

L'intervento comporta anche attività di dragaggio limitatamente a una fascia di 20 metri posta in adiacenza alla banchina esistente. I dragaggi previsti sono complementari a quelli ben più ampi previsti dal Progetto generale di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti al Molo Polisettoriale, in quanto comportano l'adozione di precauzioni tecniche per garantire la stabilità della banchina esistente a cassoni.

Infine l'intervento prevede l'integrazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche che riguarderà non solo la captazione, ma anche la regimentazione verso le unità di trattamento, conformemente alle norme di tutela dell'ambiente.

Benefici attesi:

- Consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l'approfondimento dei fondali dagli attuali -14,50, -15,50 metri ai richiesti -16,50 metri, in conformità alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto (edizione 2007);
 - Realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche tali da intervenire sino alla 24° fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione; movimentare in contemporanea 4 container da 20 piedi per volta, con un raddoppio dei cimenti statici e dinamici indotte dalle ruote delle carrelliere rispetto alle esistenti portainers da circa 50 ton/(metro lineare di binario) a circa 100 ton/(metro lineare di binario);
 - Aggiornare le reti di utenza quali l'impianto di drenaggio e l'alimentazione elettrica in Media Tensione.
- La ricaduta dell'intervento è l'incremento della funzione di HUB Internazionale del porto di Taranto.

AZIONE 8: Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Completamento e il collaudo entro la prima metà del 2018
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€83.000.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014/2020, MATTM – DM 408/01, Regione Puglia FSC Delibera CIPE n. 87/2012, Fondi propri APT, PON 2007-2013

Descrizione:

Opera rientrante nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012

L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisettoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V Sporgente (lato levante), in cui saranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50m, che consentirà l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.

In particolare verrà raggiunta la quota di -16,50 m nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del Molo Polisettoriale, ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli che, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti, si è deciso di portare a:

- quota - 15,50 nel centro della Darsena;
- quota -14,50 nella fascia di rispetto di 20 m dal Molo Polisettoriale;
- quota - 12,50 nella fascia di rispetto di 15 m dal V° sporgente.

Nella cassa di colmata saranno refluiti solamente i sedimenti non pericolosi all'origine o resi tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, a esclusione dei soli processi finalizzati all'immobilizzazione delle sostanze inquinanti stesse, attraverso processi di solidificazione/stabilizzazione. I sedimenti che in seguito a caratterizzazione risulteranno essere pericolosi saranno, infatti, gestiti al di fuori della cassa di colmata e conferiti, dopo trattamento, ad apposita discarica.

Benefici attesi:

Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono:

- Consentire l'ormeggio di navi porta contenitori di ultima generazione (fino a 18.000 TEU);
- Sviluppare la funzione di HUB Internazionale logistico/portuale e gateway europeo del porto di Taranto.

In termini numerici si rappresenta che l'obiettivo primario dell'intervento (che si associa ad altri interventi in corso) è quello di riportare i traffici containers del porto di Taranto, ovvero del molo Polisettoriale, alla situazione pre-crisi (anni 2005-2009), in cui erano movimentati mediamente 750.000 TEUs.

AZIONE 9: Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo

Obiettivi	Miglioramento dell'offerta di servizi
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Completamento e collaudo entro la fine del 2017
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€12.755.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Descrizione:

L'opera prevede la realizzazione di un edificio polifunzionale sul molo S. Cataldo con la riqualificazione delle aree esterne.

L'opera intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del Piano Regolatore Portuale, un processo di valorizzazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto.

L'edificio è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzo prevedendo lo svolgimento delle seguenti attività:

- promozionali della cultura marittima: auditorium polifunzionale sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche;
- servizi ai passeggeri e croceristi;
- attività di servizio e accoglienza (informazioni, zona relax, bar, servizi igienici).

Benefici attesi:

La realizzazione del Centro Servizi Polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo del porto di Taranto ha come obiettivo l'attivazione di un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, attraverso la generazione di una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali tra la città vecchia e il porto. Ciò in linea con gli obiettivi del PO volti, tra l'altro, al potenziamento delle strutture portuali e all'adeguamento delle stesse ai migliori standard operativi. La "struttura portuale" sarà, quindi, da intendersi sia come insieme di infrastrutture che come servizi offerti, che siano in grado di innescare un processo virtuoso di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale del territorio locale e, in un'ottica di Area Logistica Integrata, di complementarietà di tutto l'insieme di servizi offerti a livello pugliese. In considerazione del fatto che nel Centro Servizi verranno svolte attività di servizio a passeggeri e croceristi, l'intento è quello di sviluppare tale tipologia di traffico nel porto di Taranto, sempre ai fini della diversificazione dell'offerta portuale e della crescita del turismo sostenibile attraverso l'aumento dell'attrattiva del territorio attraverso lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra finalizzato altresì alla promozione di un marchio regionale comune.

AZIONE 10: Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi

Obiettivi	Miglioramento dell'offerta di servizi
Stakeholder coinvolti	AdSP
Tempistiche	Avvio dei lavori a fine 2017
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 7.800.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

Descrizione:

L'intervento è volto alla realizzazione di due edifici, nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove potranno trovare idonea sistemazione logistica gli addetti alle attività portuali di servizio quali piloti, rimorchiatori, barcaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.

Benefici attesi:

La soluzione progettuale individuata nell'attuale analisi risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.

AZIONE 11: Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante

Obiettivi	Compliance normativa
Stakeholder coinvolti	AdSP
Tempistiche	Avvio dei lavori nella seconda metà del 2017
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 18.050.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

Descrizione:

Il progetto prevede la realizzazione di:

- reti interraste per la raccolta, il collettamento, il trattamento e lo scarico in mare delle acque di pioggia derivanti dal ruscellamento nelle aree comuni del Porto di Taranto;
- rete fognante nella zona di levante del Porto di Taranto;
- rete di distribuzione di acque industriali per l'impiego di acqua meteorica trattata e recuperata come acqua di lavaggio per la rete fognante, di lavaggio per i piazzali e per l'irrigazione delle aree a verde.

Benefici attesi:

Adeguamento delle reti impiantistiche alle normative vigenti.

