



DELIBERA n° 11/ 2019
del 18/12/2019
Direzione competente: AGE

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

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;
- Vista** la Delibera n. 14/18 in data 20/12/2018 con cui il Comitato di Gestione approvava la revisione annuale 2018 del citato Piano Operativo Triennale;
- 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 2019 predisposto dagli uffici dell'Ente ed i relativi allegati;
- Preso atto** del positivo parere espresso dai componenti dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare in data 17.12.2019 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..

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

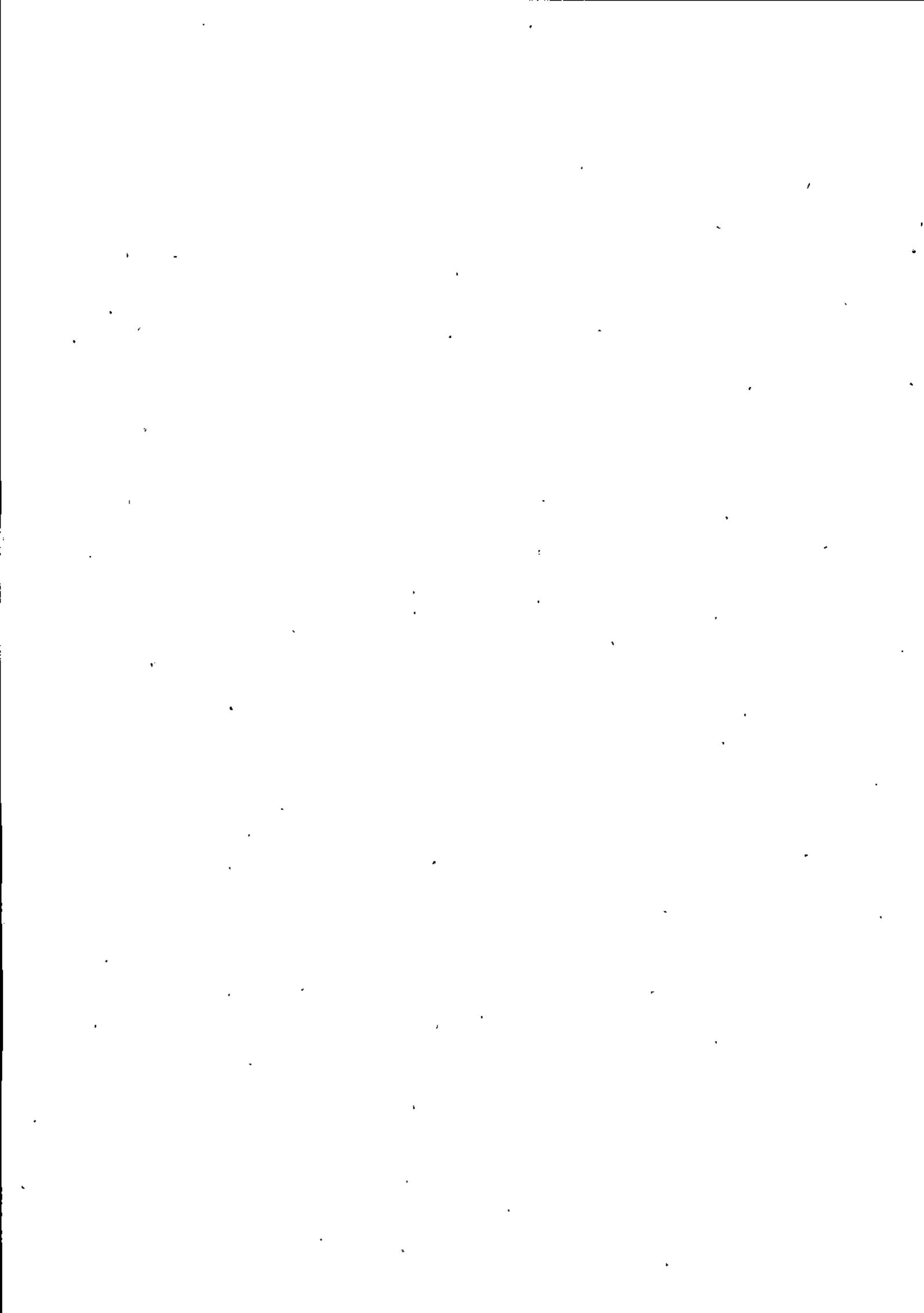
All'unanimità,

di approvare l'allegata revisione annuale 2019 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 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).

Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete

Il Segretario (per delega)
Dr.ssa Silvia Coppolino



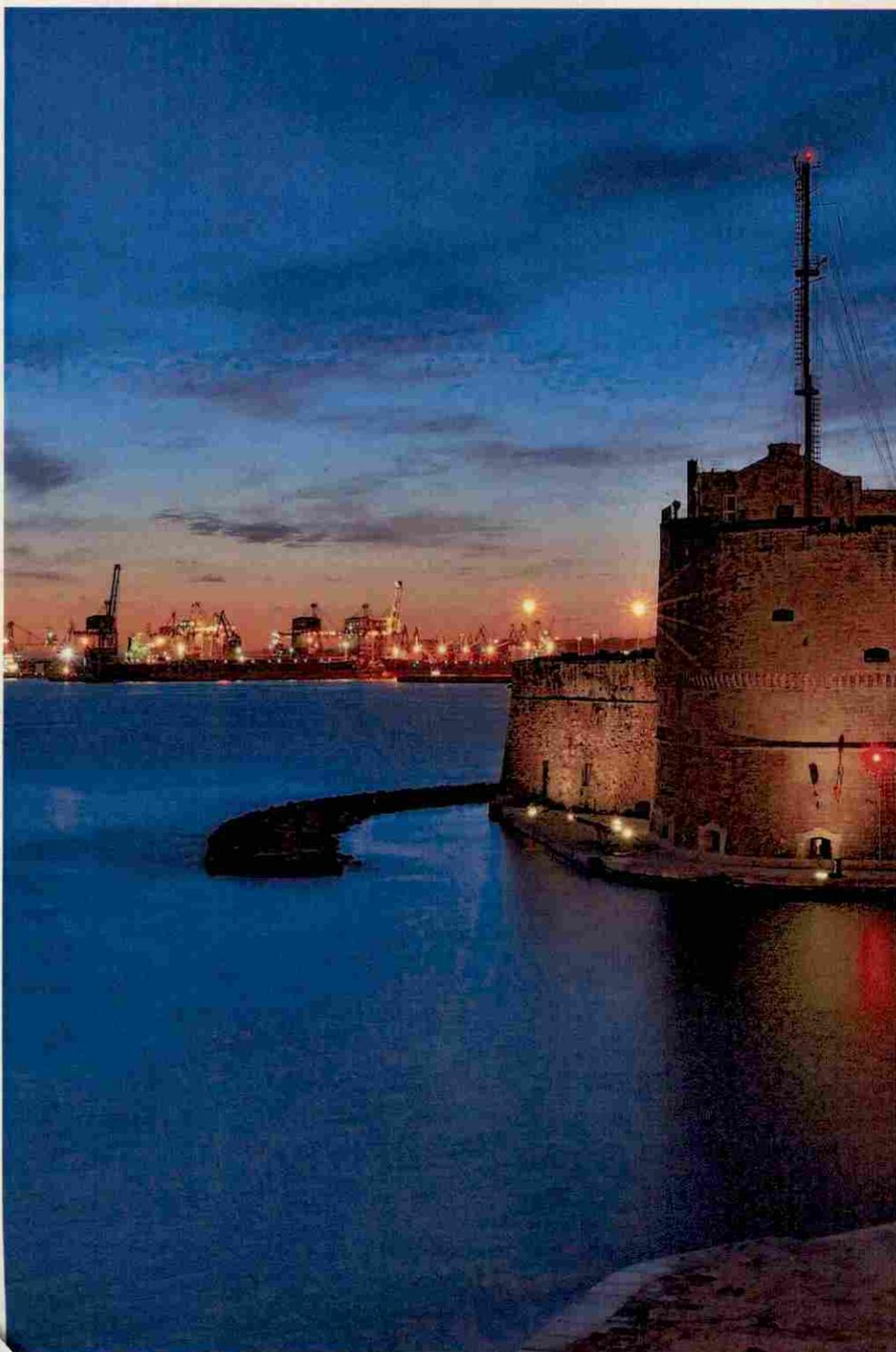


Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio



Piano Operativo Triennale 2017-2019

Revisione annuale
al 2019





ACRONIMI

AdSP: Autorità di Sistema Portuale

AdSPMI: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

BLSCI: Bilateral Liner Shipping Connectivity Index

BRI: Belt and Road Initiative

CdG: Comitato di Gestione

CTS: Container Trade Statistics

DPCM: Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri

GNL: Gas Naturale Liquefatto

ICE: Istituto Commercio Estero

LPI: Logistics Performance Index

LSCI: Liner Shipping Connectivity Index

OBOR: One Belt One Road

OPRM: Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

PLSCI: Port Liner Shipping Connectivity Index

POT: Piano Operativo Triennale

Ro-Ro: Roll-on/roll-off

SRM: Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

SSS: Short Sea Shipping

SWOT: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

TCT: Taranto Container Terminal

TEU: twenty-foot equivalent unit

UNCTAD: United Nations Conference for Trade and Development

ZES: Zona Economica Speciale

ZLS: Zona Logistica Semplificata



Sommario

EXECUTIVE SUMMARY	1
1. METODOLOGIA DI REVISIONE ANNUALE DEL POT: FASI, STRUMENTI, RISULTATI.....	2
1.1 NUOVO APPROCCIO ALLA REVISIONE STRATEGICA.....	2
1.2 LA METODOLOGIA	3
1.3 LE FASI.....	5
2. IL PORTO DI TARANTO NEL 2019: ELEMENTI DI CONTESTO.....	8
2.1 ANALISI DELLE RELAZIONI INTERNAZIONALI MARITTIME E DELLA COMPETITIVITÀ PORTUALE NEL MEDITERRANEO.....	8
2.1.1 Premessa.....	8
2.1.2 Il contesto internazionale e il ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali.....	8
2.1.3 L'e-commerce e i suoi effetti sul commercio mondiale e sulla logistica. Il caso Puglia	11
2.1.4 Le potenzialità del porto di Taranto nel contesto del Mediterraneo.....	13
2.1.5 L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo.....	15
2.1.6	17
Indicatori di competitività e connettività portuale/logistica.....	17
2.1.7 Fattori di sviluppo e nuove opportunità del traffico portuale italiano.....	21
2.1.8 Principali elementi di contesto, in sintesi.....	23
2.1.9 Un prospetto generale sulle potenzialità di sviluppo del porto di Taranto.....	24
2.2 LE POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DEL PORTO DI TARANTO.....	27
2.2.1 Principali evoluzioni a due anni dal POT 2017/2019	27
2.2.2	33
Porto & territorio.....	33
2.2.3 Sviluppo del turismo crocieristico.....	34
2.2.4 Accordi e partnership.....	34
2.2.5 Innovazione e avvio acceleratore marittimo.....	35
2.2.6 Apertura all'internazionalizzazione	36
2.2.7 Avanzamento infrastrutturale	37
3. IL POT NEL 2019: AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CRITICITÀ E PROSPETTIVE.....	39
3.1	39
IL LIVELLO DI AVANZAMENTO DELLE AZIONI STRATEGICHE	39
3.1.1 la voce degli stakeholder e delle istituzioni	43
5. VERSO IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022	48
ALLEGATI.....	1
Schede azioni di piano – revisione 2019.....	1

EXECUTIVE SUMMARY

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto¹ ha da tempo avviato un percorso di apertura nei confronti del proprio ecosistema istituzionale ed economico, che comporta l'adozione di pratiche e metodologie che puntano sulla integrazione delle politiche, delle competenze e delle strategie di sviluppo.

Anche per la revisione al 2019 del proprio **Piano Operativo Triennale 2017 – 2019**² – mutuando i principi in uso per la revisione di piano o programmi di sviluppo del territorio, anche cofinanziati dall'Unione Europea - l'AdSPMI ha ritenuto di innovare le modalità di revisione della propria strategia, adottando una metodologia imperniata sul principio della "*partecipazione*" quale strumento volto al coinvolgimento di attori, pubblici e privati, che, a vario titolo, cooperano e contribuiscono alla costruzione ed evoluzione delle policy dell'Ente e che vedono l'Autorità al centro di una rete di connessioni, progetti ed iniziative in sinergia con tutto il territorio.

Il presente documento è articolato nel modo seguente:

- Il Capitolo 1 – "Metodologia di revisione annuale del POT" – illustra fasi, strumenti, attori e tempistiche del processo di revisione del POT, specificando anche le specifiche esigenze informative connesse al coinvolgimento dei diversi stakeholder, in relazione alla tipologia di interazione con l'AdSPMI nonché al tipo di interesse rappresentati;
- Il Capitolo 2 – "Il porto di Taranto nel 2019: elementi di contesto" – descrive il mutato contesto in cui si trova a operare l'AdSPMI da punto di vista geopolitico, economico, sociale con un focus specifico sull'evoluzione del mercato dello shipping (realizzato grazie al contributo di SRM) e una serie di "prospettive" di analisi del contesto, che forniscono elementi importanti di lettura di quanto realizzato nel corso del 2019 e di definizione delle basi di ragionamento per il 2020;
- Il Capitolo 3 – "Il POT nel 2019: avanzamento, criticità e prospettive" – descrive lo stato dell'arte delle singole azioni del POT (dando conto anche dell'attività di revisione condotta con le Direzioni dell'AdSPMI nonché con il supporto dei vari attori coinvolti nell'attività di revisione), i principali elementi di criticità unitamente a quelli che forniscono punti di proiezione al 2020, il tutto poi sintetizzato all'interno di un'analisi SWOT;
- Il Capitolo 4 – "Le azioni di piano e governance" – riporta la nuova versione delle schede del POT, aggiornate, e si dà altresì conto delle schede soppresse, mantenute o modificate.
- Il Capitolo 5 – "Verso il Piano Operativo Triennale 2020/2023" – identifica i principali *driver* di sviluppo della strategia del Porto.
- Allegati – questa sezione include n. 26 schede afferenti le azioni di piano revisionate al 2019 e n. 3 schede afferenti nuove azioni da includere nella prossima programmazione

¹ In linea con le previsioni di cui alla L. 84/94.

² Documento programmatico dell'Ente approvato in data 19 giugno 2017, con delibera n. 9/2017 dal Comitato di Gestione.

1. METODOLOGIA DI REVISIONE ANNUALE DEL POT: FASI, STRUMENTI, RISULTATI

1.1 NUOVO APPROCCIO ALLA REVISIONE STRATEGICA

Con la revisione al 2019 del POT 2017/2019, l'AdSPMI ha inteso promuovere un approccio fondato sulla valorizzazione della partecipazione come elemento fondamentale per la definizione (e, quindi, revisione *on going*) delle politiche; ne è derivata una prima forma – *sperimentale* del processo di revisione annuale del **Piano Operativo Triennale (POT) 2017 – 2019** dell'Ente, approvato in data 19 giugno 2017 - con delibera n. 9/2017 dal Comitato di Gestione - e soggetto a revisione annuale. Il POT è il documento di programmazione strategica previsto dalla vigente normativa del sistema portuale italiano, realizzato con cadenza triennale e revisionato annualmente con l'obiettivo di tracciare le strategie di sviluppo che l'Ente intende perseguire ed i conseguenti interventi volti a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Il percorso delle revisioni annuali – come esemplificato nella Figura n. 1 – con la revisione del 2019 raggiunge il suo momento più maturo nella *road map* verso il nuovo POT 2020/2022, da approvarsi nel corso del 2020, e comunque entro il 19 del mese di giugno 2020 (a tre anni dall'approvazione del POT 2017/2019).

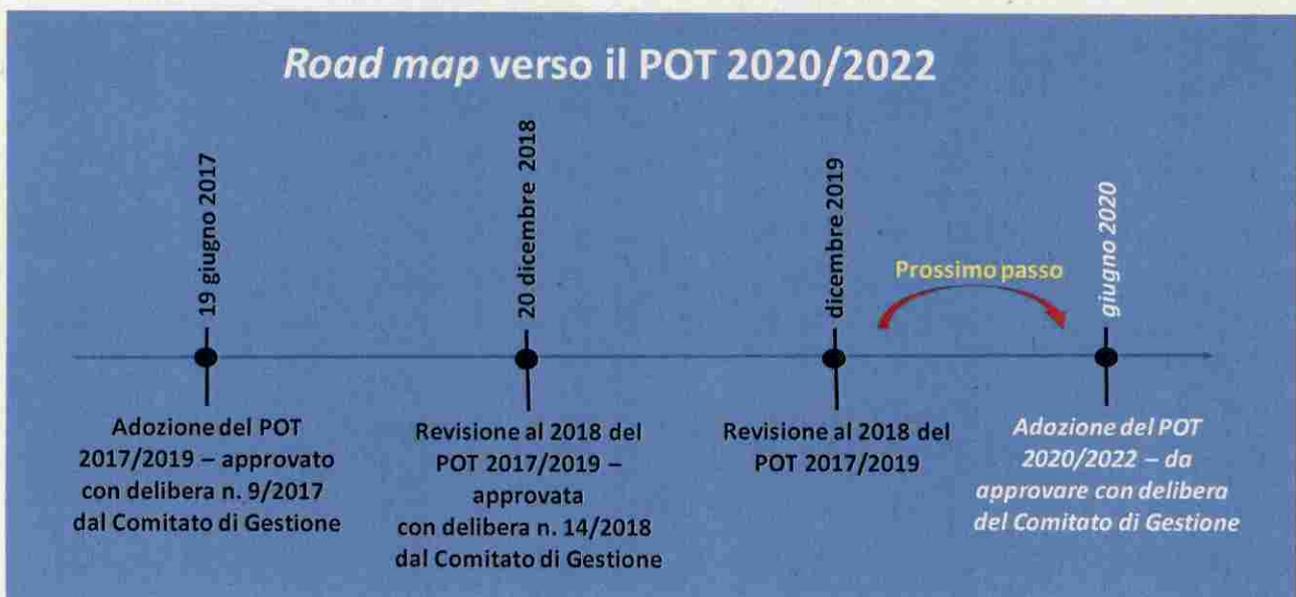


Figura n. 1 – Road map verso il POT 2020/2022

La scelta di tale approccio metodologico – di cui si evidenzia ancora una volta il carattere prettamente *sperimentale* della relativa applicazione in seno all'AdSPMI – trova le sue radici nella volontà dell'Ente di individuare soluzioni connotate da un forte valore innovativo nell'approccio e nel processo di revisione del POT, ritenuto elemento essenziale per una *governance effettiva ed efficace*, in grado di produrre risultati – tangibili e intangibili – sia al suo interno (organizzazione dell'Ente e cluster portuale) che all'esterno (territorio, istituzioni, ecc.). La rinnovata veste di AdSP ha, infatti, portato l'Ente a rivedere la propria programmazione, attuando una vera e propria filosofia di rigenerazione del sistema logistico e portuale che vede nel porto di Taranto il motore e l'anima di tale processo. La crescente complessità dell'impianto di governance del porto ha introdotto, ad esempio, elementi quali l'*innovazione* e la *digitalizzazione* del sistema portuale, unitamente ad interventi di miglioramento della rete logistica. Tali ambiti viaggiano di pari passo con la gestione di altre questioni complesse come quelle ambientali e sociali che chiamano a gran voce il

contributo di una fetta di territorio più ampia rispetto a quella coinvolta nei processi di programmazione portuale.

In tale contesto, ragionando nell’ottica di assumere un atteggiamento attento a garantire la sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio lungo periodo, la promozione di politiche inclusive e integrate si configura quale primo e significativo elemento per accrescere la fiducia e l’*accountability istituzionale*. Ciò anche in considerazione del fatto che la sostenibilità dei processi risulta essere un requisito imprescindibile dello sviluppo durevole dei territori – e, nel caso specifico dell’AdSPMI, dell’hub portuale di Taranto - ed invoca la necessità di implementare politiche che tengano conto di istanze ispirate ai principi di una buona governance.

Operando in chiave di “condivisione” - intesa come apertura all’esterno, inclusione e partecipazione – l’Ente ha dato vita ad un confronto informato con gli attori coinvolti in tale processo – personale interno AdSPMI, SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), Stakeholder/operatori, Istituzioni – al fine di raggiungere la completa integrazione delle policy dell’AdSPMI con il territorio. Ciò partendo dal principio condiviso che tutti contano in base al proprio ruolo, ma soprattutto in base al contributo strategico e operativo con cui collaborano attraverso l’attuazione e strutturazione di un percorso condiviso utile anche e soprattutto alla definizione del nuovo Piano Operativo Triennale a partire dal 2020.

Tale apertura a nuove metodologie caratterizzate da processi partecipativi conferma, quindi, l’orientamento dell’Ente verso la scelta di adottare iniziative vivaci e dinamiche per la definizione delle proprie politiche organizzative che possono avere importanti ricadute sul territorio, anche per il rilancio economico, in linea con le storie di successo portate avanti da altre Amministrazioni nazionali ed europee.

1.2 LA METODOLOGIA

La metodologia operativa attuata dall’AdSPMI (vedasi la Figura n.2) nell’ambito del processo di revisione del POT per l’anno 2019 è stata avviata partendo dalla definizione delle **fasi**, degli **attori**, degli **strumenti** e delle **tempistiche** del processo di revisione partecipato. L’analisi delle azioni di piano e delle relative schede di dettaglio ha rappresentato il punto di partenza, volto prioritariamente ad un’operazione di razionalizzazione e concentrazione delle schede su un numero ridotto di priorità, che fossero anche omogenee e congrue rispetto alla concreta opportunità di realizzazione delle varie azioni.