AZIONE 12: Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	In corso la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 25.500.000/ PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, Art. 36 L. 166/02 (DM 18/13), Protocollo d'intesa MIT n. 7 21/10/2002

Descrizione:

Il progetto ha per oggetto gli interventi di:

- rettifica ed allargamento della banchina di levante del Molo San Cataldo;
- rifodero della banchina Calata 1.

L'area complessiva, nella quale si inseriscono gli interventi si estende, nel suo complesso, per circa sei ettari, ed è conformata dalle due banchine oggetto degli interventi, e dalle zone ad esse retrostanti, fino al confine con le aree ferroviarie poste a nord del porto. La Calata 1 si sviluppa per complessivi 230 metri circa, mentre la banchina di levante del Molo San Cataldo ha un'estensione in lunghezza pari a circa 360 metri. Nella parte meridionale della banchina, è presente una rientranza, di circa 25 metri di profondità, e lunghezza pari a 230 metri circa. Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto; Autorità di Sistema Portuale, uffici pertinenziali...).

In progetto sono previste le opere necessarie per il consolidamento della Calata 1 e la rettifica e l'ampliamento della banchina di levante del molo S. Cataldo, attraverso l'eliminazione dell'attuale risega, e la sistemazione delle aree retrostanti.

L'intervento al Molo S. Cataldo prevede la rettifica del filo banchina esistente del I Sporgente, che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. L'area dell'intervento si estende per circa 230 m., con una larghezza pari a circa 25 m. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato di spessore complessivo pari a 1.60 m costituito da travi e piastre prefabbricate solidarizzate tra loro da un getto di completamento in c.a. La quota finale del rustico del piazzale è 2.80 m.

L'intervento in Calata 1 prevede invece il rifodero della banchina esistente realizzata a massi sovrapposti. Attualmente i massi realizzati in calcestruzzo presentano un avanzato stato di degrado mentre nei piazzali retrostanti si osservano cedimenti diffusi del piano campagna probabilmente dovuti alla fuoriuscita della parte fina del materiale di riempimento attraverso i giunti tra i massi. Ciò ha addirittura portato l'AdSP a recintare l'area ed interdirne l'accesso in attesa dei lavori di adeguamento. La soluzione di progetto adottata per il consolidamento/recupero strutturale del muro di banchina consiste nella realizzazione di un incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione di un telaio costituito lato mare da pali di c.a. e palancole metalliche collegate attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di c.a. posti alle spalle del muro attuale.

Benefici attesi:

L'intervento prevede la rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e il consolidamento della Calata 1 del Porto Mercantile di Taranto.

AZIONE 13: Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente

Obiettivi	Miglioramento dell'offerta
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Avvio dei lavori a metà 2018
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 14.000.000,00 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Descrizione:

Opera rientrante nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

L'intervento consiste nella realizzazione nel porto fuori rada di una diga a gettata, di lunghezza pari a 500 metri, denominata "Tratto di Ponente", posizionata a circa 100m dal paleo alveo del fiume Tara esistente.

La nuova diga foranea sarà realizzata in massi naturali ed artificiali, tipologia strutturale che meglio si adatta alle caratteristiche geotecniche dei fondali.

La scogliera sarà costituita da un nucleo in tout-venant di cava, da uno strato filtro in massi naturali e da una mantellata. Quest'ultima sarà realizzata con due strati di tetrapodi, di pezzatura variabile tra 16 e 20 t, lungo il lato esterno della scogliera e in corrispondenza delle testate, in massi naturali di IV categoria lungo il paramento interno del corpo diga.

Più dettagliatamente le opere consistono in:

- dragaggio ambientale per la rimozione dei sedimenti "GIALLI" e "ROSSI", di cui al "Piano di gestione dei sedimenti" redatto da ISPRA, nel quale sono state definite quattro classi in funzione del livello di contaminazione dei sedimenti;
- dragaggio del fondale marino, a quote diverse, in corrispondenza dell'impronta della diga per la completa rimozione dei sedimenti comprimibili;
- imbonimento del letto di fondazione, eseguito per mezzo di pietrame scapolo 5-50kg, fino alle quote di progetto;
- formazione del nucleo in tout-venant di cava, avente pezzatura del peso 5-100kg;
- realizzazione dello strato filtro, previa posa in opera di geotessuto a protezione del nucleo e formazione della berma al piede;
- realizzazione della mantellata interna, per mezzo di massi naturali di IV categoria (7-10t);
- realizzazione di massi artificiali del tipo "tetrapodo", di pezzatura pari a 16t e 20t e successiva movimentazione, trasporto e posa in opera, secondo le sezioni di progetto, per la formazione della mantellata esterna.

Benefici attesi:

All'intervento è assegnata la funzione di migliorare il sistema di difesa artificiale del porto commerciale di Taranto. La costruzione del tratto di Ponente della diga foranea determina un miglioramento della sicurezza della navigazione, in termini di agitazione residua, agli accosti della banchina del porto fuori rada ed all'interno del cerchio di evoluzione

AZIONE 14: Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord

Obiettivi	Sostenibilità ambientale
Stakeholder coinvolti	AdSP
Tempistiche	Avvio dei lavori ad inizio 2018
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 700.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

Descrizione:

Si tratta di un intervento di bonifica reso necessario a seguito della caratterizzazione delle “aree libere a terra” eseguita dall’Autorità portuale di Taranto e sottoposta all’esame del Ministero dell’Ambiente. Alla luce dei risultati dell’Analisi di Rischio sito specifica, eseguita nell’ Aprile 2013, è necessario procedere alla rimozione del terreno contaminato nelle aree adiacenti il Varco Nord.

Benefici attesi:

L’intervento di che trattasi si propone quale strumento finalizzato ad annullare il rischio ambientale per la risorsa idrica sotterranea.

AZIONE 15: Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo

Obiettivi	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
Stakeholder coinvolti	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
Tempistiche	Avvio dei lavori nella seconda metà del 2017
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€18.800.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

Descrizione:

L'intervento prevede la ricostruzione dell'impalcato in CAP, previa demolizione del manufatto preesistente (attualmente inagibile), ubicato in corrispondenza della testata del molo a giorno "San Cataldo". Superficie impalcato interessato dai lavori circa mq 8.100.

Benefici attesi:

Riqualificazione del porto storico di Taranto, diversificazione e potenziamento dei traffici.

L'intervento si pone, in particolare, l'obiettivo di reintegrare l'importante funzione svolta dal molo nell'ambito delle attività portuali previste.

Lungo il molo infatti, operano le imprese portuali addette alle attività di imbarco/ sbarco movimentazione di merci varie su veicoli commerciali da e su navi ro-ro e per le operazioni di imbarco e sbarco di merci varie.

L'obiettivo primario dell'intervento prevede nello specifico il ripristino della staticità delle strutture, profondamente e diffusamente danneggiate e/o degradate, e di prevenire la ricomparsa dei fenomeni di degrado di tutte le parti esposte all'aggressione dell'ambiente marino circostante.

C. Accordi e Partnership

AZIONE 16: Accordi e partnership per l'incremento traffici commerciali e sviluppo attività industriali e logistiche

Obiettivi	Incremento dei traffici commerciali, sviluppo dell'industria locale e di attività industriali e logistiche.
Stakeholder coinvolti	AdSP, MIT, compagnie armatoriali, terminalisti, imprese di logistica, imprese del cluster portuale e del territorio in genere,
Tempistiche	Entro 2018 primi accordi per poi proseguire nel 2019 e 2020.
Costi stimati /	n.a. – Personale AdSP
Possibili canali di finanziamento	€40.000,00 per lo studio su agroalimentare.

Descrizione:

Scouting dei possibili partner a valle dei vari completamenti infrastrutturali. Rafforzamento del dialogo commerciale con le compagnie armatoriali per identificare le condizioni di competitività utili a rendere lo scalo tarantino preferibile rispetto ad altri. In particolare, nel triennio l'AdSPMI si attiverà per la definizione e selezione di uno o più terminalisti per il Molo polisettoriale, alla luce dell'intervento infrastrutturale di ammodernamento della banchina di ormeggio e prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina.

Costruzione e finalizzazione – in raccordo con il MIT – di un percorso di valorizzazione della Piastra logistica, per l'avvio della sua operatività, con connesse azioni di promozione a livello nazionale e globale, nonché di ultimazione del raccordo ferroviario con la Stazione di Cagioni. Va considerata, con riferimento alla piastra, la vocazione servente alla catena del freddo con auspicato impatto positivo della costituenda ZES Ionica.

Con riferimento al Distripark, si lavorerà con i soci della omonima società in liquidazione per poter direttamente pianificare e realizzare i lavori per la messa sul mercato dell'area retro-portuale.

Effettuazione – in ottica di valorizzazione delle infrastrutture portuali e logistiche – di uno studio sui servizi di logistica e trasporto dal porto per la filiera agroalimentare (progetto Fresh Port).

Benefici attesi:

L'attrazione di operatori interessati a beneficiare dell'infrastrutturazione del Molo polisettoriale, della piastra logistica e (auspicabilmente) del Distripark incrementerà il ruolo del porto come hub Internazionale.

AZIONE 17: Accordi e partnership per lo sviluppo di traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica per la promozione della cultura del mare

Obiettivi	Incremento dei traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica locale e valorizzazione del brand Taranto collegato al mare
Stakeholder coinvolti	AdSP, MIT, MiBACT, ENIT, Compagnie crocieristiche, terminalisti crociere, Aeroporti di Puglia, Regione Puglia, Puglia promozione, Regione Basilicata, Comune di Taranto, sistema museale, giornalisti e blogger/influencer, provider di servizi turistici a terra.
Tempistiche	2018 - 2019
Costi stimati /	n.a. – Personale AdSP
Possibili canali di finanziamento	€ 40.000,00 per l'analisi del traffico crocieristico internazionale.

Descrizione:

Nel triennio, l'AdSP valorizzerà gli accordi già stipulati in termini di arrivi crocieristici, procedendo lungo quattro direttrici:

- Rafforzamento del dialogo con le compagnie crocieristiche, per recepire in anticipo, rispetto al mercato, esigenze di servizi e "prodotti" innovativi da realizzare concretamente e tempestivamente nella realtà tarantina che renderebbero preferibile il porto come toccata di tali compagnie.
- Interlocuzione con il MIT e con Aeroporti di Puglia per facilitare l'attivazione di iniziative turistiche caratterizzate da spostamenti intermodali aereo-crociera (fly & cruise), anche valorizzando l'aeroporto di Grottaglie come scalo per voli charter.
- Interlocuzione con il MiBACT, l'ENIT, la Regione Puglia e la Regione Basilicata e il Comune di Taranto per la definizione e la promozione di percorsi turistici integrati mare-terra sia nella città di Taranto sia nel bacino turistico circostante.
- Facilitazione di accordi tra compagnie crocieristiche, terminalisti crociere, tour operator internazionali e operatori locali per la promozione di offerte turistiche integrate per i crocieristi.
- Partecipazione a eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare.
- Studio sul traffico crocieristico internazionale (Taranto Home port for cruise traffic)

Benefici attesi:

Il perseguimento di accordi e partnership miranti ad inserire il porto all'interno di un'offerta turistica integrata renderà lo scalo tarantino più appetibile alle compagnie crocieristiche in qualità di proporsi come "home port" per partenze di crociere dirette verso la Grecia o il Mediterraneo orientale, migliorando il posizionamento di Taranto rispetto ai competitor, anche in ottica di destagionalizzazione dei flussi turistici. L'incremento dei flussi turistici transitanti per il porto di Taranto potrà avere impatti positivi sull'intero territorio, soprattutto se sforzi congiunti con enti e operatori locali riusciranno ad incrementare i tempi di permanenza e la spesa media dei turisti sbarcati a Taranto.

Maggiore integrazione e networking dell'AdSPMI nei confronti del sistema di attori che operano per la promozione della città di Taranto nella sua vocazione di città di mare.