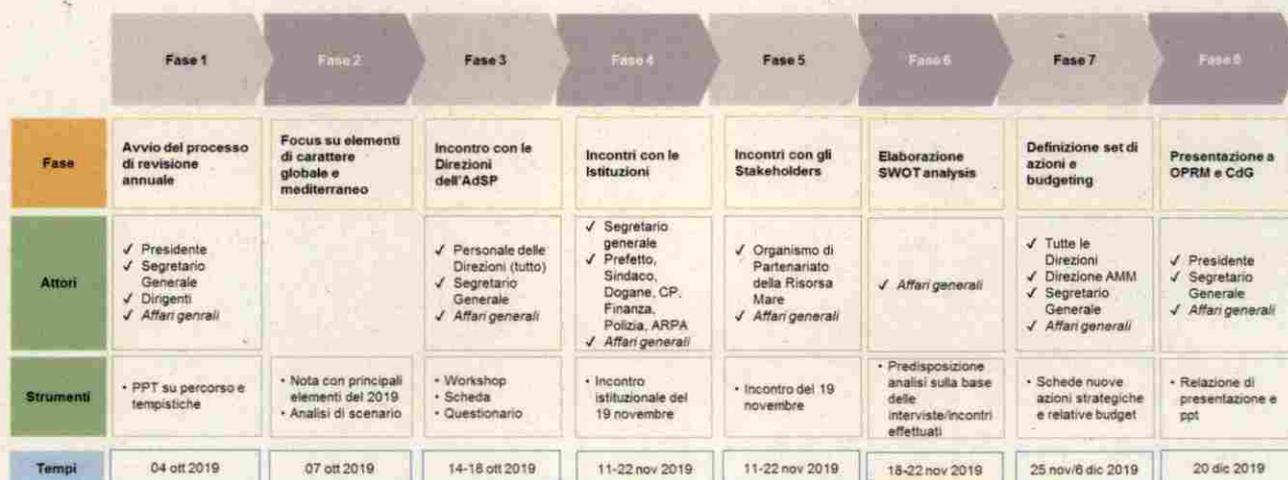


Figura n. 2 – Metodologia di revisione del POT

La **metodologia** proposta – che è stata comunicata in anticipo a tutti i soggetti coinvolti – si caratterizza per:

- Una chiara definizione delle **fasi**: sono individuate 8 fasi – si va dall’ “Avvio del processo di revisione” fino alla “Presentazione a OPRM e CdG”;
- Un coinvolgimento diretto di **attori**: in tutto il processo l’AdSP ha adottato il citato approccio partecipato coinvolgendo direttamente (con i vari strumenti previsti) il personale interno dell’Ente, il centro studi SRM³, gli stakeholder e gli operatori del porto e le istituzioni;
- Una indicazione degli **strumenti**: l’AdSP ha progettato e utilizzato un set di strumenti che vanno dal questionario *on line*, agli incontri in modalità allargata alle interviste.
- La definizione di **tempi**: per ogni fase è stata indicata una tempistica.

In particolare, come indicato nella Figura n. 3, ogni categoria di **attori** è stata coinvolta anche in ragione di specifiche esigenze informative dell’AdSPMI connesse alla revisione del POT.

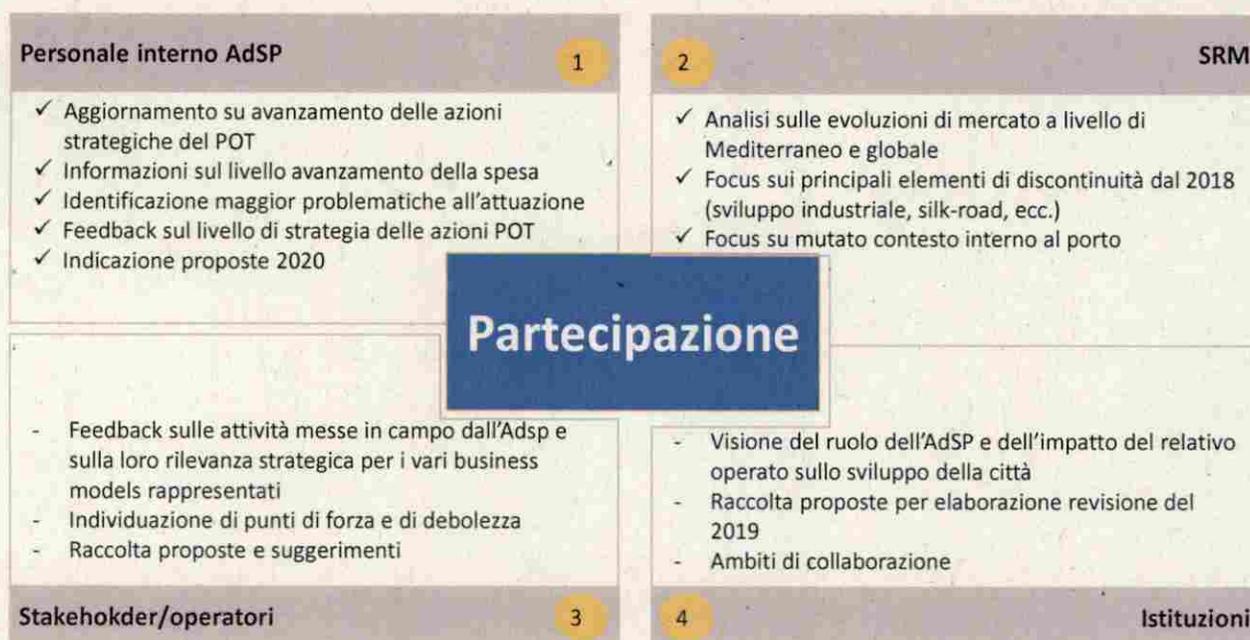


Figura n. 3 – Esigenze informative e sistema degli attori

Altro elemento di particolare novità è stato rappresentato dagli **strumenti** utilizzati per il coinvolgimento degli attori:

- il **questionario**: articolato in 10 domande, è stato somministrato via web (attraverso la piattaforma SurveyMonkey al link: <https://it.surveymonkey.com/r/GH7N65D>) al personale dell’ente e ai componenti dell’OPRM e del CdG;
- le **schede**: per rilevare lo stato di avanzamento delle azioni del POT e allo stesso tempo evolvere verso le nuove (più focalizzate e più congrue) azioni, è stata predisposta una scheda (allegata) in cui era possibile registrare gli avanzamenti, le criticità le opportunità incontrate nel 2019;
- gli **incontri partecipati**: sono stati organizzati incontri con tutti gli attori del processo di revisione:
 - ✓ il personale interno dell’Ente;
 - ✓ il centro studi SRM;
 - ✓ gli stakeholder e gli operatori del porto;
 - ✓ le istituzioni.

³ Il Centro Studi SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno. Come nella precedente annualità, anche per il 2019 l’AdSPMI ha inteso avvalersi del supporto strategico e dell’expertise di SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, Centro Ricerche specializzato nell’analisi delle dinamiche economiche riguardanti il tema dei trasporti marittimi e logistico-portuali, con particolare attenzione ai fenomeni che interessano le relazioni tra l’Italia e il Mediterraneo, ed i trasporti marittimi e la logistica in chiave regionale, nazionale ed internazionale.

1.3 LE FASI

Fase 1	
Fase	Avvio del processo di revisione annuale
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presidente Generale ✓ Dirigenti ✓ Affari generali
Strumenti	• PPT su percorso e tempistiche
Tempi	04 ott 2019

Descrizione

Nella **Fase 1** è stato fatto il Kick-off meeting del nuovo processo di revisione, in cui vertici, supportati dalla Sezione Affari Generali e Internazionali, hanno illustrato ai Dirigenti dell'Ente la metodologia individuata per la revisione 2019 del POT dell'Ente promuovendo il più ampio coinvolgimento del personale della direzioni.

Durante l'incontro sono state illustrate le previste fasi di revisione, gli attori coinvolti, gli strumenti e gli obiettivi del percorso da intraprendere e le relative tempistiche.

È stata anche evidenziata l'importanza di raccogliere informazioni al fine di un aggiornamento concreto delle schede relative alle azioni di piano, indicando i principali driver della fase di revisione: razionalizzazione, semplificazione e concentrazione su un numero minore (e fattibile) di priorità.

Tempi: 04 ottobre 2019

N° incontri: 1 (uno)

Fase 2	
Fase	Focus su elementi di carattere globale e mediterraneo
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presidente Generale ✓ SRM ✓ Affari generali
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> • Nota con principali elementi del 2019 • Analisi di scenario
Tempi	07 ott 2019

Descrizione

La **Fase 2** è stata supportata dagli studi di SRM, che ha analizzato le principali dinamiche evolutive avvenute nel settore dello shipping nel corso del periodo 2018 – 2019 partendo dal contesto locale/regionale sino a quello Mediterraneo e globale.

Ciò nell'ottica di mettere a fuoco le principali criticità ed identificare opportunità, al fine di una più efficace strutturazione delle strategie dell'Ente volte ad accrescere la competitività dello scalo jonico. Particolare attenzione è stata riposta nella identificazione di quegli aspetti del contesto che hanno maggiore impatto sul porto.

Tempi

Avvio: 07 ottobre 2019

Fine: 15 ottobre 2019 (1^a bozza); 05 dicembre 2019 (report finale)

N° incontri

Un incontro + confronti via mail

Fase 3	
Fase	Incontro con le Direzioni dell'AdSP
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Personale delle Direzioni (tutto) ✓ Segretario Generale ✓ Affari generali
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> • Workshop • Scheda • Questionario
Tempi	14-18 ott 2019

Descrizione

La **Fase 3** ha visto il coinvolgimento tutto il personale interno all'AdSPMI, attraverso incontri di Direzione/Sezione nell'ambito dei quali sono state illustrate le fasi del processo di revisione, analizzate e condivise le schede contenenti le azioni di piano (da aggiornare secondo il nuovo modello di scheda allegato al presente documento), comunicato l'imminente invio del questionario di valutazione.

Tempi

Avvio: 17 ottobre 2019

Fine: 30 ottobre 2019

N° incontri

- 17/10/2019: incontro con Direzione Operativo e Sicurezza/Demanio
- 18/10/2019: incontro con Sezioni Staff di Segreteria, Legale, Gare e Contratti e con la Direzione Amministrativa
- 28/10/2019: incontro con Direzione Affari Generali e Internazionali
- 30/10/2019: incontro con Direzione Tecnica

Fase 4	
Fase	Incontri con le Istituzioni
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Segretario generale ✓ Prefetto, Sindaco, Dogane, CP, Finanza ✓ Polizia, ARPA ✓ Affari generali
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> • Incontro istituzionale del 19 novembre
Tempi	11-22 nov 2019

Descrizione

La **Fase 4** ha previsto il coinvolgimento delle Istituzioni che, a vario titolo, gravitano intorno al sistema portuale di Taranto, nell'ottica di conoscere la relativa visione del ruolo dell'AdSPMI e raccogliere proposte utili sia al processo di revisione del POT che alla identificazione di alcuni ambiti di collaborazione con l'Ente. In questo caso il focus del confronto è stato anche il ruolo dell'AdSP nella definizione della politica di sviluppo di Taranto e del territorio jonico in senso più ampio.

Tempi

19 novembre 2019

N° incontri

Un incontro

Fase 5	
Fase	Incontri con gli Stakeholders
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Organismo di Partenariato della Risorsa Mare ✓ Affari generali
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> • Incontro del 19 novembre
Tempi	11-22 nov 2019

Descrizione

La **Fase 5** è stata dedicata al coinvolgimento degli stakeholder, attraverso una seduta straordinaria dell'OPRM volta a recepire proposte e suggerimenti sull'operato dell'Ente nel 2019 al fine di individuarne punti di forza e di debolezza. Particolare attenzione è stata riservata alla creazione di un clima di scambio e di collaborazione nella rilevazione delle osservazioni e nella formulazione delle proposte per collaborazioni.

Tempi

19 novembre 2019

N° incontri

Un incontro

Fase 6	
Fase	Elaborazione SWOT analysis
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Affari generali
Strumenti	<ul style="list-style-type: none"> • Predisposizione analisi sulla base delle interviste/incontri effettuati
Tempi	18-22 nov 2019

Descrizione

La **Fase 6** è stata caratterizzata da un importante lavoro di messa a sistema delle informazioni rilevate nelle fasi precedenti che sono state recepite al fine di avviare la riflessione sui contenuti si cui concentrare e focalizzare le azioni strategiche revisionate del POT, anche attraverso un'attività di sintesi delle opportunità, minacce, punti di forza e di debolezza (SWOT analysis) propedeutica alla definizione di un quadro aggiornato delle azioni di piano.

Tempi

Avvio: 04-06/12/2019

Fine: 10/12/2019

N° incontri: 4 (quattro) con lavoro in backoffice.

Fase 7	
Fase	Definizione set di azioni e budgeting
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tutte le Direzioni ✓ Direzione AMM ✓ Segretario Generale ✓ Affari generali
Strumenti	• Schede nuove azioni strategiche e relative budget
Tempi	25 nov/6 dic 2019

Descrizione

La **Fase 7** ha previsto il coinvolgimento dei Dirigenti dell'Ente al fine di condurre un'analisi di dettaglio dei contenuti delle schede, con particolare riferimento agli aspetti finanziari e alla compatibilità con gli ulteriori documenti programmatici dell'Ente.

L'attività ha previsto un esame che partendo dalla registrazione dei progressi e delle criticità, ha condotto un lavoro di riprogettazione delle schede delle azioni strategiche, tenendo presente l'esigenza di base di semplificare, razionalizzare e concentrare le azioni strategiche solo sulle aree collegate a specifiche esigenze del porto e del suo ecosistema.

Tempi

28 novembre 2019

N° incontri

1 (uno)

Fase 8	
Fase	Presentazione a OPRM e CdG
Attori	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Presidente ✓ Segretario Generale ✓ Affari generali
Strumenti	• Relazione di presentazione e ppt
Tempi	17 dic 2019

Descrizione

La **Fase 8** ha rappresentato la chiusura del processo revisionale, con la presentazione a tutti gli attori dell'elaborato finale ed alla relativa approvazione da parte del CdG dell'AdSPMI.

Questa fase ha consentito di "chiudere il cerchio" del processo di revisione restituendo il POT nelle sedi ufficiali di condivisione e partecipazione con le attività dell'AdSP.

Tempi

17 dicembre 2019

N° incontri

1 (uno)

2. IL PORTO DI TARANTO NEL 2019: ELEMENTI DI CONTESTO

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

2.1.1 Premessa

La figura n. 4 illustra lo stato di attuazione dei principali indicatori dell'economia marittima pugliese e descrive il **contesto competitivo internazionale** in cui il porto di Taranto si trova ad operare, partendo dall'approfondimento del bacino del Mediterraneo, dei flussi, delle infrastrutture portuali e dei driver dello sviluppo logistico e portuale⁴.

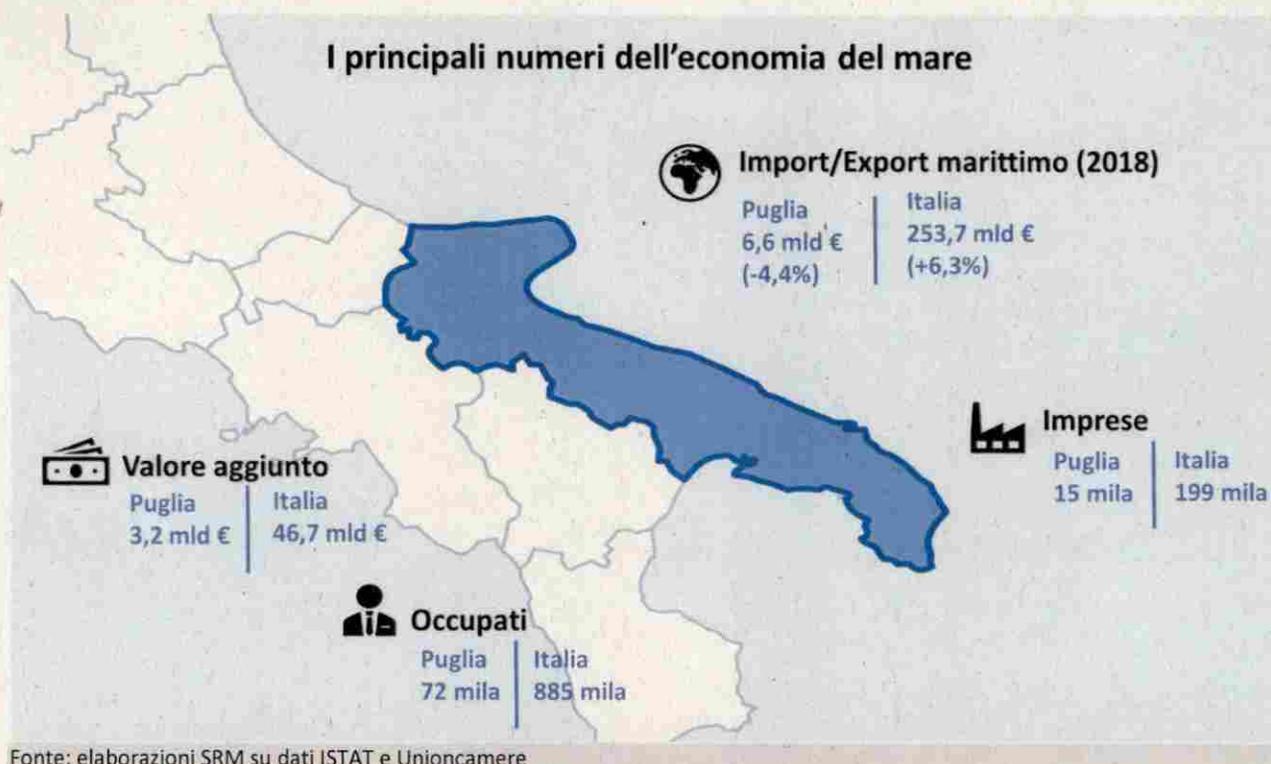


Figura n. 4 – I principali numeri dell'economia del mare

2.1.2 Il contesto internazionale e il ruolo del Mediterraneo nelle rotte globali

Nello scenario dello **shipping mondiale**, il **Mediterraneo** ricopre un **ruolo strategico** che, negli ultimi anni, le dinamiche economiche stanno ulteriormente consolidando. Sul piano geo-economico il Mare Nostrum 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. I numerosi investimenti cinesi, unitamente a quelli turchi, emiratini e di Singapore, nei porti e nei terminal marittimi di molti paesi del Mediterraneo indicano un interesse ben preciso a sviluppare e potenziare le rotte di trasporto nell'Area.

È un dato consolidato che il Bacino rappresenti una via privilegiata di transito per i traffici **containerizzati** - concentra infatti il 27% dei servizi di linea mondiali- e che sia un'area molto significativa anche per i traffici a corto raggio, in direzione Nord-Sud, in particolare in modalità **Ro-Ro**.

⁴ 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 che nei flussi di merci internazionali, e dei comportamenti strategici di quelli che sono i porti competitor nonché di come i paesi di riferimento ne concepiscono la crescita.

Il Mediterraneo è un'area cruciale anche per il traffico **oil**, perché il Canale di Suez è una rotta strategica per il trasporto di petrolio e gas naturale dal Golfo verso l'Europa e il Nord America. Il canale egiziano dopo l'espansione sta guadagnando importanza anche in direzione southbound per il crude oil e prodotti petroliferi statunitensi e russi verso Asia e Medio Oriente. Esso concentra il 9% del commercio mondiale di petrolio via mare e l'8% degli scambi globali di GNL.

La crescente centralità del Bacino è evidente anche dal dato dei flussi di navi container lungo le maggiori tratte Est-Ovest, che mostra **la maggiore crescita della rotta Europa-Asia**, aumentata ad un tasso medio annuo dell'8,2% rispetto al 1995 raggiungendo quasi 25 milioni di TEU, seguita da quella transpacificica (+5,6%) che comunque resta la più trafficata con 28,2 milioni di TEU e, infine, da quella transatlantica (+4,4%) che conta 8 milioni di TEU. Importanti investimenti infrastrutturali ma anche recenti strategie politiche stanno incidendo sulle dinamiche delle rotte: nel corso del 2019 i servizi lungo la rotta transpacificica stanno subendo la pressione dovuta all'oversupply e alla riduzione dei volumi come effetto della Trade War US-China; come conseguenza le prospettive di mercato per i prossimi mesi sono diventate sempre più incerte.

Ciò premesso, non può essere sottovalutato l'impatto che numerose situazioni di incertezza sorte in questi ultimi anni possono avere sulla performance dei trasporti marittimi e quindi anche sui flussi che interessano il Mediterraneo. Lo shipping, come noto, è un settore globale, strettamente legato all'andamento dell'economia e del **commercio internazionale che per l'80% in peso e per il 70% in valore viaggia via mare**.

Entrando nel dettaglio dei segmenti di trasporto marittimo, per il containerizzato, che in termini di tonnellate esprime il 17% del totale ma in valore ne pesa il 60%, pari a circa 12 trilioni di dollari, la Drewry ha ridimensionato al 3% le proprie previsioni di crescita a livello globale nel 2019 (rispetto alla propria precedente stima del 3,9%), poiché le tensioni commerciali e geopolitiche minacciano un ulteriore rallentamento della crescita economica mondiale, mentre la regionalizzazione delle filiere distributive della produzione e le esigenze di sostenibilità ambientale aggiungono ulteriore incertezza al comparto.

Le previsioni per il quinquennio 2018-2023 sempre di Drewry sono comunque molto positive, stimando una crescita media annua di movimentazione di container nei porti pari al 4,4%. La figura che segue mostra la suddivisione del traffico container nelle diverse aree del mondo con l'indicazione delle stime di crescita.