D. Sviluppo e miglioramento offerta dei servizi in porto

AZIONE 18: Analisi competitività dei servizi portuali

Obiettivi	Individuazione delle principali leve di competitività del porto di Taranto relativamente agli aspetti connessi ai servizi portuali
Stakeholder coinvolti	AdSP Mar Ionio, AdSP panel di riferimento, Capitaneria di Porto di Taranto, Comando Generale delle Capitanerie di Porto, Imprese Servizi Portuali, Imprese Servizi Tecnico Nautici
Tempistiche	Realizzazione benchmark comparativo entro fine 2019
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€80.000 Autofinanziamento/fondi per studi su asse 3 PON Infrastruttura e Reti 2014-2020

Descrizione:

Conduzione di un'analisi di benchmark per la valutazione del livello di competitività del porto di Taranto rispetto ad un panel di porti nazionali, selezionati in funzione del livello di competitività e possibile concorrenza con il Porto di Taranto, in relazione ai servizi portuali erogati, con particolare riferimento ai servizi relativi a:

- Servizi tecnico - nautici di rimorchio, pilotaggio, ormeggio e battellaggio,
- rifiuti solidi e liquidi - raccolta acque,
- pulizia e disinquinamento specchi,
- antinquinamento e pronto intervento;
- guardia ai fuochi
- bunkeraggio

Lo studio sarà finalizzato all'individuazione per ciascun servizio erogato nei porti oggetto di analisi delle seguenti caratteristiche di rilievo, ovvero:

- obbligatorietà del servizio nel porto, eseguita attraverso l'analisi delle disposizioni sia nazionali che locali vigenti che regolamentano il servizio
- tariffa applicata per l'espletamento del servizio

Benefici attesi:

L'intervento porrà le basi per l'identificazione e l'avvio di azioni di remediation in merito ai servizi portuali da porre all'attenzione sugli opportuni tavoli di lavoro istituzionali finalizzate all'incremento della competitività del Porto di Taranto.

AZIONE 19: Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario

Obiettivo	Strutturazione del servizio ferroviario nel porto di Taranto
Stakeholder coinvolti	AdSP, Rete Ferroviaria Italiana, Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, Autorità di Regolazione dei Trasporti
Tempistiche	Realizzazione della fattibilità economica e del piano industriale entro 2019
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	100.000€ Autofinanziamento AdSP, altra fonte da valutare

Descrizione:

L'intervento prevede la realizzazione da parte di AdSP dell'analisi di fattibilità economica e la definizione del piano industriale volta alla valutazione dei costi e dei benefici della creazione di una società in-house partecipata da AdSP, che svolga le funzioni di Operatore Ferroviario ed Operatore di Impianto, così come definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per la fornitura del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Taranto ed i servizi connessi alle attività terminalistiche dello scalo ferroviario, sia con riferimento al Molo polisettoriale che alla Piastra logistica (nonché, in prospettiva, al Distripark).

Benefici attesi:

La creazione della società di servizi ferroviari sotto il governo dell'AdSP consentirà:

- Imparzialità nell'erogazione dei servizi nei confronti delle Imprese Ferroviarie;
- Semplificazione degli oneri per le Imprese Ferroviarie
- Abilitazione alla strutturazione di misure strutturali ed organizzative finalizzate a promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario a servizio dei traffici marittimi

E. Organizzazione dell'Ente

AZIONE 20: Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne

Obiettivi	Efficientamento delle articolazioni amministrative dell'Ente
Stakeholder coinvolti	AdSP – OIV – CdG e OPRM
Tempistiche	Piano di change management entro la prima metà del 2018
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Costi necessari per formazione del personale direttamente interessato al supporto degli organismi RPCT e OIV (nei limiti delle risorse disponibili in bilancio per attività formative)

Descrizione:

In ottemperanza alla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante "Individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'Anno 2017", del 31 maggio 2017, l'AdSP ha adempiuto a quanto necessario al perseguimento dei seguenti tre obiettivi operativi:

- a) Ridefinizione dell'organizzazione degli uffici;
- b) Operatività delle articolazioni organizzative, al fine di consentire l'avvio delle AdSP stesse;
- c) Consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione.

Con particolare riferimento all'Obiettivo A), l'AdSP del Mar Ionio ha approvato la nuova Struttura Organizzativa e successivamente è stata approvata dal MIT la nuova Pianta Organica, ciò al fine di rispondere alle esigenze di: Definizione del modello organizzativo più adeguato al raggiungimento degli obiettivi dell'Ente, quali identificati dalla norma nonché al perseguimento della Vision 2030; Implementazione di un nuovo modello organizzativo individuato in costante dialogo con il personale dell'Ente; identificazione di gruppi di lavoro trasversali alle direzioni per attività specifiche; Rafforzamento delle attività di coordinamento tra gli uffici; Introduzione di nuovi organismi indipendenti quali: l'OIV e Struttura Tecnica Permanente e RPCT e relativo ufficio di supporto.

Nel corso del 2018 è stato nominato l'OIV ed avviata l'attività per l'implementazione del Sistema di Valutazione delle Performance dell'AdSP del Mar Ionio.

Benefici attesi:

Mediante il nuovo modello organizzativo e la costituzione/consolidamento dei nuovi organismi l'AdSP ottempererà ai dettami normativi e potrà ottenere performance elevate sia in termini di efficienza degli uffici, sia in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente di lavoro per il personale, valorizzando allo stesso tempo le risorse interne in relazione alle nuove attività in capo all'AdSP.

AZIONE 21: Formazione continua del personale dell'AdSP

Obiettivi	Incremento delle capacità istituzionale dell'Ente
Stakeholder coinvolti	AdSP,
Tempistiche	attività continua nel 2019
Costi stimati /	€ 26.085
Possibili canali di finanziamento	Fondi AdSP.

Descrizione:

Alla luce delle competenze e delle responsabilità attribuite alle Autorità di Sistema Portuale dalla riforma della governance (D.lgs. 169/2016), l'AdSP del Mar Ionio ha l'esigenza di costante attività di formazione e aggiornamento del personale al fine di garantire il corretto espletamento di tutte le funzioni previste dalla norma. In tal senso risultano necessari opportuni momenti formativi per il personale che possono realizzarsi anche in forma di e-learning e autoaggiornamento, in considerazione del budget limitato per tali attività.

Gli ambiti di competenza rispetto ai quali l'AdSP dovrà aumentare la propria capacità amministrativa sono relativi a:

- Formazione in tema di **Team building** e lavoro di squadra.
- Valorizzazione delle **performance**: dal lavoro *task-focused* al lavoro *goal oriented*
- **Anticorruzione e Trasparenza e Valutazione delle Performance**: momenti formativi collettivi (rivolti a tutto il personale) e individuali (rivolti al personale direttamente coinvolto a supporto del RPCT e OIV).
- **Marketing e comunicazione**, per la promozione del porto sul territorio e a livello internazionale, finalizzata sia all'attrazione di investitori, operatori e partner commerciali, sia alla valorizzazione del porto come "porta d'accesso" (turistica e commerciale) al territorio.
- **Semplificazione amministrativa**, per l'implementazione dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale;
- **Innovazione digitale**, per supportare l'AdSP nella digitalizzazione delle infrastrutture e dei processi logistici, oltre che per abilitare un percorso partecipato di innovazione digitale che interessi l'intera filiera marittima. Momenti formativi specifici potranno essere previsti per diversi target all'interno dell'Ente.

Benefici attesi:

Il rafforzamento delle competenze interne abilita l'Ente ad affiancare alle tradizionali attività amministrative e tecniche connesse alla *mission* dell'AdSP ulteriori filoni innovativi di attività funzionali ad assolvere gli adempimenti previsti dalla norma, ma anche a perseguire la Vision di lungo periodo del Porto.

AZIONE 22: Sviluppo comunicazione interna all'ente e delle attività di team building

Obiettivi	Migliorare la socializzazione interna e il coinvolgimento del personale nella definizione delle strategie e nella promozione di una cultura della performance aziendale.
Stakeholder coinvolti	AdSPMI
Tempistiche	Entro il 2017 per la comunicazione interna e entro il 2019 per il team building
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	n.a. / Personale AdSP Per il team building e la diffusione della cultura della performance aziendale: 20.000 €

Descrizione:

Al fine di promuovere la partecipazione delle diverse anime organizzative all'orientamento dei momenti decisionali dell'Ente e abilitare una programmazione infrasettoriale, l'AdSP può dotarsi di strumenti di collaborazione e comunicazione interna secondo i più elevati standard di organizzazioni di mercato complesse.

L'AdSP introdurrà nello specifico i seguenti strumenti:

- Rassegna stampa quotidiana disponibile sulla rete intranet dell'Ente;
- Newsletter settimanale/mensile con approfondimenti tematici e possibilità di contributi prodotti internamente dal personale;
- Momenti periodici di incontro del personale e di aggiornamento circa lo stato di avanzamento della Vision e delle attività dell'AdSP;
- Sessioni di lavoro per la promozione del team building aziendale;
- Incontri con il personale per accompagnare il processo di diffusione della cultura di performance aziendale (Piano della performance).

Benefici attesi:

La comunità dell'AdSP è più coesa e coinvolta e contribuisce maggiormente al funzionamento efficiente dell'Ente.

L'AdSP si rafforza come luogo di lavoro attrattivo per la comunità cittadina e diventa attrattore di talenti.

Adozione di nuove metodiche di lavoro di gruppo, come strumento sia per la coesione aziendale sia per la migliore adesione agli sfidanti obiettivi dell'Ente.

AZIONE 23: Avvio e piena operatività dell'Agenzia del lavoro portuale

Obiettivi	Sostegno all'occupazione
Stakeholder coinvolti	AdSP, MIT, Sindacati, Agenzia per la Coesione Territoriale
Tempistiche	Entro fine 2017 avvio, 2018/2019 piena operatività
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€20.000 per il 2017, € 105.000 per 2018 e € 120.000 per 2019

Descrizione:

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'istituzione, nel porto di Taranto, dell'Agenzia del lavoro portuale secondo le previsioni del D.L. 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017, recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. L'istituzione di tale Agenzia è stata prevista per facilitare la gestione delle crisi occupazionali verificatesi nei porti di transhipment di Taranto e Gioia Tauro con la fine degli ammortizzatori sociali.

L'Agenzia ha iniziato le sue attività assicurando agli aventi diritto continuità nella corresponsione degli ammortizzatori sociali ed ha in corso le procedure necessarie per perfezionare la sua dotazione di personale e attrezzature. A valle del completamento del Piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 si prevede la predisposizione ed attuazione di piani operativi di intervento per il lavoro portuale finalizzati alla formazione professionale per la riqualificazione o la riconversione e la ricollocazione del personale interessato nelle nuove attività che si prevede siano attivate nel Porto di Taranto.

Benefici attesi:

L'Agenzia del lavoro portuale del Porto di Taranto consentirà l'assorbimento da parte delle imprese nel porto dei circa 520 lavoratori ex Tct posti in mobilità dal 31 dicembre 2016, nonché l'elargizione di un'indennità di mancato avviamento – comprensiva di una quota di formazione professionale - per i marittimi e i portuali che non dovessero essere ricollocati.

F. Porto e territorio

AZIONE 24: Sviluppo del “Port Exhibition Center” e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche al porto/area industriale

Obiettivi	Concettualizzazione progettazione e realizzazione di una sede multifunzione (“port exhibition centre”), come struttura per la presentazione del contesto portuale (centro visite, centro mostre e manifestazioni/conferenze; centro informativo/interattivo, ...). Progettazione e realizzazione di un sistema modularizzato di “visita” al porto, diversificato e diretto a diversi possibili gruppi di utenti (cittadini, turisti, scolaresche di diverso grado,...) in modo da aumentare l’attrattiva di Taranto unitamente allo sviluppo dell’identità marittimo portuale.
Stakeholder coinvolti	Impresa di servizi; Imprenditori industriali e portuali; terminalisti; altre amministrazioni
Tempistiche	Sistema di visite: Progettazione 2019; implementazione da 2018 Port Exhibition Centre: entro 2019
Costi stimati	
Possibili canali di finanziamento	Programmazione visite Port exhibition centre: da valutare

Descrizione

- In collaborazione con le strutture interne dell’ADSP e con il supporto di un fornitore di servizi selezionato, si organizzerà un sistema modularizzato e standardizzato per l’organizzazione di visite offerte a diverse categorie di utenti, sia gratuite che, in prospettiva, a pagamento.
- Sarà selezionato il soggetto che si occuperà di supportare ADSP nella progettazione del sistema, e dei percorsi, con l’individuazione delle tipologie e condizioni tecniche e normative per le visite e che attiverà le azioni per la partenza sperimentale dell’iniziativa, la quale potrebbe comprendere la visita ad alcuni partner industriali delle iniziative (es. Ilva, ecc.)
- In collaborazione con il soggetto individuato saranno analizzati aspetti normativi e di sicurezza, tecnici e di altra natura.
- Concettualizzazione progettazione e realizzazione di una sede multifunzione (“port exhibition centre”), come struttura per la presentazione del contesto portuale (centro visite, centro mostre e manifestazioni/conferenze; centro informativo/interattivo, ecc.)