Previsione delle movimentazioni regionali dei contenitori (milioni di TEU) e crescita annua media (%) nel periodo 2018-2023

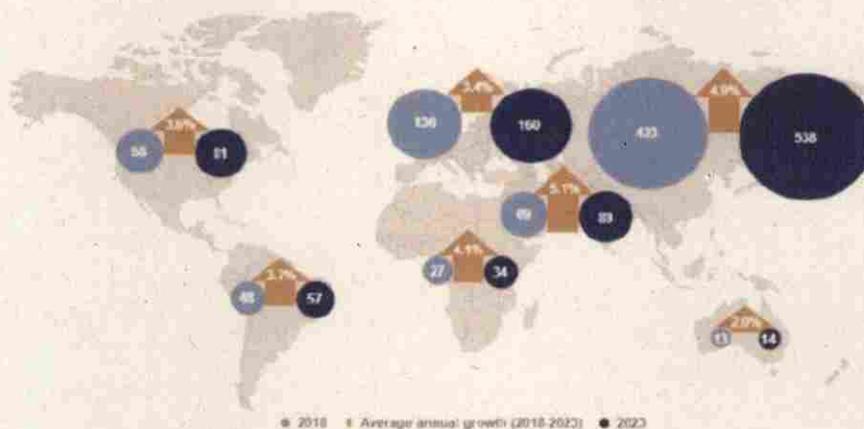


Figura n. 5 – Fonte: Drewry Maritime Research, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast 2019

A plasmare la performance del commercio e a contribuire a rafforzare la centralità nella geo-economia marittima del Mediterraneo interviene in misura rilevante anche lo **scenario macro-politico**. Primo fra tutti, gli investimenti cinesi nei porti dell'area Euro-Mediterranea nell'ambito della BRI (la Belt and Road Initiative), con l'obiettivo di innalzare il livello di competitività del colosso asiatico. La strategia *Belt & Road* intrapresa dal governo cinese, sostanzialmente si propone di sostenere l'infrastrutturazione dei commerci euro-asiatici che proprio nel Mare

Nostrum trovano la rotta ideale. Al riguardo assumono un significato strategico gli investimenti cinesi finalizzati ad ottenere il controllo dei terminal container, molti dei quali hanno riguardato porti del Mediterraneo⁵.

La BRI ha nell'Italia l'approdo storico e geograficamente naturale della sua via marittima. Per questo motivo, un'assoluta centralità assume il settore della logistica e, in particolare, dei porti, quali strumenti per permettere una rapida diffusione delle merci cinesi nell'intera Europa continentale. La Cina si è assicurata dal 2016 una presenza diretta nel panorama logistico ligure, attraverso una partecipazione del 49,9% nel container terminal di Vado Ligure (40% attraverso Cosco Shipping e 9,9% in capo al Porto di Qingdao), dove si sta costruendo una nuova piattaforma che sarà inaugurata per la fine del 2019. La gestione del futuro terminal container di Vado Ligure sarà affidata ad una nuova joint-venture costituita da APM Terminals e China Cosco Shipping.

Nel marzo del 2019 Cina ed Italia hanno sottoscritto un memorandum of understanding (MOU) per aprire la strada a diversi, e più specifici, accordi tra i due Paesi, che comprendono anche intese con alcuni porti italiani.

A settembre del 2019 è stata inoltre resa nota la collaborazione per l'attività logistica tra il gruppo Cosco e il gruppo turco Yilport: tale intesa può aprire a nuovi orizzonti di crescita per il porto di Taranto, dove Yilport ha recentemente ottenuto la concessione per 49 anni del Molo polisettoriale.

Secondo le stime della Banca Mondiale, l'implementazione di tutti i progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti previsti dalla *Belt and Road* consentirebbe una notevole diminuzione dei tempi di trasporto e dei costi degli scambi sia per i Paesi BRI (fino al 3,2% e al 2,8%, rispettivamente) che per il mondo nel complesso (fino al 2,5% e al 2,2%, rispettivamente). La Banca Mondiale ha inoltre calcolato che la rete di trasporti lungo la Via della Seta, come proposta dal progetto cinese, potrebbe generare un aumento dei flussi di IDE complessivi (inclusi anche gli investimenti da Paesi non-BRI) verso i Paesi BRI pari al 5%, con benefici maggiori in Medio Oriente e Nord Africa (+11,4%) e Asia Orientale (+6,6%). Appare chiaro dunque l'impatto che questa iniziativa può avere sull'economia dell'area del Mediterraneo.

C'è da dire però che le guerre commerciali, il riaffiorare del nazionalismo e del protezionismo, la Brexit, oltre che il perpetrarsi delle tensioni geopolitiche in Medio Oriente e in America Latina, stanno generando un'incertezza significativa nei tre settori principali- dry cargo, tanker e container- che sta già avendo impatti sull'andamento del mercato. La dinamica della domanda nello scenario dei trasporti marittimi resta infatti strettamente collegata non soltanto all'andamento dell'economia ma anche alle scelte politico-commerciali delle grandi potenze mondiali.

Un ruolo importante in questo contesto l'ha assunto la *Trade War US-China* che comincia a mostrare i primi effetti, in particolare sulla rotta transpacificca. Le esportazioni containerizzate totali dalla Cina verso gli Stati Uniti sono diminuite dell'8,2% nel primo trimestre del 2019, i volumi hanno rallentato considerevolmente dopo il quarto trimestre del 2018, periodo in cui le merci sono state caricate in anticipo sulle navi per ovviare all'aumento delle tariffe previsto.

La *Trade War* continua a colpi di dazi: a partire dal 10 maggio 2019 gli Stati Uniti hanno aumentato dal 10 al 25% i dazi in import su circa 5700 prodotti cinesi; dall'altro, la Cina dal 1° giugno 2019 ha imposto nuove tariffe che vanno dal 5 al 25% sull'import di circa 5000 prodotti statunitensi. Dal 1° settembre 2019 gli USA applicano nuovi dazi del 15% su ulteriori beni per un valore di oltre 100 miliardi di dollari e su altri 175 miliardi di dollari a partire dal 15 dicembre. Ancora la Cina ha imposto dazi addizionali che vanno dal 5 al 10%, su beni per un valore di 75 miliardi di dollari in due tranche. La prima dal 1° settembre 2019 e la seconda dal 15 dicembre. Comincia però ad apparire anche qualche segnale distensivo concretizzatosi nel congelamento di ulteriori dazi da parte di entrambi i Paesi, dato che la guerra commerciale sta mettendo in difficoltà la loro economia. Secondo i dati di US Census Bureau, l'export USA in Cina è diminuito del 16% e in direzione opposta del 13% nel periodo Gennaio-Settembre 2019.

Alphaliner stima che questa ulteriore escalation della guerra commerciale USA-Cina potrebbe comportare una riduzione dei volumi transpacifici in direzione est almeno dell'8%. Nel frattempo, le esportazioni dalle altre regioni dell'Estremo Oriente non cresceranno a sufficienza per compensare la prevista riduzione dei carichi provenienti dalla Cina.

La *Trade War* potrebbe quindi, come effetto indiretto, favorire la crescita delle altre grandi rotte Est-West dato che la Cina sta reindirizzando un numero maggiore di esportazioni alla volta di altri mercati per compensare il calo dei traffici verso gli Stati Uniti. A conferma di ciò la Drewry, sulla base ai dati CTS (Container Trade Statistics),

⁵ Tra il maggio del 2015 ed il giugno del 2017 la Cina ha investito in numerosi porti (Haifa, Ashdod, Ambarli, Pireo, Rotterdam, Vado Ligure, Bilbao, Valencia e Abu Dhabi), in particolare l'investimento nel Pireo rappresenta quello più evidente ed esplicito.

sostiene che la rotta Asia-Mediterraneo sia una direttrice di traffico containerizzata "in fase di ripresa" considerato che a fine maggio 2019 i carichi in direzione ovest dall'Asia al Mediterraneo occidentale (Nord Africa compresa) sono cresciuti del 5,9% su base annua.

Grande incertezza deriva anche dalle implicazioni connesse ai regolamenti IMO 2020 che segneranno la stretta sulle emissioni inquinanti nel trasporto marittimo. La normativa internazionale impone che i combustibili impiegati dalle navi a partire dal 1° gennaio 2020 dovranno avere un tenore di zolfo dello 0,50% contro l'attuale 3,50%. Queste disposizioni richiederanno agli operatori del settore importanti investimenti.

Infine occorre considerare l'impatto della **diffusione dell'innovazione tecnologica** e della **digitalizzazione** nel settore, sia per le navi che per le infrastrutture che aprono a nuove opportunità ma anche al rischio di grandi cambiamenti negli equilibri internazionali.

2.1.3 L'e-commerce e i suoi effetti sul commercio mondiale e sulla logistica. Il caso Puglia

Tema strettamente connesso alla digitalizzazione e all'innovazione tecnologica è il fenomeno dell'e-commerce che è molto ampio e sta sortendo effetti dirompenti sulla sfera economica, infrastrutturale e sociale di ogni Paese.

Questo fenomeno che ha portato alla nascita di nuove modalità di acquisto e di interazione, sta influenzando su tutti gli aspetti della catena logistica, dall'organizzazione del trasporto, alla gestione dei magazzini, alle consegne in città. I servizi di delivery stanno registrando sempre maggior flessibilità a favore dell'utente, mediante le consegne personalizzate o la creazione di una rete di ritiro di prossimità, tramite shop di Gruppo, affiliati o Locker. Allo stesso modo si sviluppano soluzioni ad hoc per i resi. Si tratta di un trend inarrestabile che comporta la necessità di una profonda revisione delle dinamiche commerciali a livello mondiale. Nel 2019 si stima che il valore degli acquisti online nel mondo dovrebbe raggiungere i 3.000 miliardi di euro (+20% rispetto al 2018) con la Cina primo mercato (1320 miliardi di euro), seguita da USA (680 miliardi di euro) ed Europa (670 miliardi di euro).

A livello globale si conferma la leadership dei grandi colossi, in primo luogo Amazon e Alibaba che dopo aver stabilito una forte supremazia nella loro area di origine stanno allargando la propria presenza ai mercati internazionali. Lo snodo fondamentale alla base della loro crescita negli ultimi anni è il maggior controllo della logistica e della rete fisica.

Dal punto di vista logistico, gli ingenti volumi di prodotti gestiti hanno consentito a questi operatori di internalizzare le operations e conseguire così sia una maggiore efficienza sia un migliore livello di servizio, entrambi irraggiungibili per i competitor di dimensioni più piccole. L'attenzione è sempre rivolta ad un maggiore presidio della rete, anche a livello internazionale. A questo proposito, si citano l'apertura di hub logistici in Europa da parte di Alibaba (aeroporto di Liegi in Belgio), l'acquisizione di quote di operatori logistici (STO Express da parte di Alibaba) e l'assunzione di personale per gestire la consegna (Amazon in Germania) o l'ingresso nel mercato degli operatori postali in Italia sempre da parte di Amazon. Con il medesimo obiettivo, un'altra iniziativa piuttosto comune delle piattaforme online cinesi e che ha un notevole impatto sulla logistica ultimo miglio, riguarda l'estensione delle proprie reti distributive al di fuori della Cina. JD.com e VIP.com sono ad esempio impegnate nell'apertura di diversi magazzini, specialmente in Europa, a supporto delle iniziative dei venditori stranieri. Questi ultimi potranno spedire la merce ai magazzini esteri degli operatori cinesi e che si occuperanno di consolidare tutti gli ordini e trasportarli ai propri magazzini cinesi⁶.

Dopo aver esaminato gli aspetti peculiari dello sviluppo dell'e-commerce e le sue implicazioni sulla supply chain, si può passare ad analizzare le **possibilità che possono aprirsi per il territorio e le imprese della Puglia**.

L'e-commerce va considerato anche come un'opportunità per sostenere l'internazionalizzazione diretta delle imprese perché rappresenta potenzialmente un importante canale di accesso ai mercati esteri per le Pmi, in quanto attenua la debolezza del sistema paese nella fase della distribuzione e del marketing e consente alle imprese di minore dimensione di raggiungere contemporaneamente più mercati, anche distanti.

Analogamente alla crescita del numero delle imprese che si stanno aprendo al digitale, si assiste anche ad un aumento del ricorso ad operatori di logistica specializzati che riescono a garantire i termini di complessità del processo di consegna dei prodotti.

Attualmente nel nostro Paese il commercio tradizionale rappresenta ancora oltre il 90% della domanda logistica, mentre l'e-commerce solo il 7,3%. Tuttavia gli spazi per questo settore tenderanno a crescere e saranno diversi

⁶ Politecnico di Milano, Osservatori.net (Ottobre 2019), *L' eCommerce B2c: il motore di crescita e innovazione del Retail*

da quelli tradizionali. Ci sarà una necessità maggiore di superfici logistiche in location strategiche e con caratteristiche nuove.

Comunque gli operatori logistici e i corrieri internazionali stanno ponendo molta attenzione a questo settore perché rappresenta al contempo una fonte di reddito e di rischio; di fatto potrebbero ridursi i servizi definiti da corriere classico, vista la forte spinta logistica di gruppi come Amazon, che stanno ridisegnando il mercato. Da qui l'esigenza di studiare, implementare ed espandere differenti soluzioni e offerte di consegna e ritiro per il settore. Un'ulteriore considerazione a riguardo è che, grazie al patrimonio delle informazioni, l'e-commerce avrà il prodotto disponibile nel magazzino più vicino, e soprattutto l'opportunità di offrire il prezzo più basso. È proprio per questo che molti corrieri stanno pianificando anche investimenti infrastrutturali che possano prevederne la realizzazione all'interno degli aeroporti, dei porti e in prossimità di grandi centri urbani, di magazzini all'avanguardia della sostenibilità ambientale e produttiva. La meccanizzazione automatica e predittiva delle spedizioni in arrivo, consentirà di ridurre drasticamente i tempi sulla disponibilità della merce.

In questo senso possono aprirsi nuove opportunità per le realtà territoriali dotate di infrastrutture logistiche (da mettere al servizio dell'ultimo miglio), che possono così diventare luoghi privilegiati di localizzazione di una nuova stagione di attività manifatturiere, semi-manifatturiere e logistiche. Questo riguarda anche regioni del Mezzogiorno come la Puglia, e di Taranto in particolare, che dispone di infrastrutture che hanno ampi margini di utilizzo sia nelle aree retroportuali che in prossimità dei centri urbani.

In alcuni casi si tratta di strutture opportunamente dotate di idonee e moderne attrezzature tecniche che possono sostenere la capacità imprenditoriale del sistema produttivo pugliese, nell'acquisire nuove competenze. In particolare, in considerazione della vocazione produttiva della regione, ampi margini possono aprirsi per il comparto Agrifood che si sta affacciando all'e-commerce. Nel dettaglio, per il fresco e per la spesa online o e-grocery, le criticità logistiche sono tantissime e, per ciascuna di esse, gli operatori devono assumere scelte e strategie di servizio ben precise. Innanzitutto, l'alto costo della preparazione della spedizione (pick&pack) e della consegna, rispetto al valore medio dello scontrino. Infatti i clienti italiani hanno già ampiamente dimostrato che preferiscono, per la spesa online, la home delivery e che sono disposti anche a pagare qualcosa per la consegna, a differenza di quanto avviene nella maggior parte degli altri settori.

Avere a disposizione degli spazi sufficientemente attrezzati che possano fungere da deposito di stoccaggio e logistico per la distribuzione di questo tipo di prodotti il più vicino possibile ai consumatori finali, consente di riconsiderare la funzione di aree al momento non utilizzate al massimo delle loro possibilità.

Non vanno però sottovalutati tutti i problemi logistici connessi alla consegna del fresco, del freschissimo, del surgelato e del porzionato, ovvero dei prodotti da bancone gastronomico.

Vi è infine una questione complicata nel settore, ovvero la gestione del reso e della mancata consegna. Basti pensare ai costi per risistemare a scaffale una spesa con 20 - 40 codici prodotto, alcuni dei quali, come la verdura e la frutta, che sono stati anche insacchettati a parte e pesati. Per tali ragioni nel comparto è sempre più frequente il ricorso ad operatori logistici specializzati.

Una ricerca condotta dall'Osservatorio Contract Logistics su 100 imprese dei comparti Olio e Ortofrutta con un fatturato maggiore di 50 milioni di euro, evidenzia che l'incidenza della logistica conto terzi è superiore alla media generale del settore logistico (40,1% del totale della attività logistiche, per un valore di mercato pari a 44,6 miliardi di euro), con un grado di terzizzazione, il rapporto fra il mercato della Contract Logistics (del valore di 940 milioni di euro) e il mercato potenziale (1.560 milioni di euro), pari al 60%.

Il comparto olivicolo è il più terzizzato, con una quota del 78%, mentre l'ortofrutta registra un'incidenza della logistica conto terzi inferiore, pari al 56%.

La necessità di una maggiore consapevolezza del valore dell'outsourcing logistico, che non ne limiti lo scopo e l'ambito di applicazione al solo trasporto, offre ampie opportunità di crescita per lo sviluppo di una logistica integrata, capace di rafforzare visibilità e tracciabilità lungo tutta la filiera. Un settore che presenta un elevato grado di terzizzazione logistica meglio si presta ad una maggiore diffusione della sua produzione tramite e-commerce.

Questi due comparti Agrifood – olio e frutta - che rientrano nella tipica produzione pugliese, mostrano gli ampi margini di sviluppo che la logistica può offrire al territorio per effetto dell'apertura all'e-commerce.

2.1.4 Le potenzialità del porto di Taranto nel contesto del Mediterraneo

Tra i grandi investimenti infrastrutturali in grado di incidere sulle rotte globali, va sicuramente annoverato il Nuovo Canale di Suez, che ha contribuito in misura notevole ad accrescere la centralità del Mediterraneo. L'andamento dei traffici mostra che il **raddoppio del Canale** sta gradualmente cambiando gli assetti mondiali del trasporto marittimo, contribuendo a rafforzare la rotta Far East-Europe e quindi la centralità del Bacino.

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 servizio 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**.

Lo scopo del governo egiziano, perseguito anche attraverso mirate politiche di marketing, è quello di attirare traffico aumentando la convenienza di passaggio anche per alcune rotte dall'Asia verso la costa orientale degli Stati Uniti che sviluppano il loro naturale percorso attraverso Panama.

Si cita come esempio di tali politiche la linea tariffaria che prevede sconti del 45-55-65% per le containership che percorrono alcune rotte che partono dai porti della East Cost degli Stati Uniti e sono dirette verso il Sud e il Sud-Est Asia. Questi sconti, in essere a partire dal 2016 in coincidenza con l'apertura del nuovo Canale di Panama, sono stati rinnovati di 6 mesi in 6 mesi e al momento, sono in vigore fino al 31/12/2019. Essi sono chiaramente finalizzati a spingere i carrier a percorrere viaggi che richiedono tempi più lunghi ma che consentono di conseguire importanti risparmi di costi.

Il Canale di Suez si conferma uno snodo strategico per i traffici marittimi mondiali mercantili; il 9% del commercio internazionale del globo utilizza questa grande via di passaggio. La crescita delle merci in transito registra valori importanti, confermata anche nel 2018, anno in cui è stato segnato il doppio record, in termini di numero di navi (oltre 18 mila, +3,6%) e di cargo trasportato (983,4 milioni di tonnellate, +8,2%).

I primi 9 mesi del 2019 attestano questa crescita: con quasi 14 mila navi transitate (+3%) e 766 milioni di tonnellate di merci (+5,5%) sono stati segnati nuovi picchi massimi. Il record è stato stabilito sia per le merci caricate sulle navi che hanno attraversato il canale dirette a sud, pari a 413 milioni di tonnellate (+8,6%), sia per i volumi imbarcati sulle navi dirette a nord, con 353 milioni di tonnellate (+2%).

Le portacontainer sono le navi più numerose tra quelle che hanno effettuato transiti completi attraverso il Canale di Suez (4.096), seguite dalle tankers (3.745). Ancora una volta **il cargo containerizzato e il petrolio greggio e prodotti petroliferi derivati costituiscono le principali tipologie di merci in transito, rappresentando il 73% del totale**. Il Canale di Suez è anche la terza rotta al mondo per il trasporto di petrolio e gas naturale rappresentando rispettivamente circa il 9% e l'8% del commercio mondiale via mare.

La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal Canale di Suez costituisce un indubbio beneficio **per i porti che si affacciano sul bacino che acquistano un ulteriore vantaggio** dal loro posizionamento. Essi non soltanto possono rafforzare il ruolo di hub per le merci provenienti dal Far East e dirette verso il Nord America ma diventano il gate potenziale delle produzioni territoriali verso i mercati transoceanici. È questa **una nuova direttrice di crescita per il porto di Taranto** considerato che i mercati di riferimento del sistema produttivo pugliese sono molto diversificati, perché vanno a coinvolgere pressoché tutti i continenti, Oceania ed America del Sud compresi (come indicato nella tabella che segue).

I mercati di riferimento dei principali prodotti pugliesi (mln euro)

	1° mercato	2° mercato	3° mercato	4° mercato	5° mercato
Farmaceutico	Svizzera - 798,9	Turchia - 36,0	Germania - 26,9	Nord America - 19,1	Cina - 17,8
Industria estrattiva	Brasile - 182,4	Iran - 146,4	Nord America - 114,8	Oceania - 53,0	Russia - 45,5
Metallurgia	Spagna - 88,3	Francia - 59,0	Germania - 55,3	Russia - 18,4	Portogallo - 16,4
Aerospaziale	Nord America - 290,3	Polonia - 26,4	Gran Bretagna - 20,6	Giappone - 18,2	Francia - 16,3
Parti per autoveicoli	Francia - 114,5	Spagna - 77,0	Germania - 59,2	Slovenia - 28,7	Romania - 27,3

Tabella n. 1

*In azzurro sono evidenziati i paesi con i quali gli scambi commerciali avvengono prioritariamente via-mare

Tabella 1 – Fonte: elaborazioni SRM su dati Istat

Grazie all'allargamento di Suez, la dimensione media delle navi che hanno attraversato il Canale è cresciuta del 12% tra il 2014 (l'anno precedente l'espansione) e il 2018, evidenziando che **la nuova infrastruttura sta assecondando le esigenze del gigantismo**, fenomeno che riguarda tutte le tipologie di naviglio.

La possibilità del Canale di Suez di accogliere le meganavi 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. Questo fenomeno è rafforzato dalla necessità che il settore ha di generare economie di scala che consentano efficienza e riduzioni di costi.

Il ricorso al gigantismo ha avuto un'accelerazione negli ultimi anni. Se 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 al 33% e la previsione è di arrivare al 40% nel 2022. Ad oggi sono in corso studi di fattibilità per la realizzazione di navi giganti con una capacità fino a 25.000 TEU.

Anche il ricorso agli accordi ha costituito e costituisce tutt'ora uno strumento strategico adottato dai principali carrier mondiali al fine di ottimizzare l'utilizzo del naviglio e ridurre contemporaneamente i costi di trasporto relativi alle maggiori rotte mondiali. È una strategia finalizzata a guadagnare margini di redditività più elevati cercando di contenere il fenomeno dell'oversupply e dell'aumento del costo del bunker il cui prezzo medio nel 2018, nonostante il forte calo nel quarto trimestre, è aumentato di quasi il 30% rispetto al 2017. Ad oggi le alleanze attive tra le più grandi imprese del settore sono 3.⁷

Continua anche il consolidamento del settore attraverso fusioni e acquisizioni: se a gennaio del 2018 il 70% della flotta era controllata dai primi 15 carrier, a giugno dello stesso anno essa risultava controllata dai primi 10 carrier.

L'impatto di un mercato dei container sempre più concentrato, consolidato e orientato al gigantismo si avverte in modo importante sulle infrastrutture dei terminal, con i porti che rischiano di perdere quote rilevanti del proprio business, se non sono in grado di aggiornare rapidamente il proprio equipaggiamento. Le mega-navi caricano e scaricano volumi sempre più rilevanti, in un solo scalo; di conseguenza, i network intermodali di collegamento devono essere in grado di gestire efficacemente volumi sempre maggiori in un lasso di tempo limitato, per evitare di generare costosi e inefficienti colli di bottiglia lungo la supply chain.

Così, le prestazioni portuali sono diventate un fattore decisivo in grado di determinare la competitività dei traffici dei paesi. Ogni ora di tempo in porto risparmiata dalle navi si traduce in minori spese in infrastrutture portuali per gli scali marittimi, costi di capitale delle navi per i vettori ed esborsi per il mantenimento delle scorte per i caricatori.

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.

In questo contesto, si aprono **nuove prospettive commerciali per il porto di Taranto** che, a seguito della concessione demaniale marittima del terminal contenitori alla società Terminal San Cataldo SpA, controllata dalla Yilport Holding, vede maturare **nuove condizioni di rilancio**, anche in considerazione della sua posizione *al centro della ZES Ionica, che coinvolge anche la Basilicata, che si propone di sviluppare le imprese in area retroportuale la cui produzione andrebbe ad alimentare ed essere alimentata dai traffici portuali*. Lo scalo ionico ha dunque un patrimonio infrastrutturale, un player forte alle spalle e una posizione geografica che costituiscono le premesse di

⁷ **Ocean Alliance**: raccoglie una compagnia europea (CMA CGM) e due asiatiche (Cosco Shipping ed Evergreen) e detiene il 36% della quota del trasporto marittimo container sulle rotte Est-Ovest; **THE Alliance**: formata da una compagnia europea (Hapag-Lloyd), tre giapponesi (NYK, MOL e K Line, che a loro volta hanno generato l'alleanza ONE) e l'asiatica Yang Ming, con una quota del 26%; dal 1° aprile 2020 aderirà anche il carrier tedesco HMM; **2M**: formata da Maersk e MSC, ha accolto successivamente, come membri aggiunti, le compagnie tedesche HMM (fino al 1° aprile 2020) e Hamburg Sud, detiene il 31%.

un nuovo sviluppo che gli aprono la possibilità di candidarsi come uno dei principali scali commerciali europei, facendone uno snodo per i traffici tra Asia, Europa e Nord America.

È indubbio il vantaggio, in termini di giorni di viaggio, della rotta Estremo Oriente-Mezzogiorno rispetto a quella Estremo Oriente-Nord Europa. Tuttavia, sono **note anche le criticità intermodali** che rendono più difficile il transito delle merci dai porti del Mezzogiorno verso i mercati del Centro-Est Europa. In questo contesto assume molta importanza la programmazione della politica di coesione 2021-2027. Dagli esiti dei tavoli di confronto partenariale (Ottobre 2019) risulta che uno degli obiettivi strategici sia quello di avere un'Europa più connessa attraverso il completamento di reti e nodi TEN-T - tra cui i porti core (sia di transhipment che gateway), investimenti di ultimo miglio e l'ERMTS - e il rafforzamento delle sinergie fra CTE (Cooperazione Territoriale Europea) / EUSAIR (EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region) e fondi SIE (Fondi strutturali e di investimento europei) su 2 corridoi adriatici:

- 1)Scandinavo – Mediterraneo (su cui Taranto è inserito come porto core)
- 2)Baltico – Adriatico

La rotta attraverso il Mediterraneo, come abbiamo accennato in precedenza, sta crescendo anche in misura maggiore rispetto alle altre grandi direttrici Est-Ovest e molti porti, come Malta, gli hub spagnoli o il Pireo stanno raggiungendo livelli importanti di saturazione. Altri competitor, come Tanger Med, hanno investito in nuove infrastrutture (Tanger Med 2) proprio per ampliare la capacità ed essere in grado di gestire maggiori volumi di traffico.

2.1.5 L'evoluzione della competitività portuale europea e nel Mediterraneo

Il gigantismo navale e il fenomeno delle alleanze si riflettono 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.

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del Bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima, non da ora tutti i paesi che si affacciano sulle sue sponde stanno 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.

Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma anche alla modifica delle regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, ma devono essere in grado di innovare e 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.

I porti dell'area del Mediterraneo (sono stati considerati i primi 30 porti del Mediterraneo e del Mar Nero) hanno sperimentato una crescita dei container movimentati del 520% dal 1995 al 2018 e del 60% negli ultimi 10 anni, arrivando a **gestire nel 2018 56 milioni di TEU**. Il Northern Range nello stesso anno ha movimentato 44 milioni di TEU registrando un aumento del 33% rispetto a 10 anni fa.

Sebbene in valore assoluto il sistema del Mediterraneo e del Mar Nero gestisca un numero di container maggiore del Nord Europa e che quest'ultimo abbia maturato una crescita più moderata, va sottolineato che **il traffico nel Northern Range risulta molto più concentrato perché il sistema è costituito solo da 6 porti container**. Questo rappresenta un elemento di maggiore attrattività per molti mercati europei⁸, a fronte della maggiore frammentazione della realtà portuale nel Mediterraneo, evidente ancora in Italia anche a seguito della Riforma⁹.

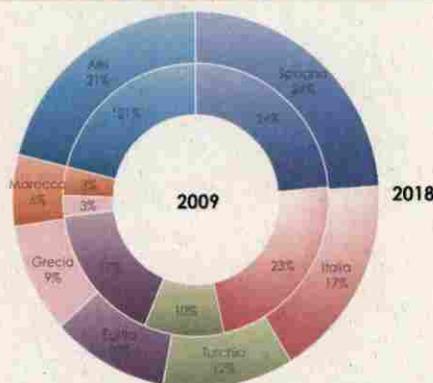
L'Italia non ha saputo avvantaggiarsi dell'incremento di flussi di merci nel Mediterraneo: il suo peso sulla portualità del Med è passato dal 23% del 2009 al 17% del 2018. La Spagna ha confermato un'incidenza del 24% e il solo porto del Pireo ha aumentato il suo peso dal 2% al 9%.

⁸ Carrese S, Di Giambattista S., Murgia T, Nigro M., Petrelli M., Renna A., *Gigantismo navale e Grandi Alleanze: l'evoluzione del traffico contenitori nei porti italiani in Convegno Nazionale Porti & Navigazione 2018*.

⁹ Decreto 169/2016 di "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle autorità portuali"

Il grafico che segue mostra il peso dei Paesi mediterranei e del Mar Nero nella movimentazione dei container evidenziando anche la variazione rispetto al 2009¹⁰.

Peso dei porti nella movimentazione dei container nel Mediterraneo e Mar Nero



Spagna: Valencia, Algeciras, Barcellona

Italia: Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Trieste, Venezia, Napoli, Salerno, Cagliari

Turchia: Ambarli, Mersin, Izmir

Egitto: Port Said, Alexandria, Damietta

Grecia: Pireo, Thessaloniki

Marocco: Tanger Med

Figura n. 6 – Fonte: SRM su Port Authorities, 2019

I fattori di successo dei porti competitor analizzati sono diversi. La crescita degli investimenti (pubblici e privati, così come gli investimenti esteri diretti) nei porti genera nuovi servizi e nuove attività: esemplare è il caso del **Pireo**, le cui operazioni sono gestite dalla cinese COSCO, **il cui traffico dal 2009 è aumentato del 640%** arrivando a quasi 5 milioni di TEU. **Nel 2019 punta a diventare il primo porto del Mediterraneo.**

Importante in altri casi è stata la realizzazione di retroporti in cui sono state stabilite 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). Una delle più note e competitive nel Mediterraneo è la Tanger Med Free Zone che ha consentito al porto del Marocco di essere uno dei più efficienti e efficaci nello scenario marittimo e che beneficia di un sistema industriale export-oriented di oltre 900 aziende dell'Automotive (Renault vi produce la Dacia), Tessile e Agroalimentare che alimenta di continuo l'infrastruttura e che a sua volta beneficia di una logistica gestita da top player del settore. **Tanger Med, negli ultimi 10 anni ha quasi raddoppiato il suo traffico** e, con l'apertura nel corso del 2019 del nuovo polo portuale Tanger Med II, raggiungerà una capacità annua pari a 9 milioni di TEU.

Altri fattori che incidono sulla competitività dei porti sono di carattere amministrativo, fra tutti la disciplina della **tassazione**. A questo riguardo, da qualche anno la Commissione Europea ha avviato un processo di restrizione dell'autonomia fiscale dei porti commerciali per evitare la concorrenza sleale tramite "aiuti di Stato", i finanziamenti diretti o indiretti del pubblico al privato. Lo scopo è creare le condizioni per una competizione paritaria tra gli scali.

La Commissione Europea a gennaio 2019 aveva ufficialmente invitato l'Italia (e la Spagna) ad adottare un regime fiscale (*corporate income tax*) per i loro porti. Le Autorità di Sistema Portuale italiane sono attualmente esentate dall'imposta sul reddito delle società.

L'Italia non ha aderito alle richieste della Commissione Europea che nel novembre 2019 ha avviato un'indagine approfondita sulle esenzioni fiscali di cui beneficiano.

La Commissione indica che un'indagine approfondita offre all'Italia e alle terze parti interessate - quali beneficiari o concorrenti - l'opportunità di formulare le proprie osservazioni sulla valutazione delle esenzioni fiscali alla luce della normativa in materia di aiuti di stato e più in particolare sulla valutazione del carattere economico delle attività dei porti e della loro incidenza sulla concorrenza e gli scambi commerciali. La normativa europea in materia di concorrenza tiene conto della circostanza che i porti sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale e consente agli Stati membri di investire nei porti, creando posti di lavoro e tutelando la concorrenza. Allo stesso tempo, se gli operatori portuali generano profitti dalle loro attività economiche, tali profitti dovrebbero essere oggetto della stessa imposizione fiscale che grava sulle altre imprese soggette alla

¹⁰ Sono state messe a confronto le movimentazioni di container (TEU) dei primi 30 porti del Mediterraneo e Mar Nero nel 2018.

normale normativa fiscale nazionale al fine di evitare distorsioni della concorrenza. La Commissione rileva che l'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'UE. Nel caso in cui dovesse passare la linea di Bruxelles e diventare così una procedura d'infrazione, alcuni porti hanno calcolato che si potrebbe andare incontro, per recuperare i costi, a un aumento delle tasse portuali fino al 40%.

La Spagna ha assunto l'impegno di abolire, a partire dal 2020, l'esenzione fiscale di cui beneficiano i porti spagnoli, consentendo così alla Commissione di chiudere la relativa procedura.

2.1.6 Indicatori di competitività e connettività portuale/logistica

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 nazionale.

L'analisi di alcuni indicatori riportata di seguito consente di comprendere come si stiano modificando i ruoli all'interno dello scacchiere della competitività portuale e quale sia il posizionamento strategico del nostro Paese rispetto ai principali competitor marittimi in termini di connessione (nei servizi di linea, container) e di logistica. In particolare, si sono presi come riferimento il **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)**, il **Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI)** ed il **Bilateral Liner Shipping Connectivity Index (BLSCI)** dell'UNCTAD ed il **Logistics Performance Index (LPI)** dalla Banca Mondiale. Per ognuno di questi indici la performance dell'Italia è stata confrontata con quella di altri paesi "comparable", sia europei quali Francia, Spagna e Grecia, sia della Sponda Sud-Est del Mediterraneo quali Marocco, Egitto e Turchia.

Nel settore dei container il **mondo portuale italiano**, che nell'ultimo quinquennio ha gestito sempre circa **10,5 milioni di TEU**, si trova a dover affrontare una sfida competitiva di notevole difficoltà. Il contesto mediterraneo in cui opera vede la Spagna in crescita che sta avvantaggiandosi delle opportunità connesse all'incremento dei transiti nel Med, il Pireo che continua a registrare record nei propri terminal, diventato l'avamposto cinese in Europa e i porti di transhipment del Nord Africa che seguitano ad aumentare in termini di numero e di volume di attività.

Il **Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)** è stato prodotto dall'UNCTAD a partire dal 2006 per valutare il **livello di accessibilità marittima**: nel 2019 è arrivato ad analizzare 178 paesi che sono serviti da servizi di container di linea regolari. Questo indice ha il merito di evidenziare il livello di inserimento di un paese all'interno del network del commercio internazionale che è una determinante importante per i suoi costi di import-export e dunque per la sua competitività. Nel 2019 con un indice di 72,8 l'Italia è **13° nel ranking mondiale** e, rispetto ai nostri competitor, è seconda solo alla Spagna.

LSCI. Top 5, Italia e confronto con i principali competitor UE e Mediterranei

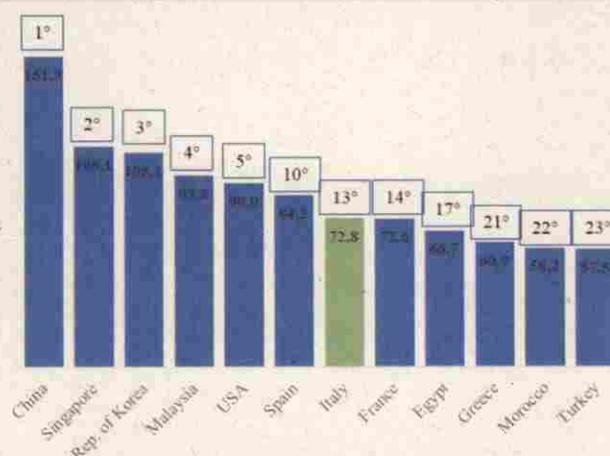


Figura n. 7 – Fonte: SRM su Unctad, 2019

Il nostro Paese è quindi ben posizionato anche se occorre specificare che in valore assoluto dal 2006 al 2019 l'indice italiano ha avuto un incremento del 20% come la Spagna, ma inferiore rispetto ai nostri competitor in particolare al Marocco, il cui valore dell'LSCI è aumentato del 383% nel periodo considerato.

Se tali dati evidenziano una correlazione tra gli investimenti effettuati nelle strutture portuali e l'accessibilità marittima e dunque la competitività dei sistemi-Paese, il caso del Marocco con Tanger Med risulta emblematico. La costruzione di questo scalo è iniziata nel 2004 e nel 2019 è stato inaugurato il secondo complesso portuale (Tanger Med II), grazie al quale la capacità complessiva è salita a 9 milioni di TEU. L'investimento totale è stato di 88 miliardi di dirham (pari a 8 miliardi di euro) con una partnership pubblico-privata (i due terzi, sono arrivati dal settore privato).

Nel 2019 l'UNCTAD ha introdotto uno specifico indice di connettività marittima portuale, il **Port Liner Shipping Connectivity Index (PLSCI)** che - basato sulla medesima metodologia applicata all'indice per nazioni - analizza 900 porti container nel periodo 2006-2019. Esso quindi non tiene conto soltanto dei TEU movimentati ma **individua la posizione dei porti nel network mondiale dei servizi di trasporto marittimo containerizzato.**

Focalizzando il confronto sull'Italia e i suoi competitor nel Mediterraneo, considerando esclusivamente gli scali che rientrano nelle Top 100, si evidenzia che in termini di connettività sono presenti 18 porti dell'area che invece in termini di container gestiti diventano 12. Da tale confronto emerge il valore del nuovo indice calcolato dall'UNCTAD perché esso offre l'immagine di un mondo portuale più equilibrato, depurato dall'effetto transshipment e che mostra in modo più rilevante **il ruolo dei porti a servizio dei territori di riferimento.** In tale contesto il Mediterraneo ha un peso importante.

Classifiche a confronto. Porti del Mediterraneo presenti nella Top 100 connettività (PLSCI) e nella Top 100 container movimentati (TEU)

Rank	Porto	PLSCI 2019	Rank	Porto	TEUs (mln) 2018
21	Greece, Piraeus	63,0	29	Spain, Valencia	5.183
23	Spain, Valencia	61,7	32	Greece, Piraeus	4.908
27	Spain, Algeciras	60,5	33	Spain, Algeciras	4.773
28	Spain, Barcelona	59,7	47	Morocco, Tanger Med	3.472
29	Egypt, Port Said	56,9	48	Spain, Barcelona	3.473
31	Morocco, Tanger Med	53,6	52	Malta, Marsaxlokk	3.313
32	Italy, Genoa	52,7	54	Turkey, Ambarli	3.194
40	Italy, Gioia Tauro	49,0	57	Egypt, Port Said	3.050
42	Turkey, Ambarli	47,5	67	France, Le Havre	2.875
45	Malta, Marsaxlokk	46,5	71	Italy, Genoa	2.609
55	Turkey, Mersin	44,3	79	Italy, Gioia Tauro	2.328
59	France, Fos	43,5	97	Turkey, Mersin	1.722
69	Italy, La Spezia	41,2			
75	Turkey, Aliaga (Nemrut)	38,4			
78	Turkey, Izmit Korfezi	37,7			
82	Turkey, Tekirdag	36,2			
83	Egypt, Damietta	36,0			
84	Italy, Trieste	35,5			

Tabella 2 – Fonte: SRM su Unctad e Autorità Portuali, 2019

L'Italia ha quattro scali nella Top 100 dell'Unctad ed è fra i cinque Paesi con più presenze nella classifica complessiva. Lo scalo con l'indice maggiore è Genova che con un punteggio di 53 si trova al 32° posto; segue Gioia Tauro con 49 (al 40° posto), La Spezia con 41 (al 69° posto) e Trieste con 36 (all'84° posto). Nella Top 100 del traffico container la presenza di porti italiani si riduce a due, Genova e Gioia Tauro rispettivamente 71° e 79° al mondo.

Tra i competitor prevale la Spagna che vanta i suoi tre principali porti tra i primi posti in entrambi i ranking riferiti al Mediterraneo e il Pireo, porto meglio connesso del Bacino e 2° per TEU movimentati. Un altro fattore evidente

riguarda i numerosi porti turchi presenti nella Top 100 del PLSCI, 5, ma soltanto 2 di questi rientrano nei Top 100 dei traffici.

Molto significativa è la valutazione della crescita dell'indice tra il 2006 ed il 2019; una variazione che sottolinea l'impatto che può derivare dai nuovi investimenti nei porti, evidenziando che le risorse pubbliche e private impiegate nonché gli investimenti esteri generano nuovi servizi e attività. Tanger Med figura 2° al mondo per crescita, ma anche il Pireo che è passato sotto la gestione del gruppo cinese COSCO e nel 2019 è diventato il porto meglio collegato del Mediterraneo. Anche altri porti hanno beneficiato di investimenti cinesi e hanno registrato un aumento del loro indice LSCI, tra questi: Colon (Panama), Khalifa (Emirati Arabi Uniti) e Lomé (Togo).

Il **Linear Shipping Bilateral Connectivity Index (LSBCI)** è elaborato dall'UNCTAD per misurare il livello di integrazione di ciascuna coppia di paesi nel network del trasporto di linea globale. Questo indice esprime la qualità complessiva di una connessione di shipping di linea tra due paesi, indipendentemente dal fatto che esista o meno un servizio di trasporto diretto. La ratio sta nella considerazione che la connettività nei trasporti è un fattore determinante per le esportazioni bilaterali. Tutti i componenti sono normalizzati, di conseguenza, LSBCI può assumere solo valori compresi tra 0 (minimo) e 1 (massimo).

I risultati al 2018 mostrano che i primi 10 LSBCI si trovano su connessioni tra un massimo di 7 paesi. I valori LSBCI più elevati si ottengono per rotte intraregionali, in particolare in Europa e in Asia.