Benefici attesi

- Apertura del porto alla città come parte della strategia di creazione dell’identità marittimo portuale
- Incremento visitatori alla città di Taranto (attrattiva)
- Promozione del porto presso soggetti visitatori con ricadute di “conoscenza del brand”
- Avvicinamento delle giovani generazioni, attraverso le visite, all’ambito del porto

AZIONE 25: Normazione e interventi per organizzazione di eventi in area portuale

Obiettivi	Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, si predispongono le condizioni tecniche e normative per permettere l'organizzazione di eventi in aree sotto il controllo dell'AdSP.
Stakeholder coinvolti	Amministrazioni pubbliche locali;
Tempistiche	Parti immateriali: inizio 2018; Realizzazione tecnica; metà 2018
Costi stimati /	€500.000
Possibili canali di finanziamento	Da valutare

Descrizione:

- L'AdSP intraprenderà una mappatura della possibile utilizzazione di aree collocate sotto la propria competenza gestionale per la realizzazione di eventi (es. concerti, gare, spettacoli, percorsi di visita, ecc.), predisponendo le condizioni normative e tecniche (anche con eventuali interventi di adattamento e attivazione di impiantistica) a tale fine.
- È predisposto inoltre, un capitolato con le condizioni di utilizzo e le modalità di richiesta.

Benefici attesi:

- Reale supporto alla promozione del territorio attraverso la facilitazione di attività attrattive anche a livello turistico
- Aumento della visibilità del porto e del legame fra porto e città

AZIONE 26: Piano di interventi 2018-2020 per aree “leisure/ambientali” in ambito portuale e urbano - Waterfront

Obiettivi	Concretizzare, sotto l’aspetto percepibile della qualità degli spazi, l’impegno dell’AdSPMI a contribuire – insieme all’Amministrazione comunale – alla costruzione di un ambiente riqualificato capace di valorizzare le risorse naturali architettoniche e culturali, offrendo alla cittadinanza nuove opportunità per l’utilizzo del contesto dell’interfaccia città-porto e più in generale degli spazi urbani che evidenziano la relazione fra città, porto e risorsa marina.
Stakeholder coinvolti	Municipalità; altri enti territoriali; imprese insediate nell’area industriale.
Tempistiche	Disegno e prima valutazione del piano: 2018/19 Primi interventi pilota: 2020
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Elaborazione/progettazione: €600.000 Da valutare

Descrizione:

- In una prospettiva di avvicinamento e integrazione fra porto e città, l’AdSPMI avvierà, come proposta autonoma da sviluppare, valutare e condividere con le altre realtà istituzionali (Municipalità, proprietari industriali) e il coinvolgimento partecipativo della cittadinanza e di giovani professionisti (es. concorso di idee per giovani architetti), uno o più piani-progetto integrato orientato allo sviluppo coordinato di interventi (es. parco ciclabile lineare lungo il confine portuale, spazi per attività sportiva, zone di “valorizzazione” di micro-giacimenti ambientali di biodiversità, punti di osservazione e informazione; spazi di gioco urbani per bambini, ecc.) volto alla fruizione nel tempo libero per la cittadinanza.

Benefici attesi:

- Riqualificazione e valorizzazione di aree marginali e ambientalmente degradate, in particolare ma non unicamente nella zona di interfaccia città/porto; creazione di opportunità di “leisure” per la popolazione; contributo alla valorizzazione del rapporto fra comunità cittadina e porto, nella direzione dell’avvicinamento
- Creazione di aree con valori ambientali specifici (es. sviluppo o conservazione di biodiversità, ecc.)

AZIONE 27: Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio "BES" a livello urbano e di ADSP

Obiettivi	Migliorare la qualità dei processi nel campo della gestione ambientale e della sostenibilità nell'area di Taranto attraverso a promozione e l'applicazione dei protocolli di analisi e valutazione del sistema multi-indicatore sul benessere territoriale "BES" (Benessere Equo e Sostenibile - ISTAT), per l'applicazione sia a livello di Municipalità che, per quel che concerne la parte degli impatti, di AdSP
Stakeholder coinvolti	Municipalità; Industrie leader
Tempistiche	2019
Costi stimati /	€50.000
Possibili canali di finanziamento	Da valutare

Descrizione:

- Il sistema BES (Benessere Equo e Sostenibile) è un modello di misurazione del benessere e della qualità della vita basato su 12 classi di indicatori, che può essere applicato per la valutazione della qualità della vita in precisi ambiti territoriali (es. città, province, Stato). Dal 2016 lo Stato lo ha introdotto nella propria legislazione come sistema di riferimento per la valutazione delle politiche.
- L'AdSP, intende promuovere con una serie di azioni, in collaborazione con le istituzioni locali e fornendo supporto ove utile e necessario, l'adozione di questo sistema di indicatori affinché il contesto tarantino divenga oggetto di un processo di valutazione e gestione basato sul BES, con l'obiettivo di valutare e indirizzare meglio le scelte di politica e un miglioramento della qualità della vita dei cittadini.
- Per quel che concerne l'AdSP, si realizzerà un modello procedurale interno, affinché, nell'ambito dei processi decisionali di maggiore rilevanza sia resa obbligatoria una valutazione dell'impatto delle azioni su indicatori di tipo BES sulle collettività di riferimento

Benefici attesi:

- Miglioramento delle conoscenze e dell'informazione sullo stato della qualità della vita nella città di Taranto e miglioramento concreto dei processi decisionali collettivi nella direzione della sostenibilità;
- Riconoscimento del contesto tarantino e dell'AdSP, come contesto di applicazione di modelli avanzati di gestione e sviluppo sostenibile;
- Supporto, in ottica collaborazione inter-istituzionale, allo sviluppo di un ruolo attivo del porto nell'ambito cittadino come importante istituzione identitaria del contesto.