Riguardo all'Italia, la Spagna (0,7), la Francia (0,68), la Cina (0,65), Singapore (0,64) e gli Stati Uniti (0,64) sono i paesi con cui presenta le **connessioni bilaterali più forti**. Se si confronta la situazione con il 2006, primo anno disponibile nel database dell'UNCTAD emerge come siano mutate le posizioni: fermo restando Spagna e Francia, già allora partner principali, si sono rafforzate le relazioni bilaterali con la Cina, Singapore e gli Stati Uniti, a sfavore di Regno Unito, Germania e Belgio.

Paesi con cui l'Italia presenta l'LSBCI più elevato. Confronto 2006-2018

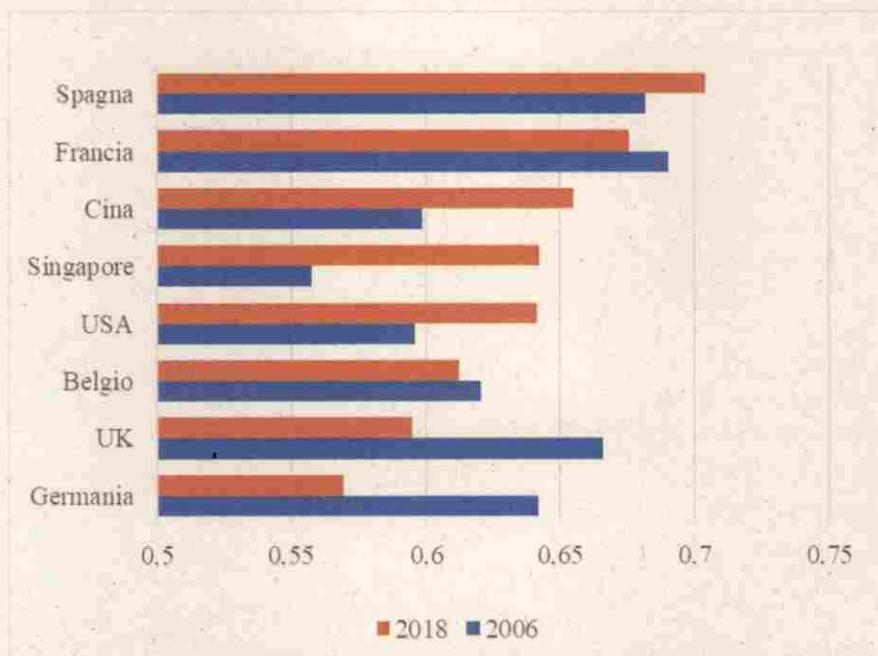


Figura 8 – Fonte: SRM su Unctad, 2019

L'aumento della connettività fisica attraverso la realizzazione di infrastrutture di trasporto misurata dagli indici dell'UNCTAD non sempre però è associato a miglioramenti nell'efficienza logistica, che dipende anche dal funzionamento dei servizi e del resto della filiera.

È generalmente riconosciuto quanto una catena logistica efficiente possa favorire lo sviluppo degli scambi e la crescita e quindi è individuata come un fattore di competitività di imprese e territori.

L'International Logistics Performance Index (LPI) della World Bank fornisce con cadenza biennale una **valutazione multidimensionale della performance logistica di un paese** classificandola su una scala che varia da 1 (punteggio peggiore) a 5 (punteggio migliore) in sei aree di valutazione complementari.¹¹

In tale contesto, le prime 4 posizioni sono occupate da paesi europei, mentre il primo asiatico è il Giappone al quinto posto. L'Italia occupa la posizione numero 19 nel ranking dietro Francia e Spagna ma prima degli altri competitor.

Andando ad analizzare nel dettaglio le sei componenti dell'LPI dell'Italia risulta che il nostro Paese ha ottenuto il punteggio migliore (4,13) sulla frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti, mentre quello più basso (3,47) sull'efficienza delle operazioni doganali.

LPI 2018- I Top 5, l'Italia e i Paesi competitor



Figura 9 – Fonte: SRM su World Bank, 2019

Al fine di indagare ulteriormente le performance logistiche del nostro Paese, il **Domestic LPI** fornisce **informazioni dettagliate sull'ambiente logistico, sui processi e sulle istituzioni di base e sui dati di tempo e distanza**. Questo indice, che utilizza quattro principali determinanti per misurare le prestazioni logistiche (infrastruttura, servizi, procedure e tempi ai confini, affidabilità della supply chain), valuta le performance dei paesi su diverse tipologie di misurazioni, confrontando parametri fisici (le distanze in chilometri) e misure di accessibilità (i tempi calcolati in giorni). Da tale quadro, l'Italia risulta avere risultati eterogenei a seconda dei criteri di volta in volta presi in considerazione.

Con riferimento all'export, l'Italia rispetto ai suoi comparabili risulta in media riguardo alle distanze da percorrere per raggiungere porti e aeroporti e ai giorni necessari per il trasporto; per le spedizioni via terra nonostante le distanze siano inferiori ai paesi competitor (ad eccezione di Marocco e Spagna) registra problemi sul tempo di attraversamento (lead time). Per quanto riguarda le importazioni, le variabili relative all'utilizzo di porti e aeroporti costituiscono delle criticità per il sistema logistico italiano se confrontato con gli altri paesi comparabili (fatta eccezione per l'Egitto); migliora la posizione per il trasporto via terra ma il nostro Paese è dietro Marocco, Spagna e Francia in termini di giorni necessari.

Gli indicatori analizzati confermano il **bisogno dell'Italia di sviluppare un sistema di trasporto e logistica più competitivo** per potere offrire al suo indotto industriale la possibilità di essere più veloce e efficiente nell'intero processo produttivo e commerciale. Come detto prima, non c'è una economia industriale efficiente e competitiva nel mondo senza un sistema di logistica e trasporto all'avanguardia.

¹¹ (1) L'efficienza nel processo di sdoganamento; (2) la qualità delle infrastrutture relative al commercio e al trasporto; (3) la facilità di predisporre spedizioni competitive in termini di prezzo; (4) la competenza e la qualità dei servizi logistici; (5) la capacità di rintracciare e seguire le spedizioni; (6) la frequenza con la quale le spedizioni raggiungono i destinatari entro i tempi prestabiliti.

2.1.7 Fattori di sviluppo e nuove opportunità del traffico portuale italiano

Il traffico container in Italia oscilla sempre intorno ai 10 milioni di TEU seppure in questi ultimi anni il peso dei porti sia andato modificandosi, con una crescita degli scali gateway a fronte di una contrazione dei traffici degli hub. Genova rafforza la sua leadership e tra i principali porti italiani che hanno pubblicato i dati sui traffici al 1° semestre del 2019 si rilevano gli importanti numeri di Napoli (+26,7%), Trieste (+13,3%) e di alcuni porti più piccoli come Civitavecchia (+17,2%) e Bari (+23,3%).

Andamento del traffico container in Italia con il dettaglio dei porti. Anni 2013-2018

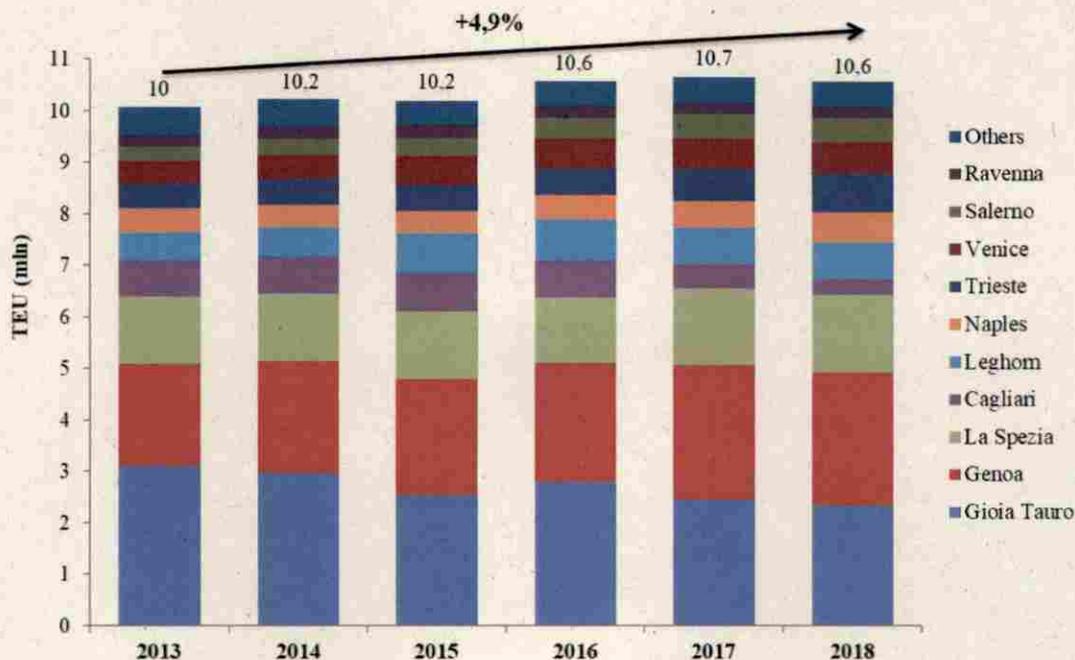


Figura 10 – Fonte: SRM su ADSP, 2019

Nonostante la difficoltà dei porti italiani di transhipment, una buona notizia è l'opportunità maturata per il porto di Taranto a seguito della concessione per 49 anni del terminal container alla Terminal San Cataldo SpA, controllata Yilport Holding AS, società del gruppo turco Yildirim Holding AS. Il piano di impresa previsto dal gruppo turco prevede investimenti per circa 400 milioni di euro con l'obiettivo di raggiungere 2,5 milioni di TEU entro il 2030.

I segnali di una difficile situazione per la competitività dei porti italiani ormai non possono essere sottovalutati, soprattutto a confronto con paesi che sono influenzati dagli stessi fenomeni e che per posizione geografica e storia sono localizzati in aree di sovrapposizione con il mercato italiano. I primi tre scali nazionali registrano un traffico container pari a 6,4 milioni di TEU inferiore sia ai primi tre porti spagnoli (13,4 milioni), sia ai primi tre porti nordafricani (8,1 milioni).

Traffico container nei principali porti del Mediterraneo (non italiani)

	TEU 2016	TEU 2017	TEU 2018	Var.% 1° sem 19/1° sem.2018
Valencia	4.722.273	4.832.156	5.182.665	8,7%
Piraeus	3.749.709	4.145.064	4.908.000	23,8%
Algeciras	4.759.571	4.380.849	4.772.504	8,2%
Barcelona	2.237.818	3.006.872	3.472.879	5,1%
Tanger Med	2.964.278	3.312.409	3.472.451	nd
Marsaxlokk	3.084.309	3.150.000	3.310.000	nd
Istanbul-Ambarli	2.803.133	3.120.000	3.170.000	nd
Port Said	3.035.900	3.000.000	3.050.000	nd
Mersin	1.453.038	1.590.000	1.722.000	nd

Izmir	1.323.000	1.440.000	1.600.000	nd
-------	-----------	-----------	-----------	----

Tabella 3 – Fonte: SRM su dati Autorità Portuali, 2019

Quanto ai dati delle merci complessivamente movimentate nel triennio 2016-2018 dalle 15 Autorità di Sistema Portuale (la 16° Autorità di Sistema Portuale “dello Stretto” è stata istituita nel maggio 2019), essi mostrano una sostanziale stabilità.

Tipologia di merci movimentate in Italia

	<i>Rinfuse liquide</i>	<i>Rinfuse solide</i>	<i>Container</i>	<i>Ro-Ro</i>	<i>Altre merci</i>	<i>Totale</i>
2016	181.711.328	68.023.983	117.512.999	98.682.059	22.587.000	488.517.369
2017	188.025.097	66.012.174	115.359.415	106.330.205	21.636.669	497.363.560
2018	184.007.463	65.591.140	111.070.466	109.102.603	21.618.668	491.390.340

Tabella 4 – Fonte: SRM su dati Assoportori, 2019

A parte il traffico containerizzato, che 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.

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.

In base agli ultimi dati disponibili, l’Italia rafforza il primato dello Short Sea Shipping nel Mediterraneo con 230 milioni di tonnellate di merci trasportate, pari al 37,4% del totale.¹² Nel 2018 con oltre 109 milioni di tonnellate di merci in Ro-Ro i porti italiani hanno toccato il massimo storico con un incremento del 10,6 % 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 65 milioni nel 2018 (-3,6% sul 2016). 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 di Taranto). 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 2018 sono state movimentate circa 184 milioni di tonnellate, 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%, valore superiore a quello di gran parte degli altri paesi europei. Sul gas naturale la percentuale è del 90% e la tendenza in atto dipende principalmente dal grado di utilizzo degli impianti. 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

¹²¹² Eurostat (2019), Short Sea Shipping of goods.

le importazioni di petrolio, il 71% arriva via nave e il 25% attraverso le pipelines. I primi cinque scali italiani (Tieste, Cagliari, Augusta, Messina e Genova) arrivano a coprire i 3/4 dell'intero traffico nazionale.

I dati testimoniano la necessità di rilanciare la portualità nazionale con piani di investimento in opere strategiche, soprattutto di collegamento, in grado di consentire un recupero del gap infrastrutturale che l'Italia registra nei confronti dei propri concorrenti. Tali interventi, sia in opere infrastrutturali, sia in opere immateriali, come ad esempio l'innovazione e digitalizzazione dei processi e delle operazioni portuali, consentirebbero un ammodernamento e un efficientamento complessivo del sistema.

2.1.8 Principali elementi di contesto, in sintesi

Lo scenario che emerge vede **lo shipping interessato da molte e profonde trasformazioni**, anche in considerazione delle numerose situazioni di incertezza che stanno impattando sull'andamento del mercato dei tre principali comparti: dry cargo, tanker e container.

Il bacino del Mediterraneo negli ultimi 10 anni ha mostrato un maggiore dinamismo rispetto all'Europa settentrionale per la quale la crescita non è risultata così positiva rispetto ai valori iniziali.

Container. Quanto ai flussi di container lungo le direttrici **deep sea**, l'andamento del traffico negli anni mostra una diversa vitalità: la Spagna ha consolidato il suo peso nonostante la concorrenza dei grandi porti nord africani e del Pireo, che hanno tutti mostrato una crescita superiore a quella del nostro Paese. Questo è imputabile principalmente al **progressivo calo dei traffici di transhipment** che hanno subito una contrazione tale da perdere nell'ultimo periodo una quota significativa di incidenza sul totale italiano, in parte compensata dalla ottima performance dei porti gateway.

Meganavi. Altro fenomeno che sta incidendo sull'evoluzione dello shipping è l'avvento di navi di notevoli dimensioni; cosa che sta progressivamente causando l'uscita dal mercato delle navi più piccole e aumentando la dimensione media delle portacontainer impiegate anche nei traffici secondari serviti da navi feeder. Questo aspetto potrebbe avere impatti importanti sulla possibilità di molti porti italiani di poter accogliere navi di dimensioni superiori alle attuali oltreché sulla probabile ristrutturazione dei servizi di shipping con una possibile riduzione dei porti toccati da navi di grandi dimensioni.

Non solo transhipment. All'interno del Bacino l'Italia è uno dei paesi più importanti e - sebbene manifesti qualche difficoltà nell'attrarre i grandi traffici internazionali - ha saputo rafforzare il suo ruolo nello Short Sea Shipping sia in termini di traffici che di peso di flotta, avvantaggiandosi anche della presenza di grandi armatori leader mondiali nel comparto. Data questa rilevanza, emerge l'esigenza di intraprendere un percorso in cui coniugare i traffici deep-sea con il cabotaggio nazionale in modo da potenziare sia la competitività dei porti che l'accesso dei caricatori ai mercati d'oltremare. Per il nostro sistema portuale focalizzare una strategia di sviluppo sulla crescita del solo transhipment, allo stato attuale, può essere rischioso.

Coordinamento nazionale. Occorre così identificare strategie mirate a livello nazionale che tendano al coordinamento tra i porti, allo scopo di agevolarli nel contrastare il forte potere delle compagnie armatoriali, e per meglio sostenere ed individuare gli investimenti necessari per rimanere sul mercato quali ad esempio, l'adeguamento infrastrutturale, l'innovazione e un maggiore ricorso a collegamenti con modalità di trasporto più sostenibili. Gli investimenti in innovazione vanno di pari passo con quelli in infrastrutture materiali per la necessità di efficientare le operazioni. I clienti dei porti, cioè le linee di navigazione e gli operatori commerciali, richiedono servizi rapidi, affidabili ed efficienti dal punto di vista dei costi per le navi ed i carichi. Clienti che sempre più spesso posseggono una elevata potenza di mercato e interessi multipli in più di un porto.

Trasporto combinato. Occorre puntare sullo sviluppo del trasporto combinato, che 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. Gli investimenti nei corridoi, nei mercati regionali dell'autotrasporto e nei traffici transfrontalieri, nonché nell'agevolazione dei transiti, possono contribuire ad espandere l'hinterland dei porti.

Senza la costruzione di network di collegamenti terrestri efficienti e di retro porti dotati di aree logistiche, si rischia il blocco rispetto all'evoluzione della logistica portuale nei prossimi anni.

ZES. Data la necessità di questi investimenti, si fa sempre più forte l'esigenza di politiche e di un quadro normativo di supporto e flessibile che consenta ai nostri scali di sviluppare attività logistico-industriali che siano di sostegno a quelle portuali in senso stretto. La cooperazione fra pubblico e privato è fondamentale a questo riguardo. Va in questa direzione anche la normativa sulle ZES e sulle ZLS, aree collegate ai porti dove avvengono le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore, agevolate da sburocratizzazione e da defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import. Esse costituiscono una sfida e un'opportunità per l'economia e la logistica italiana.

SWOT Rispetto al contesto dello shipping globale e del Mediterraneo delineato, possono a questo punto essere individuate **le potenzialità del porto di Taranto così come le minacce che possono ostacolarne lo sviluppo.**

Una sintesi di immediata lettura può essere resa dalla seguente tabella SWOT:

<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Infrastrutture portuali e retroportuali adeguate ✓ Posizionamento favorevole rispetto alla rotta di Suez ✓ Concessione del Terminal container a uno dei principali player mondiali ✓ Buona accessibilità marittima dell'Italia ✓ ZES 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Vicinanza con porti con medesima vocazione ✓ Minore concentrazione del traffico portuale rispetto ai competitor ✓ Tempi di attraversamento delle merci ✓ Procedure burocratiche complesse per nuovi investimenti
<p>OPPORTUNITÀ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Crescita della rilevanza del Mediterraneo nello shipping, nel Deep e nello Short Sea Shipping ✓ Forte interesse di player globali per i porti e i terminal dell'area. ✓ Accordi internazionali che possono aprire nuove direttrici di sviluppo dei porti italiani ✓ Aumento dell'import-export con i principali partner commerciali ✓ Porti a servizio del territorio di riferimento ✓ Nuove esigenze logistiche collegate allo sviluppo dell'e-commerce ✓ Politiche di coesione 2021-2027 ✓ Molti porti competitor con traffici prossimi alla capacità <p>PASSEGGERI</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Appetibilità del territorio per lo sviluppo del traffico crocieristico e per il diporto nautico 	<p>MINACCE</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Forti investimenti nella portualità da parte dei competitor ✓ Connettività bilaterale dei competitor più solida ✓ Crescita degli investimenti in logistica più lenta rispetto ai competitor

2.1.9 Un prospetto generale sulle potenzialità di sviluppo del porto di Taranto

Entrando ulteriormente nel dettaglio, sulla base degli elementi evidenziati nella tabella SWOT, si può costruire una **matrice di opportunità /condizioni/interventi** che possa guidare le scelte in direzione della portualità tarantina. La matrice, che sintetizza il discorso sin qui fatto, riporta, nelle opportunità, le principali direttrici di sviluppo sulle quali Taranto può concentrare la sua offerta portuale. Tali aree di mercato, poi, vengono declinate in termini di condizioni da realizzare affinché esse possano essere effettivamente valorizzabili. La realizzazione di dette condizioni presuppone, quindi, l'effettuazione di interventi e di politiche, che vanno a costituire l'ultima colonna della matrice.¹³

¹³ Le azioni indicate nella relativa colonna comprendono sia elementi di contesto (da considerarsi non direttamente agibili da parte dell'AdSPMI in quanto di competenza del livello centrale o degli operatori) sia elementi di più diretta

Opportunità di mercato	Condizioni e vincoli	Azioni per....
<p>Container: Taranto può candidarsi per diventare uno dei principali scali europei, diventando uno snodo per i traffici tra Asia, Europa e Nord America. Può divenire un hub di riferimento del gruppo Yilport nel Mediterraneo e avvantaggiarsi dell'accresciuto traffico marittimo generato dall'Estremo Oriente e dal raddoppio del canale di Suez.</p>	<p>Un assetto infrastrutturale efficiente della logistica in entrata ed uscita dal porto</p>	<p>Completamento dell'Alta Capacità ferroviaria Bari-Napoli-Taranto</p>
		<p>Nuovo scalo ferroviario nel porto e suo collegamento alla Piattaforma Logistica ed al I e IV</p>
	<p>Un porto con l'assetto dei fondali, dei servizi e delle infrastrutture adeguato alle grandi navi</p>	<p>Potenziamento della dorsale trasportistica adriatica, ammodernando l'autostrada A14 e portandola a tre corsie fino a Taranto</p>
		<p>Efficiente utilizzo della piastra logistica</p>
<p>Short sea shipping: movimentazione su tratte brevi, destinate ai Balcani piuttosto che al Nordafrica, al Vicino Oriente o alla dorsale adriatica italiana, di rinfuse liquide e solide, ma anche di traffico Ro-Ro.</p>	<p>Livelli di efficienza e di costo delle operazioni portuali in linea con la concorrenza</p>	<p>Previsione di politiche contrattuali legate all'incentivazione della produttività in banchina</p>
		<p>Promozione della ZES Ionica per favorire l'insediamento di imprese che usufruiscono di agevolazioni fiscali e burocratiche e che hanno l'ulteriore vantaggio di utilizzare le infrastrutture logistiche disponibili in area retroportuale</p>
<p>Short sea shipping: movimentazione su tratte brevi, destinate ai Balcani piuttosto che al Nordafrica, al Vicino Oriente o alla dorsale adriatica italiana, di rinfuse liquide e solide, ma anche di traffico Ro-Ro.</p>	<p>Livelli di efficienza e di costo delle operazioni portuali in linea con la concorrenza</p>	<p>Politica di alleanze con operatori internazionali interessati ad usare Taranto come riferimento logistico (nei settori di specializzazione dell'economia locale: ad es. agroalimentare, tessile calzaturiero, meccanica ed aerospazio nell'area Bari-Brindisi, automotive sfruttando gli stabilimenti di Melfi e Pomigliano d'Arco – collegato a Bari dall'Alta Capacità prossima ventura) per l'arrivo di materie prime e semilavorati per i loro stabilimenti in Puglia o nel Meridione, o per l'invio del prodotto finito a mercati di prossimità (Nord Africa, Balcani, Vicino Oriente).</p>
		<p>Politica di alleanze con operatori logistici internazionali interessati ad utilizzare Taranto come riferimento logistico anche per l'e-commerce in particolare per l'agroalimentare.</p>
<p>Crocieristica: Taranto può candidarsi nel segmento dei porti "home" della crocieristica mediterranea, valorizzando le aree turistiche retrostanti jonica, salentina e materana</p>	<p>Messa a sistema della città di Taranto per accogliere i turisti</p>	<p>Miglioramento della qualità del sistema ricettivo cittadino</p>
		<p>Miglioramento della qualità dei servizi pubblici cittadini</p>
		<p>Integrazione del porto con il centro storico, ad es. realizzando itinerari e relativi servizi di navetta per lo shopping o la fruizione del centro storico stesso pensati per i crocieristi (con orari di apertura dei musei e delle attrattive turistico-culturali compatibili con gli orari delle navi)</p>
		<p>Sfruttare le potenzialità derivanti dal centro servizi polivalente ad un vero e proprio approdo turistico attrezzato specificamente per il mercato crocieristico,</p>

competenza dell'Ente (in grigio nella colonna), che verranno poi ripresi e declinati nei capitoli successivi in fase di revisione delle – e o scrittura delle nuove – azioni.