AZIONE 28: Avvio del cluster industriale-marittimo tarantino e del “cruise-cluster”

Obiettivi	Accelerare, anche attraverso la costituzione di eventuale soggetto, la formazione e lo sviluppo di un contesto intersoggettivo di “comunità industriale-marittima territoriale”, per sviluppare in una prospettiva coordinata il senso identitario, le opportunità relazionali e collaborative e la diffusione di strategie e modelli operativi condivisi e forme innovative di partnership nel business. L’azione sarà sviluppata sia in generale che, come priorità, nello specifico sotto-ambito interessato allo sviluppo delle crociere e della nautica.
Stakeholder coinvolti	Enti locali; imprese; associazioni e rappresentanti di categorie; altre istituzioni (es. centri di formazione)
Tempistiche	2018 - 2019
Costi stimati /	€300.000
Possibili canali di finanziamento	Da Valutare

Descrizione:

- In considerazione dell’attuale debole livello di interazione fra i soggetti che costituiscono in potenza la comunità marittima e industriale, l’AdSP si attiva per un’accelerazione rapida del processo di “aggregazione” proponendo e coordinando un percorso di aggregazione basato sulla formalizzazione e promozione di un “network” (rete) industriale-marittimo partendo dai soggetti leader, secondo un modello (cluster) adottate con successo a livello internazionale – anche attraverso la collaborazione con associazioni (es. RETE).
- L’AdSP sviluppa l’innescio del network, attraverso la costituzione di un soggetto (es. associazione) e promuove dalla sua posizione di “leadership”, la formazione e l’arricchimento della rete, con l’impegno diretto dei vertici e la predisposizione di risorse adeguate per gli aspetti organizzativi e promozionali e per l’alimentazione di alcuni primi “progetti di cluster” (es. mappatura dei soggetti e delle interazioni; costruzione di una visione condivisa del contesto e delle opportunità di cooperazione; organizzazione di eventi in comune)
- L’AdSP promuove, in particolare, in tempi rapidi, la formazione di un sotto-livello della rete, immaginato come sub-strato di una “partnership” di business, comprendente gruppi e soggetti attivi nei settori collegati alle crociere e alla nautica, sul modello di buone pratiche di “cruise cluster”.

Benefici attesi:

- Accelerazione del processo di formazione di un contesto di “comunità industriale-marittima” e della sua identità; diffusione e promozione di innovazione dei processi di collaborazione e cooperazione, nel senso della partnership fra privati e fra pubblico e privati; sviluppo di analisi e di progettazione condivisa di iniziative; creazione di un gruppo di soggetti anche imprenditoriali (fornitori di servizi, ecc.) per l’auto-organizzazione coordinata del sistema di offerta rivolto al segmento crociere/nautica, ispirato alle buone prassi dei “cruise-cluster” urbane.

AZIONE 29: Zona Economia Speciale (ZES) Ionica

Obiettivi	Avvio dell'operatività della ZES Ionica Interregionale.
Stakeholder coinvolti	AdSP, Presidenza del Consiglio, Regione Puglia, Regione Basilicata, Comuni interessati.
Tempistiche	2019-2020
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Azione a costo zero.

Descrizione:

Nel 2017, attraverso il Decreto per il Mezzogiorno - Legge n. 91 del 20 giugno 2017, il Governo italiano ha iniziato un percorso volto alla creazione di Zone Economiche Speciali (ZES) nelle Regioni del Sud Italia, al fine di: accelerare lo sviluppo economico; creare nuovi posti di lavoro; attirare investitori stranieri.

Il DPCM n. 12 del 25 gennaio 2018 ha fissato le modalità per l'istituzione di una ZES, la sua durata, le politiche per la delimitazione dell'area, le regole per l'accesso e le altre condizioni generali.

Al fine di sostenere il processo di implementazione delle ZES, la Commissione Europea tramite il Servizio di Assistenza per le Riforme Strutturali (SRSS) ha avviato, su richiesta della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il progetto "Supporto per l'istituzione di Zone Economiche Speciali in Italia". Gli ambiti di intervento del progetto, affidato a Ernst & Young, sono:

- a) la governance delle ZES;
- b) le misure di semplificazione amministrativa a beneficio delle imprese localizzate nelle Zone;
- c) l'identificazione dei settori e degli investitori target;
- d) la definizione di marketing per la promozione delle opportunità delle ZES presso i potenziali investitori.

Il perimetro delle attività ricomprende le tre ZES localizzate presso i porti di Gioia Tauro (ZES Calabria), Napoli (ZES Campania) e Taranto (ZES interregionale Puglia-Basilicata).

Nell'ambito del progetto è stata prevista l'organizzazione di workshop per permettere il coinvolgimento di tutte le parti interessate, a partire dall'interpretazione delle esigenze operative fino alla proposta di contributi funzionali alla corretta implementazione delle Zone nel panorama italiano.

L'attivazione della ZES Ionica è sostenuta dall'AdSPMI attraverso le seguenti attività:

- costituzione di un gruppo di lavoro operativo AdSP/Regione Puglia/Basilicata, che anticipi la formale costituzione della ZES e quindi del Comitato di Indirizzo, e che definisca e realizzi un piano di lavoro con le azioni che concretamente consentiranno l'attivazione della ZES, con particolare riferimento alla regolamentazione del funzionamento del Comitato di Indirizzo, nonché ai processi di attivazione della ZES
- supporto alla costituzione del Comitato di Indirizzo e alle sue attività;
- progettazione e costituzione dello Sportello Unico Amministrativo (anche come parte del più ampio processo di digitalizzazione dell'Ente), inteso come desk unitario presso l'AdSPMI per le imprese che intendono investire o insediarsi in aree ZES e definizione del funzionamento dei processi di attivazione delle competenti amministrazioni e uffici delle due regioni (rif. Azione 3 Digitalizzazione dell'Ente e Sportello Unico Amministrativo);
- Progettazione e avvio di un Piano di marketing integrato AdSP / Regione Puglia / Regione Basilicata che definisca, con riferimento al Piano di Sviluppo Strategico, le varie azioni di marketing, partendo dai target selezionati (o selezionabili al momento), dagli strumenti, dalle iniziative di comunicazione già in atto sulle quali far convergere quelle per la ZES e ogni altro aspetto connesso alla comunicazione nelle sue diverse forme.

Benefici attesi:

- Avvio della piena operatività della ZES Ionica e relativi organismi con la piena integrazione – all'interno del sistema di governance – della componente relativa alla Regione Puglia e quella relativa alla Regione Basilicata;
- Diffusione a livello nazionale e globale della conoscenza della ZES e delle sue opportunità;
- Creazione e alimentazione di un network di stakeholder del settore pubblico e privato connessi alla implementazione della ZES;
- Semplificazione dei processi autorizzativi nell'ottica one desk.

G. Sostenibilità Ambientale

AZIONE 30: Documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale

Obiettivi	Sostenibilità energetica e ambientale del Porto
Stakeholder coinvolti	AdSP, Arpa, Cabina di Regia delle AdSP, MATTM
Tempistiche	Entro fine 2017
Costi stimati /	€ 130.000
Possibili canali di finanziamento	Da valutare

Descrizione:

Ciascuna AdSP, in base alla riforma portuale (D.Lgs. 169/2016), deve dotarsi di un Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale. Tale Documento, che deve conferire particolare rilevanza alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica, è redatto sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e definisce l'indirizzo per l'attuazione di dettagliate misure per il miglioramento dell'efficienza energetica e l'uso di energie rinnovabili nell'ambito portuale.

Il Documento specifica nel dettaglio le singole azioni da intraprendere e per ciascuna effettua una valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici. Illustra inoltre le modalità di coordinamento tra interventi ambientali e infrastrutturali e indica le idonee misure di monitoraggio energetico ed ambientale delle azioni.

Benefici attesi:

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- l'adempimento di un obbligo normativo;
- l'opportunità di sancire un quadro di misure volto al miglioramento della sostenibilità energetica e ambientale; misure che rappresentano fattori cruciali di competitività per ogni scalo portuale

AZIONE 31: Studi in materia di combustibili alternativi

Obiettivi	Aumento dell'attrattività del porto
Stakeholder coinvolti	AdSP
Tempistiche	Bando per predisposizione di studi entro il primo trimestre 2018
Costi stimati /	€ 130.000
Possibili canali di finanziamento	Da valutare

Descrizione:

Alla luce della Direttiva 2014/94/UE in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi e del suo recepimento italiano attraverso il D.Lgs. n. 257/2016, che ha introdotto un Quadro strategico nazionale, gli studi in materia di combustibili alternativi potrebbero riguardare i seguenti due aspetti:

- la fornitura di elettricità per le navi adibite alla navigazione marittima;
- la possibilità di realizzare un punto di rifornimento per il GNL.

La prima ipotesi fa riferimento al Quadro strategico nazionale, che esplicitamente rimanda la valutazione sulla necessità di fornitura di elettricità nelle infrastrutture di ormeggio dei porti marittimi a una considerazione puntuale delle caratteristiche dei singoli scali. In particolare, gli elementi su cui si concentrerebbe l'analisi sarebbero rappresentati in prima istanza da approfondite considerazioni di carattere ambientale, di traffici marittimi, di generazione e disponibilità di energia elettrica dalla rete nazionale. Sebbene Taranto si possa avvantaggiare della priorità che la Direttiva assegna in questo ambito ai porti della rete centrale, appare necessario un approfondimento riguardante la domanda di elettricità e la proporzione tra i costi e i benefici attesi anche sotto il profilo ambientale, come stabilisce la stessa Direttiva. Lo studio potrebbe inoltre fornire una solida base documentale per l'aspetto dell'effettiva riduzione delle emissioni inquinanti misurabili e per l'analisi dei vantaggi di un approccio energetico integrato all'area portuale. Tale documento, infine, conterrebbe informazioni sulla sostenibilità finanziaria di un intervento in questo ambito che, oltre all'investimento iniziale in macchinari capaci di fornire energia elettrica con le caratteristiche idonee al maggior numero possibile di navi, come stabilito dal Quadro strategico nazionale, deve tenere conto della sfruttabilità dell'impianto (con la previsione di quante navi, tra quelle già pronte per poter essere alimentate da terra, approderanno nel porto in un determinato periodo) nonché del costo finale per l'utente (poiché il costo deve risultare competitivo rispetto a quello dei combustibili navali che permettono di ottemperare ai limiti di legge in materia di emissioni navali). La seconda ricerca, invece, si fonda sull'obbligo stabilito dalla Direttiva 2014/94 per gli Stati membri di identificare un numero adeguato di punti di riferimento per GNL nei porti marittimi. Poiché il recente Quadro strategico italiano che recepisce la Direttiva propone un modello diffuso, non privilegiando i porti *core* rispetto ai porti della rete globale, il Porto di Taranto, attraverso uno studio approfondito sulle condizioni alle quali investire in un punto di rifornimento GNL sarebbe conveniente, si doterebbe di uno strumento indispensabile soprattutto nel caso in cui nascesse una competizione tra porti italiani per la realizzazione di stazioni di servizio GNL. Puntare su un punto di rifornimento di GNL potrebbe essere strategico per il Porto di Taranto perché, lungi dall'essere meramente l'adempimento di una previsione normativa, potrebbe costituire un fattore per accrescere l'attrattività dello scalo. Del resto, la possibilità di effettuare rifornimento diventerà un elemento della competizione tra porti per l'attrazione di navi alimentate a GNL, il cui numero è destinato ad aumentare.

Benefici attesi:

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- l'opportunità di avere a disposizione dati e analisi aggiornati e approfonditi su temi cruciali per lo sviluppo futuro del Porto;
- l'opportunità di dotarsi di un documento che si candida a rappresentare uno strumento decisivo nella competizione con altri porti;
- l'opportunità di individuare eventuali gap da colmare, opere infrastrutturali su cui investire o ulteriori azioni da intraprendere.