Opportunità di mercato	Condizioni e vincoli	Azioni per....
		con servizi e infrastrutture di leisure, destinate anche ai residenti, con spazi per operatori turistici e crocieristici, o per attività di ricerca, comunicazione e formazione legate al mare
	Attrazione di traffico crocieristico	Interventi di promozione dell'immagine turistica della città sui mercati internazionali, e alleanze con le compagnie armatoriali ed i tour operator che gestiscono pacchetti di crociera, per attrarre navi su Taranto Utilizzazione del molo ex Torpediniere ed attrezzaggio dello stesso come molo crocieristico, recuperando a spazi utili per i crocieristi gli edifici storici ivi insediati.
Sviluppo del turismo diportistico	Qualità dell'offerta delle infrastrutture	Sviluppo del polo diportistico sul molo ex Torpediniere.
		Riqualificazione del waterfront portuale
Polo industriale: Taranto, asservita al progetto di aumento dell'estrazione petrolifera nella Val d'Agri, almeno per i prossimi 20 anni, avrà un futuro in tale settore. Inoltre, la vicinanza geografica al giacimento Zohr di gas naturale dell'ENI nelle acque egiziane rende Taranto un sito ideale per stoccare e redistribuire via nave il gas naturale che sarà destinato all'Europa.	Potenziamento della raffineria	Realizzazione, superando i problemi ambientali, del progetto di potenziamento dei livelli produttivi della raffineria, al fine di rispondere alle accresciute estrazioni di greggio della val d'Agri
	Un porto in grado di offrire servizi alle grandi navi imposte dalla legislazione IMO 2020	Predisposizione per il bunkeraggio di navi a basso impatto ambientale
	Politiche nazionali che scelgano Taranto come hub gasiero per il nuovo giacimento Zohr scoperto in acque egiziane da ENI	Realizzazione di spazi per depositi idrocarburi nello stabilimento, riutilizzando aree dismesse.
Nel comparto delle merci industriali Taranto può candidarsi a diventare un hub logistico a supporto della filiera industriale locale	Politiche di attrattività di insediamenti industriali (nei settori di specializzazione dell'economia locale: ad es. agroalimentare, tessile calzaturiero, meccanica, aerospazio, automotive	Destinazione di infrastrutture già esistenti ma non utilizzate in modo efficiente e miglioramenti dei servizi a supporto della filiera industriale locale
		Promozione della realizzazione del progetto "Fresh Port", che mira, attraverso l'utilizzazione delle aree e dei servizi portuali e retroportuali di Taranto, ad individuare un percorso teso a realizzare e valorizzare, in forma cooperativa o consorziata, l'intera catena produttiva e logistica del settore agroalimentare di alcune regioni del Sud Italia e del Nord Africa.

2.2 LE POTENZIALITÀ DI SVILUPPO DEL PORTO DI TARANTO

2.2.1 Principali evoluzioni a due anni dal POT 2017/2019

Dato il contesto strategico internazionale e nazionale fin qui esposto, nell'ottica di identificare gli elementi che hanno un impatto sull'avanzamento delle attività e sul raggiungimento degli obiettivi di sviluppo del Porto di Taranto, sono di seguito riportati gli aggiornamenti di alcune evidenze relative al rilancio del Porto nelle sue componenti *industriale* e *commerciale*, alle quali si affianca quella *turistica*.

Quanto alla vocazione *industriale* del Porto, che si declina prevalentemente sul tema dell'acciaio, essa ha conosciuto negli ultimi anni una profonda crisi (che perdura tuttora) di settore e di stabilimento¹⁴ che ha avuto un impatto molto consistente sulla produzione e, di riflesso, sulla movimentazione e in generale sulle operazioni portuali.

Come già affermato nella prima versione del POT, l'avvio della gestione **Arcelor Mittal** andrebbe nella direzione di rilanciare lo scalo tarantino per la parte import/export siderurgica e porrebbe le basi per la creazione di un ambiente favorevole a innestare attività anche di trasformazione connesse al ciclo dell'acciaio, che potrebbero trovare proprio in Taranto una localizzazione di particolare convenienza e qualità.

Nonostante, però, le positive previsioni di rilancio, frutto di un piano industriale più connesso con l'ambiente, il territorio ed il tessuto produttivo locale, la produzione effettiva dovrebbe attestarsi per il 2019 su 4,5 milioni di tonnellate, un livello più basso dei 6 milioni previsti dal piano. Su questo risultato atteso ha inciso il cambiamento del contesto di mercato, caratterizzato da diversi fattori di crisi: la diminuzione del Pil in molti paesi europei, il calo dei livelli di produzione, dei nuovi ordini e dell'export; a cui si è aggiunto il calo dei consumi di acciaio come conseguenza della crisi del comparto auto in un contesto di accesa concorrenza a livello globale.

E' in corso il confronto tra il Governo e Arcelor su alcune serie problematiche che potrebbero compromettere l'attuazione del piano industriale del gruppo euro-indiano e di conseguenza la continuità produttiva del sito.

Altro tassello importante per il rilancio industriale dello scalo è l'accordo siglato lo scorso 29 ottobre presso Confindustria Taranto, da **Eni**, Comune e Provincia di Taranto per 6 milioni di euro relativi alle compensazioni ambientali del **progetto Tempa Rossa**, lo sviluppo dell'omonimo Centro Olio di Corleto Perticara (Potenza), in cui il greggio che sarà estratto e trattato (2.700.000 t/a), verrà quindi inviato alla Raffineria di Taranto, mediante il già esistente oleodotto Val d'Agri – Taranto per lo stoccaggio e la spedizione via mare.

La realizzazione del Progetto Tempa Rossa determinerebbe positive ricadute occupazionali in Puglia e in Basilicata, nel breve, medio e lungo periodo con attività legate al traffico marittimo, coerente con gli obiettivi di sviluppo strategico del Porto di Taranto definiti in previsione dei futuri scenari del mercato internazionale; e attività accessorie marittimo-commerciali del territorio (indotto).

Per quanto attiene al recente accordo, esso segue il protocollo d'intesa del 19 aprile 2018 sottoscritto dal Comune di Taranto, dalla Joint Venture Gorgoglione (composta dalla compagnia francese Total 50%, Mitsui Italia 25% e Shell Italia 25%) e dal partner logistico Eni, con il quale le imprese si sono rese disponibili a contribuire alla realizzazione di progetti di cooperazione economica, sociale e culturale, e ha l'intento di disciplinare le modalità con cui Comune e Provincia di Taranto realizzeranno gli interventi compensativi individuati.

Nello specifico, i 6 milioni di euro stanziati verranno impiegati per il miglioramento delle condizioni di sicurezza delle sedi stradali, carrabili, ciclabili e pedonali nonché della pubblica illuminazione. Inoltre, la Provincia potrà in essere interventi per la manutenzione straordinaria delle scuole e il Comune di Taranto interverrà sulla manutenzione ordinaria delle esistenti strutture sportive. Gli interventi saranno realizzati e gestiti direttamente dagli enti pubblici.

Questo processo di rilancio industriale del Porto potrà essere integrato ed affiancato anche grazie all'attivazione della **Zona Economica Speciale interregionale Ionica** per la promozione dello scalo tarantino a livello globale e come stimolo del mercato locale.

¹⁴ Il Gruppo ILVA era stato messo in amministrazione straordinaria nel 2015. A giugno 2017 la cordata Am Investco Italy, joint venture formata dal gruppo Marcegaglia (che possiede una quota del 15%) e da ArcelorMittal (che detiene il restante 85%) si è aggiudicata la gara, e dopo la conclusione dei negoziati nel settembre 2018 ha ripreso la sua attività a Taranto dopo aver presentato il nuovo piano ambientale e quello industriale.

La ZES Interregionale Ionica include, oltre al porto di Taranto e all'area aeroportuale di Grottaglie, le aree produttive che gravitano intorno ai cinque poli principali di Taranto, Grottaglie, Melfi, Ferrandina e Galdo di Lauria. L'estensione complessiva della ZES del Mar Ionio è pari a 2.579,41 ettari di cui 1.518,41 ricadenti in Puglia e 1.061 in Basilicata.

La tabella che segue riporta, in sintesi, la descrizione dei singoli poli con l'indicazione dei principali settori produttivi interessati.

I poli inclusi nella ZES Ionica e i principali settori di riferimento

POLO	Taranto	Grottaglie	Melfi	Ferrandina	Galdo di Lauria
ESTENSIONE (Ha)	845,55	672,56	195	753	113
COMUNI INTERESSATI	Martina Franca Massafra Statte Taranto	Carosino Faggiano Francavilla Fontana Grottaglie Manduria Monteiasi San Giorgio Ionico	Atella Melfi	Balvano Baragiano Ferrandina Matera Pisticci Policoro Scanzano Ionico Tito	Lauria Senise Viggiano
SNODI LOGISTICI	Porto Taranto	Porto Taranto Aeroporto Grottaglie Centro Intermodale Francavilla Fontana	Porto Taranto	Porto Taranto	Porto Taranto
SETTORI DI RIFERIMENTO	Agroalimentare Energia e Ambiente Chimica Logistica Meccanica Navalmeccanica ICT	Aeronautica Agroalimentare Logistica ICT	Automotive Agroalimentare Logistica	Agroalimentare Ambiente Automotive Chimica Energia Logistica Meccanica Mobilio	Commercio Costruzioni Serramenti

Tabella 5 – Fonte: SRM sul Piano Strategico di Sviluppo della ZES Ionica, 2019

La Basilicata ha un PIL di circa 12 miliardi di euro e scambia via mare beni per 3 miliardi di euro e quest'area, grazie alla ZES, rientra nella sfera di attrattività del porto di Taranto. Grazie alla costituzione della ZES, l'area portuale viene considerata un punto di riferimento per gli investimenti industriali e di servizi, consentendo alle imprese che si insedieranno nella zona di godere del credito di imposta fino a un massimo di 50 milioni di euro.

Gli step relativi alla ZES sono i seguenti:

- con Deliberazione della Giunta Regionale 29 marzo 2019, n. 612 è stato approvato, in applicazione della legge n. 123/2017 di conversione del D.L. 91/2017, articoli 4 e 5, il **Piano di sviluppo strategico della ZES Interregionale Ionica**. E' ancora da approvare il comitato di indirizzo, organo di gestione della ZES.
- è del 6 giugno 2019 il DPCM istitutivo della ZES ionica e di definizione della sua **durata**, pari a 7 anni, prorogabile di ulteriori 7 su richiesta delle due Regioni interessate.
- l'Agenzia delle Entrate, con provvedimento del 9 agosto 2019, ha disposto la "definizione delle modalità di presentazione della comunicazione per la **fruizione del credito d'imposta** per gli investimenti nelle zone economiche speciali" (provvedimento che interessa tutte le ZES).
- avvio alla piena operatività della ZES Interregionale Ionica con l'insediamento del **comitato di indirizzo** il 29 novembre 2019.

E' da citare anche l'incisiva **attività di promozione della Zona Speciale**, effettuata dall'AdSP con **missioni all'estero**, organizzate in collaborazione con Intesa Sanpaolo tenutesi a **Dubai** a marzo ed a **Pechino** ad ottobre, con l'obiettivo di promuovere e far conoscere le ZES e attrarre investimenti stranieri. Nell'ambito delle missioni

governative di sistema, l'AdSP ha preso parte ai Tavoli Infrastrutture, incontrando primari gruppi mondiali, sia imprenditoriali che finanziari, governativi e privati, compresi fondi di investimento. L'investitore internazionale non arriva se non comprende la ZES ed i vantaggi localizzativi e finanziari da essa derivanti, ma deve conoscere anche il Porto che, in quanto protagonista, deve essere il primo a guadagnarsi la fiducia dell'operatore.

Si pensi che 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.

In merito alla vocazione **commerciale** dello Scalo, l'elemento di interesse è la sottoscrizione della concessione con un operatore in grado di rimettere Taranto sul mercato internazionale e di far ritrovare alla portualità italiana un'importante presenza commerciale nel Mediterraneo.

Dopo l'arresto dell'attività terminalistica sul Molo Polisettoriale, avvenuta a conclusione della vicenda della TCT (Taranto Container Terminal) con la revoca, da parte dell'AdSP della concessione nei confronti della partnership Hutchinson/Evergreen, è stato pianificato e avviato un importante programma di investimenti pubblici, finalizzato a creare le condizioni per tornare a essere attrattivi e competitivi, lavorando per una infrastruttura più moderna, più sicura, in grado di accogliere navi di nuova generazione e connessa.

In seguito alla ultimazione dei lavori di ammodernamento, il Molo Polisettoriale - in considerazione della rilevanza del proponente e della portata operativa e di mercato della richiesta concessoria - è stato dato in concessione lo scorso fine luglio alla **Yilport**, società quotata, controllata al 100% da Yildirim Holding A.S. (proprietaria del 24% di CMA CGM, 3° vettore marittimo del mondo). La Yilport Holding, **13° operatore terminalistico portuale del mondo**, nel 2018 è stata premiata a Londra da Lloyd's List Global Awards nella categoria "Port Operator Award" per l'efficienza e il servizio resi nei suoi scali.

Questa concessione rappresenta una svolta importante per il porto di Taranto, e in generale per il sistema portuale italiano nel suo complesso. Emerge infatti la concreta opportunità di 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, nonché la valorizzazione delle infrastrutture realizzate e da farsi, e del ruolo del porto di Taranto e del sistema portuale italiano nello scenario del Mediterraneo ed internazionale. Un rilancio che assume ancora più rilievo in un momento in cui all'incremento dei traffici fa da contraltare la saturazione di molti scali tra cui il Porto di Marsaxlokk a Malta (già gestito da Yilport).

Dato il portafoglio totale di 20 terminal (più 6 terminal a terra) in 8 paesi (tra cui oltre Malta, 5 nei porti in Turchia e 9 negli scali tra Spagna e Portogallo), per Yilport entrare in Italia è inserire il tassello mancante di un puzzle che la società turca sta costruendo a livello globale, con l'obiettivo di creare strutture polivalenti su scala internazionale e diventare uno dei primi 10 operatori portuali a livello mondiale entro il 2025.

Nello scalo tarantino, Yilport prevede di espandere la capacità di gestione annuale del Molo Polisettoriale a oltre 1,2 milioni di TEU entro il 10° anno, a oltre 1,7 milioni di TEU entro il 20° anno, a oltre 2,3 milioni di TEU entro il 30° anno, a oltre 3,1 milioni di TEU entro il 40° anno, ed a oltre 4 milioni di TEU entro la fine del periodo di durata della concessione di 49 anni.

Per i primi 2 anni sono previsti investimenti per 19 milioni di euro; più del doppio (41 milioni di euro) sono invece previsti tra il 3° ed il 16° anno di concessione; infine 174 milioni di euro per il decennio compreso tra il 17° ed il 27° anno di concessione, ed altrettanti per l'ultimo ventennio compreso tra il 28° ed il 49° anno.

La società turca inizierà le sue attività partendo con la manutenzione delle prime 4 gru e poi di tutte le altre infrastrutture del Molo. La previsione è portare avanti l'attività manutentiva fino a dicembre, in modo da partire con il primo traffico merci all'inizio del 2020.

Oltre al business dei container, la società turca vuole usare il porto per sviluppare traffici commerciali e logistica, merci varie e Ro-Ro.

In particolare, quanto all'attività logistica, è del settembre scorso la notizia dell'accordo di collaborazione tra il gruppo turco e la società cinese Cosco. Un accordo importante per Yilport, considerando che Cosco permane nelle posizioni di vetta nella classifica degli operatori; e importante potrebbe essere anche l'impatto sul porto di Taranto, per le interessanti prospettive che potrebbero portare i cinesi ad avere una maggiore attenzione rispetto all'ingresso dello scalo nei traffici della cosiddetta nuova Via della Seta.

La compagnia cinese pur non avendo utilizzato nel passato lo scalo ionico per il traffico container lo ha invece fatto per il traffico rinfusiero. Le sue navi, infatti, hanno fatto tappa a Taranto per scaricare le materie prime necessarie alla produzione dell'ex Ilva. Inoltre, è da evidenziare l'esperienza di gestione del porto del Pireo da parte della Cosco che ha portato già 800 milioni di euro allo scalo greco, puntando ad espandere la capacità del porto verso i 10 milioni di TEU. Prospettive di crescita potrebbero aprirsi dunque anche per Taranto.

Volendo fare considerazioni generali sugli impatti, 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.

Nelle sfide della competizione internazionale, accanto alla componente industriale e commerciale, rivestono importanza le azioni mirate ad incoraggiare la competitività del Porto di Taranto nel settore turistico. In particolare, in una regione come la Puglia caratterizzata da un turismo marino in forte espansione, la nautica da diporto e la crocieristica possono essere un importante volano di sviluppo economico.

La Regione insieme alla Basilicata ionica è 4^a tra quelle del Sud (dietro Sardegna, Sicilia e Campania) per % di posti barca sul totale nazionale (sono 13.750 su 161.673, pari all'8,5%); la macroregione è 7^a a livello nazionale.

Sul totale dei posti barca 117 sono per yacht oltre i 24 m, che su 13.750 sono pari allo 0,9%, una percentuale che per il Mezzogiorno arriva al 2,1% e per l'Italia al 2,7%.

Circa la metà dei posti barca è posizionata in "punti di ormeggio" (6.505), mentre l'altra metà è suddivisa tra "porti turistici" ed "approdi turistici".

Se consideriamo la sola Capitaneria di Porto di Taranto, al 30 settembre 2018 si contavano 1.511 posti barca totali, di cui 20 per imbarcazioni oltre i 24 metri di lunghezza, mentre 949 (il 63% circa del totale) per imbarcazioni fino a 10 metri. Nel bacino del Mediterraneo, il numero dei megayacht (sopra i 30 metri di lunghezza) in navigazione è in continuo aumento: nel periodo invernale l'area ospita il 56% degli yacht, mentre durante la stagione estiva la quota sale al 70%. Nel 2020, secondo le previsioni, queste imbarcazioni arriveranno quasi a quota 6.000 nel mondo (nel 2015 sono oltre 5.300). La spesa di queste unità, nelle acque italiane, è stata stimata in 209 milioni di € (stima basata su un campione di 1.200 unità in transito, per una permanenza media di 3,8 giorni e con una spesa media giornaliera di 8.900 €).

Quanto alla tipologia di struttura di appartenenza, i posti sono prevalentemente situati in punti di ormeggio (621), mentre 450 sono appartenenti a porti turistici e 440 ad approdi.

La promozione dello sviluppo turistico legato alla nautica da diporto può, dunque, costituire una importante opportunità per il Porto; l'esistenza, infatti, di una capacità ricettiva superiore alla domanda interna può rendere Taranto una destinazione in grado di soddisfare le richieste anche di un turismo esogeno.

Si tenga conto che la Nautica da Diporto ha un elevato moltiplicatore economico: per ogni occupato creato se ne generano altri 6 nell'economia; per ogni euro investito se ne generano 4,50 nell'economia.

La **crocieristica** è un'altra opportunità per Taranto, considerato che tale mercato nel Mediterraneo sta crescendo notevolmente. Opzione peraltro già riconosciuta dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, che aderisce a CLIA - Cruise Lines International Association e MedCruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports. Il mercato crocieristico nell'area MED ha raggiunto, nel 2018, oltre 28 milioni di passeggeri (+8,2% sul 2017); rappresenta la seconda area al mondo, dopo i Caraibi, per concentrazione della capacità globale della flotta da crociera, con una quota del 17,3% nel 2019.

Secondo il Report di Medcruise, l'Italia rimane la prima meta di destinazione crocieristica mediterranea, con 10,7 milioni di passeggeri movimentati (+12% sul 2017) e una quota del 38,2%. Nel 2019 è atteso un traffico record nei porti italiani, che raggiungeranno la soglia di 12 milioni di crocieristi con un aumento del 7% sul 2018. Le toccate nave dovrebbero essere circa 4.800, con una variazione sul 2018 pari al 3,2%.

La Puglia ha un peso notevole considerato che nel 2018 ha visto transitare 2,4 milioni di crocieristi, pari al 22% del dato nazionale. In questo contesto Taranto ha ancora un ruolo marginale, ma il turismo crocieristico rappresenta una delle direttrici di sviluppo del porto e i dati al 2019 confermano la rapida crescita del comparto (9.200 passeggeri, rispetto ai circa 700 del 2018). Si tratta per il momento di passeggeri tutti "in transito" e una sfida competitiva per Taranto potrebbe essere quella di proporsi come "home port" per partenze di crociere dirette verso la Grecia o il Mediterraneo orientale. Secondo i più autorevoli studi sul settore i crocieristi hanno una spesa media procapite molto più alta nei porti home che in quelli in transito.

Taranto può contare sul retroporto pugliese e lucano (ed infatti nel 2015 è stato stipulato un protocollo di intesa con Matera) per valorizzare la possibilità di utilizzare Taranto come gate di accesso per il turismo destinato alla città dei Sassi, patrimonio Unesco.

Naturalmente, la stessa città di Taranto ha un'offerta turistica importante, contando su risorse storiche come la Città Vecchia, con il suo ponte girevole, le strade strette, il castello aragonese, o come il museo archeologico e, appena fuori città, le ceramiche artistiche di Grottaglie, gli itinerari enogastronomici, fra olio e vino, la valle dell'Itria con i suoi trulli, il parco nazionale delle Gravine Ioniche. Tale offerta ha il vantaggio di essere complementare, ovvero alternativa a quella già messa in campo da altri scali crocieristici pugliesi.

La crocieristica significa anche posti di lavoro in un importante indotto, che va dai servizi ristorativi, commerciali e di alloggio al turista, a quelli più propriamente nautici (rimessaggio, alaggio ecc).

BOX - Il porto di Taranto: analisi del mercato "contestabile"

SRM, in collaborazione con il porto di Taranto, ha svolto un'indagine sulle imprese manifatturiere localizzate in Puglia, Basilicata e Molise, volta ad individuare le potenzialità di sviluppo del porto a partire dalla domanda di servizi logistici e portuali (mercato *contestabile*). Per la precisione sono state individuate ed intervistate due tipologie di imprese: 1) gli users (aziende che esportano/importano merci via mare); 2) i potenziali users (potenziali aziende di trasporto via mare).

Premesso che l'Area di riferimento dell'indagine è economicamente interessante: rappresenta $\frac{1}{4}$ del Valore Aggiunto del Mezzogiorno e produce 24 miliardi di interscambio commerciale, di cui il 50% avviene via mare, di seguito riportiamo alcuni tra i principali risultati dell'indagine, sottolineando subito che sono emersi non pochi elementi positivi per il porto di Taranto.

Una delle evidenze dell'indagine è che se pure solo il 13% del campione utilizza (o lo utilizzerebbe nel caso dei potenziali users) il porto, ben il **36% sarebbe disposto ad utilizzare Taranto per "oltre il 20%" del proprio commercio** (quindi per una quota consistente), purché il porto si mostri competitivo in termini di costi (per l'81% degli intervistati) e tempi (66%). Tale risultato è rilevante in quanto appropriati investimenti e scelte organizzative potrebbero determinare anche aumenti consistenti nel volume di merci gestito dal porto.

Potenzialità di utilizzo del porto di Taranto (Valori%, Ammontare scambiato)

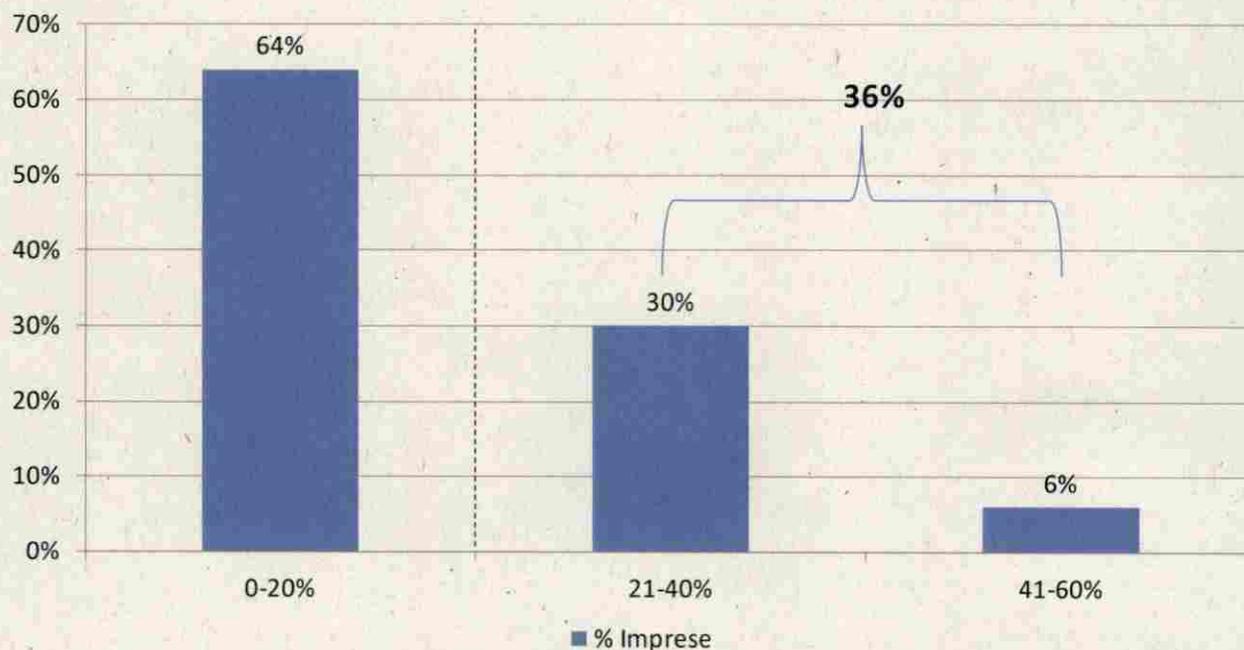


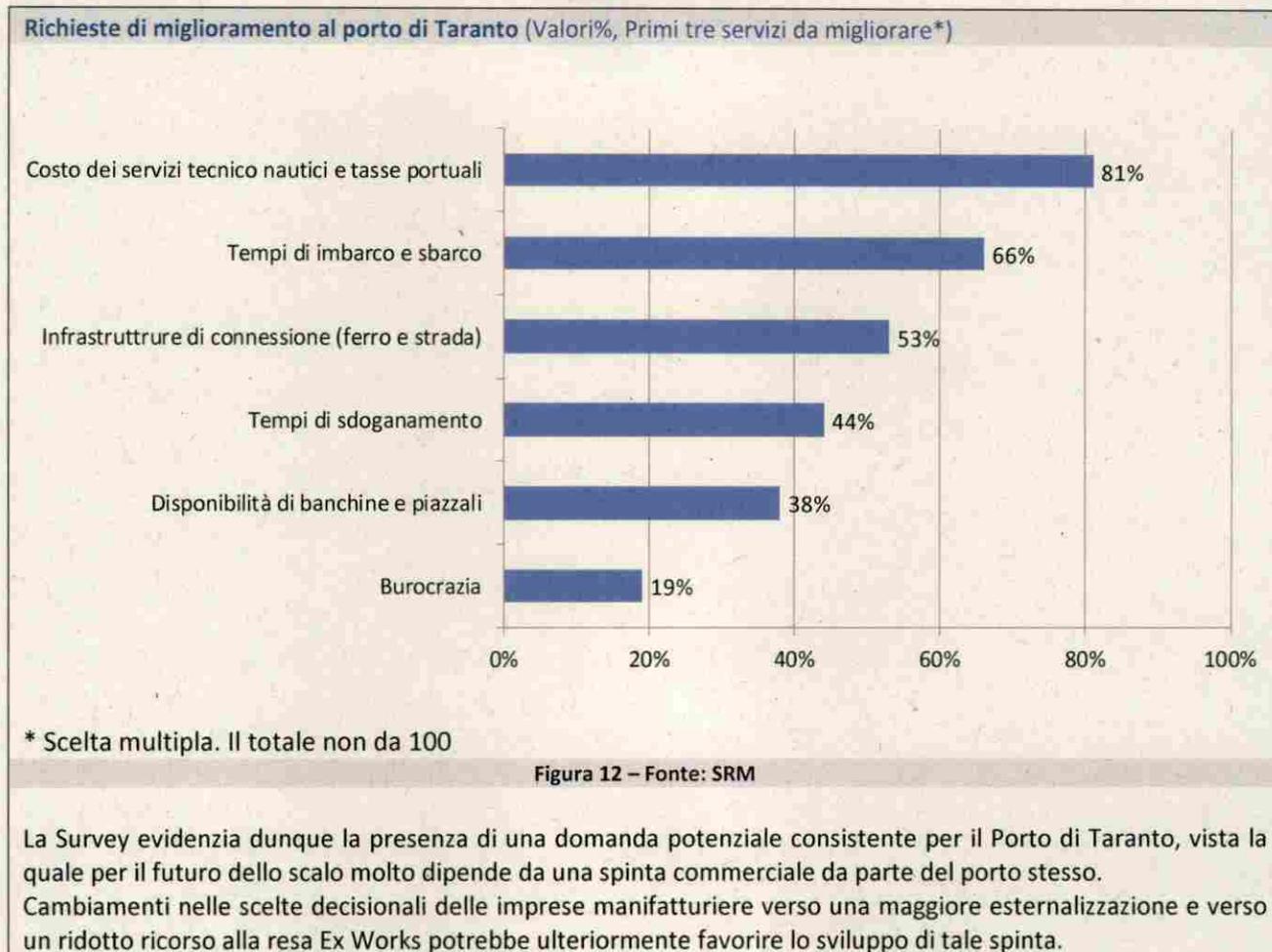
Figura 11 – Fonte: SRM

Il dato che emerge dall'indagine riguardo i mercati di destinazione aiuta a capire meglio in che modo si struttura il commercio estero dell'Area. Per quanto riguarda i mercati a lungo raggio, l'Asia risulta tra le prime due preferenze per il 34% delle imprese-users, mentre, passando al breve raggio, l'Europa lo è per il 58%. L'Asia assume un ruolo più importante nel caso delle importazioni, dove la percentuale sale a 42%.

Diversamente da quanto emerso in un'altra indagine condotta da SRM sulle imprese manifatturiere delle principali regioni dell'Italia settentrionale, le imprese pugliesi, molisane e lucane tendono a non dare in outsourcing il processo logistico. Più precisamente quasi il 70% delle aziende non esternalizza il processo logistico in import o export. Mentre una percentuale consistente di imprese (il 61%) utilizza la resa Ex Works per la merce in export. Ciò riduce la possibilità di incidere su importanti opzioni logistiche quali la scelta del porto di partenza e la scelta dell'intermodale.

Per concludere il sondaggio e ricavare informazioni utili a definire le caratteristiche della domanda potenziale per il porto è stato chiesto alle aziende di dare un giudizio di importanza ad una serie di variabili e successivamente un giudizio di soddisfazione alle stesse variabili. Ne è risultata un'importanza media di 8,19 (su una scala da 1 a 10) ed un livello di soddisfazione medio pari a 7,83. Il gap tra soddisfazione ed importanza dà evidenti segnali che le aziende sarebbero disposte a spostare la propria merce sul porto di Taranto o comunque su un diverso corridoio logistico qualora si lavorasse per migliorare tali variabili di base. Volendo andare più in profondità, le variabili che hanno ricevuto un maggiore livello di importanza sono: 1) Sostenibilità; 2) Sistema informativo; 3) Costo di trasporto tra il porto e l'azienda.

L'indagine è andata più in profondità rispetto ai driver per l'utilizzo del porto di Taranto e ne è risultato che costi di trasporto porto/azienda, costi portuali e infrastrutture sono considerati i fattori prioritari volti a stimolare le aziende ad utilizzare Taranto. L'81% chiede al porto di ridurre i "costi dei servizi nautici e le tasse portuali" (l'89% nel caso degli users e il 78% per i potenziali users). Per il 66% il fattore "tempi di imbarco e di sbarco" è tra le priorità di azione per Taranto (56% per gli users e 70% per i potenziali users). Per il 53% lo sono "le infrastrutture di connessione" (56% per gli users e 52% per gli users potenziali)



2.2.2 Porto & territorio

Sin dalla sua istituzione l'AdSPMI ha intrapreso ogni utile azione volta alla strutturazione di iniziative e attività orientate ad **avvicinare il porto di Taranto alla sua città** e a **integrare le rispettive politiche di sviluppo**. Partendo dal solido rapporto col cluster portuale e dalla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione con il territorio, il 2019 ha rappresentato l'anno del rafforzamento dei legami identitari che ruotano attorno al concetto di "cultura del mare" e che riconoscono, nel Porto di Taranto, il luogo in cui rinnovare relazioni di carattere culturale, commerciale, industriale, sociale e umano.

A tal fine, oltre a proseguire le consuete attività di apertura dello scalo alle visite didattiche, l'AdSPMI si è resa promotrice di nuove progettualità volte a sostenere la rigenerazione del binomio porto-città, individuando attività in grado di porre il mare al centro di un nuovo modo di connettere il porto al territorio, nell'ottica di disegnare un processo virtuoso di rigenerazione urbana sostenibile e rilancio di competenze e professionalità legate al settore marittimo e portuale.

In tale ottica, il **2019** è stato l'anno della **prima edizione dei Taranto Port Days**, la cui organizzazione nasce dalla volontà dell'AdSPMI di aderire all'iniziativa degli Italian Port Days 2019, promossa da Assoporti, al fine di condividere, con le altre AdSP nazionali, un'attività di promozione congiunta e coordinata caratterizzata dallo slogan "**opening port life and culture to people**".

Tale iniziativa ha riconosciuto nella cultura del mare il valore identitario grazie al quale la città-porto di Taranto è stata coinvolta in un primo tangibile processo di (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio, in linea con l'asse "Porto e Territorio" del Piano Operativo Triennale (POT) 2017-2019. Dal 17 al 20 maggio 2019, infatti, si sono susseguiti quattro giorni di workshop, visite e laboratori e contest fotografici organizzati

dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto e The International Propeller Club Port of Taras, con il patrocinio del Comune di Taranto.

Intensa è stata e continua ad essere la collaborazione tra AdSPMI e Comune di Taranto per la progettazione del waterfront: infatti, a valle della approvazione – delibera di Giunta Regionale N.1384 del 23/07/2019 da parte della Regione Puglia – della Variante al PRG ex art. 16 della LR 56/1980, relativa al nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto, Porto e comune stanno lavorando per lanciare la redazione del Piano Urbanistico Esecutivo propedeutico poi all'avvio delle gare per i lavori sull'area del **waterfront**.

2.2.3 Sviluppo del turismo crocieristico

Il 2019 è stato un anno di consolidamento per Taranto, che nel 2017 è stata scelta come scalo per la prima volta da Marella Cruises (ex Thomson). Nel 2019 infatti hanno vi sono stati 7 scali presso il porto di Taranto. La compagnia Marella ha confermato Taranto come porto destinazione con 5 scali, mentre i restanti 2 scali hanno visto approdare nella città ionica rispettivamente le compagnie Seabourn e Noble Caledonia. In totale il traffico dei passeggeri in transito per l'anno 2019 è stato di circa 9200 passeggeri.

Un risultato importante per l'AdSPMI che svolge attività di promozione strategica in questo settore da pochi anni. Le attività di accoglienza sono messe in campo grazie all'apporto degli attori del territorio e le necessarie sinergie il Comune di Taranto e l'Amministrazione Provinciale.

Da quest'anno, inoltre, è stato potenziato il servizio di accoglienza grazie all'accordo siglato di recente con Puglia Promozione, presente all'arrivo dei turisti con un proprio info desk brandizzato. L'AdSP continuerà – anche con forme innovative di progettazione – la propria azione tesa al consolidamento di questa tipologia di traffico con l'obiettivo di favorire lo sviluppo del comparto turistico e commerciale e di conseguire la valorizzazione strategica dell'area ionica.

Per l'anno 2020 sono al momento in programma 11 scali. La compagnia Marella Cruises conferma la sua presenza a Taranto, così come la Noble Caledonia. Nuove compagnie che approderanno allo scalo ionico con maiden call saranno TUI e Voyages to Antiquity. Infine torna a Taranto dopo più di 10 anni la nave The World, con uno scalo overnight. Le previsioni di traffico per il 2020 sono quindi di più di 14.000 passeggeri in transito.

2.2.4 Accordi e partnership

Nel corso dell'anno oggetto di revisione sono proseguite le attività dell'Ente volte al raggiungimento di nuove intese orientate verso l'avvio di collaborazioni a livello nazionale ed europeo, nell'ottica di dare concreta attuazione a quanto previsto dal POT in relazione all'asse "Accordi e Partnership", sia per l'incremento traffici commerciali e lo sviluppo di attività industriali e logistiche che per lo sviluppo di traffici passeggeri e della filiera turistica per la promozione della cultura del mare.

Nel 2019 l'AdSPMI è infatti entrata a far parte dei membri di **MEDports**, l'Associazione dei porti del Mediterraneo nata nel 2018 a Marsiglia con l'obiettivo di rafforzare la collaborazione operativa tra gli scali portuali del Mediterraneo all'interno di una struttura permanente interessata a condividere l'ambizione collettiva di dare ai porti mediterranei una maggiore visibilità sulla scena del trasporto marittimo mondiale. L'adesione del Porto di Taranto è stata formalmente annunciata nel corso del MEDports Forum 2019 tenutosi a Marsiglia il 25 giugno 2019. Ad oggi, l'Associazione è composta da 24 membri e raggruppa tutti i paesi della sponda occidentale del Mediterraneo e gran parte della sponda sud orientale, con l'obiettivo di cooperare e alimentare il dialogo sui temi delle relazioni internazionali, in materia di smart port, statistiche e analisi di mercato ma anche nell'ambito di attività connesse ad ambiente, sicurezza e formazione in ambito marittimo.

Tale nuovo traguardo si inserisce nell'ambito delle azioni previste dal Piano Operativo Triennale 2017-2019 dell'Ente che promuove la definizione di nuovi accordi e partnership quale strumento volto a sostenere l'incremento dei traffici attraverso azioni di promozione dello scalo jonico a livello nazionale e globale in grado di accrescere le opportunità di attrazione di nuovi investitori.

In relazione allo sviluppo del traffico passeggeri, nel 2019 è stato altresì sottoscritto l'Accordo di cooperazione pubblico-pubblico con l'**Agenzia regionale Puglia Promozione**, finalizzato alla realizzazione integrata di servizi di potenziamento dell'accoglienza turistica e della valorizzazione della Puglia come destinazione turistico-culturale e meta di viaggio nel porto di Taranto.

Nello specifico, le parti hanno inteso porre in essere un'azione congiunta di accoglienza turistica e gestione dei flussi di passeggeri/viaggiatori/turisti nel porto di Taranto, per promuovere e valorizzare la Puglia come destinazione turistica e meta di viaggio in conformità alle rispettive missioni istituzionali. In particolare, nello scalo portuale di Taranto sarà: potenziata e qualificata l'accoglienza dei viaggiatori in transito al fine di migliorarne la soddisfazione e il benessere presso i luoghi di sosta portuali; diffusa l'immagine coordinata della Puglia, del suo straordinario patrimonio culturale e delle sue bellezze e promosso l'incontro fra il sistema di offerta regionale e i mediatori dei flussi nazionali e internazionali del turismo, anche attraverso l'organizzazione di eventi e workshop business to business.

Tra gli accordi sottoscritti con l'obiettivo di sostenere la promozione della cultura del mare vi è il Protocollo di Intesa con il **The International Propeller Clubs – Port of Taras** per la definizione delle attività connesse all'organizzazione congiunta della prima edizione dei Taranto Port Days 2019 con cui le Parti hanno definito i relativi compiti in relazione alla realizzazione dell'iniziativa denominata "Taranto Port Days 2019" che si è svolta a Taranto nei giorni 17-20 maggio 2019 (vds. paragrafo di dettaglio nella sezione "Porto & Territorio"). Tra le finalità dell'accordo, il comune intento delle parti di valorizzare le peculiarità del territorio per attivare strategie di promozione e valorizzazione territoriale, anche attraverso la realizzazione di momenti artistico-culturali dedicati alla contaminazione delle arti e dell'innovazione direttamente connessi al tema marittimo-portuale, nonché alla fruizione di ambiti portuali che garantiscano l'apertura alla cittadinanza alla cultura del mare.

Un ulteriore accordo volto ad accrescere le opportunità di apertura al territorio è quello di collaborazione ex art. 15 della Legge 7 agosto 1990 n. 241 sottoscritto con la Capitaneria di Porto di Taranto per la realizzazione del seminario "Ri/costruire un diritto internazionale universale: conquiste passate, sfide future, sulla terra, in mare e nei porti". L'accordo costituisce uno strumento di concertazione finalizzato ad assicurare l'effettiva esecuzione dell'attività seminariale, nell'ottica di una valorizzazione dei temi di interesse comune che sono stati declinati durante l'evento di che trattasi, dedicato alla promozione della "risorsa mare", nell'ottica di garantire opportuna divulgazione e approfondimento dei temi della logistica e della portualità anche sotto il profilo giuridico e ordinamentale.

2.2.5 Innovazione e avvio acceleratore marittimo

Il tema dell'innovazione ha caratterizzato da subito la strategia del POT, che proprio all'**innovazione** ha dedicato un ambito di azioni, in cui sono state fatte confluire iniziative varie, dalla digitalizzazione, al monitoraggio ambientale alla promozione dei rapporti con le startup.

Il 2019 in generale ha visto ulteriormente affermarsi, a livello globale, di un modello di sviluppo portuale in cui l'elemento della competitività si gioca anche, se non soprattutto, sul tema dell'innovazione e della transizione al digitale e allo sviluppo sostenibile.

Il primo modello che ha rappresentato un punto di riferimento per il porto di Taranto è stato PORT XL (<https://portxl.org/>) il primo acceleratore al mondo nel settore marittimo, con sedi a Rotterdam, Anversa e Singapore. L'AdSPMI ha deciso di far così entrare l'innovazione nel Porto di Taranto, prima di tutto attraverso un Accordo con l'Università di Bari, per il coinvolgimento del Balab (il contaminatore di idee di Uniba) e con l'apertura in porto di uno sportello "Balab in porto" come fase pilota.

In seguito, attraverso una collaborazione proprio Port XL, l'AdSPMI ha coinvolto gli attori del proprio ecosistema (sia imprese che amministrazioni pubbliche, civili e militari) in un percorso che tra maggio e settembre 2019, ha visto tutti gli attori coinvolti da un'attività di lancio dell'**Innovation hub del porto di Taranto**: il percorso, in tre distinte sessioni, ha – per la prima volta – visto il coinvolgimento corale di tutti gli attori dell'ecosistema che hanno lavorato prima alla identificazione delle criticità e dei fabbisogni connessi

alla competitività del sistema portuale e logistico, per poi analizzare possibili soluzioni coinvolgendo startup selezionate tra Italia e Rotterdam. Il principale risultato, oltre al fatto che alcune startup già hanno iniziato a lavorare a specifici progetti, è stato quello di aver rilevato che la via dell'innovazione è possibile. A settembre il porto di Taranto ha ospitato una tappa del roadshow di SMAU e a SMAU Milano l'AdSP ha ricevuto il premio Innovazione 2019. Il prossimo passaggio sarà la costituzione (nel 2020) di una fondazione che renderà stabile il rapporto con le startup, e rappresenterà un asset importante del porto, anche in ottica di attrattività ZES. Quanto al percorso di *digitalizzazione* il 2019 è stato un anno di costruzione delle premesse per un duplice livello progettuale, *interno* ed *esterno*: per quanto riguarda l'aspetto *interno* l'AdSPMI ha lavorato alla costruzione di un quadro esigenziale propedeutico alla digitalizzazione interna dell'Ente (sotto gli aspetti documentale, cartografico, monitoraggio ambientale, ecc...); quanto all'aspetto *esterno* ci si è concentrati alla costruzione di uno Sportello Unico Amministrativo (in prospettiva anche ZES) nonché ad altre progettualità di messa in sicurezza dell'area industriale di Taranto Massafra e Statte con finanziamento a valere sul PON Legalità 2014/2020.

Sempre in tema di digitalizzazione della catena logistica, l'AdSP ha siglato, nel mese di dicembre 2019, un Accordo sulla digitalizzazione delle procedure doganali nel Porto di Taranto.

2.2.6 Apertura all'internazionalizzazione

Il rinnovato – e ormai consolidato – assetto strategico dell'AdSPMI ha fatto sì che l'Ente vestisse i panni di attore unico del "sistema portuale" ionico, responsabile principale dell'intercettazione di nuovi driver da sviluppare al fine di rendere lo scalo sempre più efficiente, sicuro e competitivo sul panorama internazionale.

Partendo dall'ambizione di costruire intorno al porto di Taranto un hub di innovazione e sviluppo, l'AdSPMI, in linea con i principali trend legati al settore del trasporto marittimo, ha rivisto la propria vision con l'obiettivo di dare slancio e nuovo impulso alla componente internazionale di tutte le attività che ruotano attorno allo scalo, imprimendo alle strategie di sviluppo un respiro globale.

Nel 2019, il Porto di Taranto è incubatore di innovazione e crescita per le imprese che compongono l'ecosistema logistico, portuale, industriale e commerciale e di tutte quelle che andranno ad insediarsi nella **Zona Economica Speciale Jonica**. Grazie alle rinnovate potenzialità del terminal contenitori ed ai benefici economici e fiscali legati all'attivazione della ZES, Taranto ha infatti posto le basi per accorciare le distanze rispetto ai grandi porti Europei e a quelli dell'area Med, e si rende ora protagonista di un sistema logistico attrattivo e in continuo divenire, i cui obiettivi e le sfide lanciate sono il risultato tangibile di una visione di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, che guarda con interesse a nuove possibilità di attrazione di investimenti infrastrutturali ed imprenditoriali su scala internazionale.

Nel corso degli ultimi anni, infatti, il rapporto tra logistica ed internazionalizzazione è diventato sempre più stretto, e gli investimenti nelle infrastrutture portuali e nei servizi di logistica hanno dimostrato di impattare su diversi parametri economici quali, ad esempio, l'import-export di un Paese, in quanto gli scali portuali forniscono un contributo determinante all'internazionalizzazione delle imprese, configurandosi come naturali porte di ingresso ed uscita per le merci.

Tenendo, altresì, conto del ruolo sempre più centrale del Mediterraneo negli scambi commerciali marittimi globali e della grande dinamicità in termini di traffico registrata negli ultimi anni nell'area Med rispetto al resto del mondo - il raddoppio del canale di Suez ha dato una spinta significativa verso questa direzione - il Porto di Taranto, già via d'accesso meridionale del corridoio Scandinavo Mediterraneo delle reti di trasporto trans europee, è tra gli scali portuali del Mediterraneo più competitivi.

Potendo contare su una moderna infrastruttura portuale, sull'avvio della ZES Jonica e su un cluster portuale internazionale – che oggi conta anche la presenza di uno dei primi 10 operatori di terminal container al mondo – Taranto, nel corso del 2019, ha saputo valorizzare i propri asset mettendo lo scalo al centro di un'intensa attività di internazionalizzazione dell'infrastruttura e dei suoi servizi, con l'obiettivo di acquisire

un ruolo determinante a livello globale, anche in considerazione delle opportunità oggi offerte all'Italia e all'Europa dall'iniziativa cinese della Via della Seta.

In tale contesto, nel 2019 sono stati rafforzati i legami istituzionali, a livello locale, nazionale ed estero, volti ad inserire il Porto di Taranto nell'ambito di iniziative volte alla promozione dello scalo e dell'intera infrastruttura portuale presso attori internazionali di settore, potenzialmente interessati a nuove opportunità di investimento. Ciò anche al fine di creare intorno al porto un hub logistico intermodale capace di attrarre e ospitare nuove imprese e nuovi flussi di traffico.

Tra le principali attività svolte in tale ambito nel corso del 2019 si segnalano:

- ❖ la partecipazione alla fiera Transport Logistic di Monaco (4 – 7 giugno 2019) nell'ambito della quale, in sinergia con al Sezione Internazionalizzazione della Regione Puglia e ICE Agenzia, sono stati presentati i punti di forza del Porto di Taranto unitamente alla piattaforma logistica pugliese con l'obiettivo di sviluppare nuove opportunità di collaborazione e di affari con gli operatori internazionali;
- ❖ la partecipazione al MIPIM 2019 di Cannes (14 marzo 2019) per la presentazione del progetto Distripark unitamente alla Sezione Internazionalizzazione della Regione Puglia che ha preso parte alla manifestazione con il supporto tecnico di Puglia Sviluppo all'interno della collettiva italiana, coordinata dall'Agenzia ICE, che promuove ed organizza il Padiglione Italia;
- ❖ la partecipazione alla missione governativa di Sistema Italia negli Emirati Arabi Uniti (16 aprile 2019) volta alla presentazione delle Zone Economiche Speciali italiane e, in particolare, delle tre ZES del Mezzogiorno, inclusa quella Jonica;
- ❖ la partecipazione alla China International Logistics and Supply Chain Fair (CILF) (10-12 ottobre 2019) di Shenzhen, realizzata dall'Agenzia ICE e nata da un accordo siglato nel 2018 con le due principali associazioni di categoria della logistica italiana, Assoporti e UIR-Unione Interporti Riuniti, quale occasione per inserire le attività di attrazione degli investimenti che fanno capo al gruppo di lavoro "Invest in Italy" di ICE e Invitalia, nelle dinamiche degli sviluppi logistici e del Real Estate che scaturiscono dal Piano strategico One Belt One Road (OBOR), la Nuova Via della Seta, anche a partire dalla crescita significativa del cross border e-commerce;
- ❖ la partecipazione alla missione istituzionale a Pechino (27-29 ottobre 2019) promossa da Intesa Sanpaolo in collaborazione con la collaborazione dell'Agenzia ITA al fine di promuovere le Zone Economiche Speciali del Sud Italia – inclusa la ZES Jonica - quali opportunità di investimento e crescita nel Mediterraneo.

2.2.7 Avanzamento infrastrutturale

Si rilevano alcune criticità legate ai tempi di realizzazione degli interventi infrastrutturali, ascrivibili a due macro categorie di fattori: qualificazione del porto in area SIN e tempistiche della giustizia amministrativa.

Quanto al primo aspetto, si rileva come buona parte delle criticità riscontrate da questo Ente nella realizzazione delle opere pubbliche siano da ricollegarsi all'inserimento del porto nel SIN (D.M. 20.01.2000): tale circostanza obbliga, infatti, il soggetto attuatore di ogni intervento ad effettuare – sia a mare che a terra – attività di caratterizzazione, di bonifica e di monitoraggio ambientale ante operam, in operam e post operam, con impatto diretto sulle tempistiche e sui costi. Ne consegue che le procedure tecniche ed amministrative per la redazione ed approvazione dei progetti sono affette da ritardi legati essenzialmente alla numerosità dei soggetti che sono coinvolti nei procedimenti autorizzativi. Per quanto attiene all'approvazione del progetto della Piastra portuale, ad esempio, sono stati coinvolti nelle Conferenze dei servizi - indette dalla Struttura Tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - oltre quaranta soggetti tra Enti/Amministrazioni/Privati. Per alcuni progetti si è reso necessario procedere a varianti/adequamenti allo strumento urbanistico vigente (Piano regolatore portuale), in quanto il nuovo Piano regolatore del porto di Taranto, il cui iter istruttorio è iniziato nel 2003, è stato definitivamente approvato dalla Regione Puglia (ai sensi della l. 84/94) nel corso del 2019.

Quanto alle tempistiche della giustizia amministrativa, si segnala come in fase di scelta del contraente si riscontrano ritardi legati al quasi costante ricorso agli strumenti previsti dalla giustizia amministrativa (TAR, Consiglio di Stato) da parte dei concorrenti non vincitori nel corso delle procedure di gara.

Tutti i fattori sopra evidenziati, comuni a molte stazioni appaltanti, hanno determinato, anche per il Porto di Taranto, una dilatazione dei tempi di progettazione e di scelta dell'appaltatore, che sono comunque risultati coerenti con quelli medi registrati dall'ANAC e dal OICE.

Si rinvia alle schede riepilogative degli obiettivi POT afferenti le opere infrastrutturali, come inserite nelle azioni di Piano.

3. IL POT NEL 2019: AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CRITICITÀ E PROSPETTIVE

3.1 IL LIVELLO DI AVANZAMENTO DELLE AZIONI STRATEGICHE

La tabella seguente fornisce un prospetto di sintesi del processo di razionalizzazione delle 31 azioni di piano (risultanti dal processo revisionale attuato nel 2018). Nello specifico, si dà atto dello stato di avanzamento di ciascuna azione evidenziandone il relativo status: CONFERMATA, RAZIONALIZZATA, ELIMINATA.

ASSE	PILLAR	AZIONE	STATO DI AVANZAMENTO
A. Innovazione digitale	Innovazione	1. Realizzazione del “FuturePORT Innovation Hub” e promozione dell’innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico	CONFERMATA A valle della realizzazione della fase pilota (maggio-settembre 2019), si persegue l’obiettivo di realizzare un innovation hub attraverso il più ampio coinvolgimento degli stakeholder, procedendo preliminarmente con la istituzione di una fondazione
	Innovazione	2. Port Community System (PCS)	CONFERMATA Il progetto è al momento sospeso, in attesa che l’Autorità di Gestione del PON scioglia i due nodi legati alla questione degli aiuti di stato (su questo punto (l’AdG ha interessato la Presidenza del Consiglio) e della sovrapposizione con progettualità Uirnet nonché con il piano operativo del gestore della Piattaforma Logistica Nazionale. Tale criticità è stata sottoposta anche all’attenzione della Commissione Europea.
	Innovazione	3. Digitalizzazione dell’Ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA)	CONFERMATA Ultimata la fase di definizione dei fabbisogni di digitalizzazione (interna ed esterna) dell’ente, si è ultimata la prima fase del SUA (mappatura dei principali processi e realizzazione di una piattaforma abilitante) e si sono poste le basi per l’avvio del processo di digitalizzazione nel suo complesso.
	Innovazione	4. Monitoraggio ambientale	CONFERMATA E’ in fase di redazione il progetto del servizio per l’attuazione del piano che prevedrà l’installazione del sistema di monitoraggio, la gestione pluriennale dello stesso e l’acquisizione e gestione dei dati ottenuti.
B. Infrastr	Traffici, logistica e competitività	5. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	CONFERMATA

ASSE	PILLAR	AZIONE	STATO DI AVANZAMENTO
			I lavori sono stati ultimati e collaudati. L'infrastruttura è già utilizzata per le operazioni portuali.
	Traffici, logistica e competitività	6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)	CONFERMATA Sono in corso di completamento le opere a mare (ampliamento del IV sporgente e Darsena ad Ovest del IV sporgente). Complessivamente l'avanzamento dei lavori è pari al 97%.
	Traffici, logistica e competitività	7. Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio	CONFERMATA Lavori ultimati e collaudati. L'infrastruttura è già utilizzata per le operazioni portuali.
	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	CONFERMATA Lo stato di avanzamento dei lavori è pari al 36% circa del totale.
	Traffici, logistica e competitività	9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo	CONFERMATA Sono in corso di realizzazione le opere impiantistiche e quelle di finitura dell'edificio. Allo stato attuale risultano realizzati lavori per il 50% circa del totale previsto.
	Traffici, logistica e competitività	10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi	CONFERMATA I lavori sono stati consegnati all'impresa esecutrice il 07.06.2019, con ultimazione prevista al 08.06.2020.
	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	CONFERMATA Sono in corso le procedure per l'aggiudicazione dei lavori a cura di Invitalia.
	Traffici, logistica e competitività	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1	CONFERMATA I lavori sono in corso di esecuzione con scadenza prevista entro la fine del 2020/inizio del 2021 in relazione alla data di consegna definitiva che deve ancora intervenire.
	Traffici, logistica e competitività	13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente	CONFERMATA E' in corso l'approvazione del progetto esecutivo da porre a base di gara.
	Traffici, logistica e competitività	14. Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord	CONFERMATA E' in corso l'approvazione del progetto esecutivo.
	Traffici, logistica e competitività	15. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo	CONFERMATA I lavori sono in corso con ultimazione prevista il 23.01.2020.

ASSE	PILLAR	AZIONE	STATO DI AVANZAMENTO
C. Accordi e partnership	Traffici, logistica e competitività; Territorio	16. Accordi e partnership per l'incremento traffici commerciali e sviluppo attività industriali e logistiche	RAZIONALIZZATA È confluita nella nuova azione denominata "Azioni promozionali tese all'incremento dei traffici commerciali e allo sviluppo delle connesse attività logistiche. Supporto al cluster industriale-marittimo tarantino"
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	17. Accordi e partnership per lo sviluppo di traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica per la promozione della cultura del mare	RAZIONALIZZATA È confluita nella nuova azione denominata "Azioni promozionali tese all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare. Avvio del cruise cluster tarantino".
D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta	Traffici, logistica e competitività	18. Analisi competitività dei servizi portuali	RAZIONALIZZATA È confluita nella nuova azione denominata "Ottimizzazione dei servizi portuali".
	Traffici, logistica e competitività	19. Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario	ELIMINATA Si propone la cancellazione della presente Azione in considerazione del fatto che lo studio non risulta essere più utile ai fini della definizione della strategia dell'Ente. Ciò anche in considerazione dell'avvenuto rilascio della concessione del terminal contenitori ad un operatore privato che utilizzerà direttamente i fasci di binari insistenti sul terminal.
E. Organizzazione dell'ente	Traffici, logistica e competitività	20. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne	CONFERMATA La riorganizzazione degli uffici è stata attuata nel corso del 2019. L'attività formativa è stata parzialmente conclusa.
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	21. Formazione continua del personale dell'AdSP	CONFERMATA Le attività risultano parzialmente raggiunte ma da ampliare.
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	22. Sviluppo della comunicazione interna all'Ente e delle attività di team building	RAZIONALIZZATA È confluita nella nuova azione denominata "Sviluppo della comunicazione interna all'Ente"
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	23. Avvio e piena operatività dell'Agenzia del lavoro portuale	CONFERMATA Attività completata

ASSE	PILLAR	AZIONE	STATO DI AVANZAMENTO
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	CONFERMATA Si è dato avvio alla fase di progettazione del PES, con pianificazione della sua realizzazione nel 2020.
	Territorio	25.Normazione e interventi per organizzazione di eventi in area portuale	RAZIONALIZZATA E confluita nella nuova azione denominata "Porto e città": <i>(ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare</i> ".
	Territorio	26.Piano di interventi 2018-2020 per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano - Waterfront	CONFERMATA E' in corso la stipula dell'accordo per la stesura del Piano Urbanistico Esecutivo tra l'ADSPMI e il Comune di Taranto per disegnare l'assetto delle aree di interfaccio città-porto.
	Territorio	27.Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio BES a livello urbano e di AdSP	ELIMINATA L'attività rientra nelle competenze ai altre PP.AA.
	Territorio	28.Avvio del cluster industriale-marittimo tarantino e del "cruise-cluster"	RAZIONALIZZATA È confluita nella nuova azione denominata "Azioni promozionali tese all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare. Avvio del cruise cluster tarantino".
	Territorio	29.Zona Economia Speciale (ZES) Ionica	CONFERMATA Con la designazione dei componenti del Comitato di gestione, del suo insediamento e dell'approvazione del relativo regolamento di attuazione, si è dato formale avvio alla operatività della ZES, da implementare nel corso del 2020.
G. Sostenibilità Ambientale	Territorio, Traffici, logistica e competitività	30.Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale	CONFERMATA E' stata predisposta la bozza di documento di programmazione energetica e ambientale del sistema portuale, portato in Comitato di gestione.
	Traffici, logistica e competitività, Innovazione	31.Studi in materia di combustibili alternativi	ELIMINATA Scheda da eliminare e reinserire a valle dell'approvazione del documento di programmazione energetica e ambientale del sistema portuale

3.1.1 la voce degli stakeholder e delle istituzioni

La metodologia revisionale partecipata alla base del POT ha visto, come principale elemento di innovazione rispetto al passato, il coinvolgimento di stakeholder ed istituzioni che, a vario titolo, contribuiscono alla coinvolgimento di attori - pubblici e privati - che, a vario titolo, cooperano e contribuiscono alla costruzione ed evoluzione delle policy strategiche dell'Ente e che vedono l'Autorità di Sistema Portuale al centro di una rete di connessioni, progetti ed iniziative in sinergia con tutto il territorio.

In tale ottica, il 19 novembre 2019 l'Ente ha organizzato presso la propria sede due incontri plenari: il primo aperto alle Istituzioni del territorio maggiormente connesse al porto di Taranto (*Ministero della Salute - Posto di Ispezione Frontaliera (P.I.F.); Comando VV.F. di Taranto Capitaneria di Porto; UIL trasporti; Agenzia delle Dogane e dei Monopoli; Arpa Puglia; Museo Archeologico Nazionale di Taranto; Comune di Taranto*) ed il secondo rivolto all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Organo dell'Ente che raccoglie i principali stakeholder della comunità portuale jonica.

L'incontro dedicato alle istituzioni è stato organizzato con l'obiettivo di condividere le principali fasi del processo partecipativo connesso alla revisione annuale del POT, nell'ambito del quale è stato illustrato sinteticamente lo stato dell'arte delle progettualità, infrastrutturali e non, dell'AdSP. Tale tavolo di lavoro ha rappresentato, infatti, l'occasione per avviare un momento di confronto permanente volto all'analisi delle sinergie ad oggi attuate con questa AdSP nonché all'individuazione degli ambiti di collaborazione istituzionale che necessitano di eventuale ulteriore implementazione, nell'ottica di raccogliere e costruire insieme nuovi elementi operativi e strategici utili sia alla revisione annuale del POT che ad una più efficace programmazione del prossimo Piano triennale in fase di avvio nel 2020.

Al fine di condividere le principali criticità ed opportunità di collaborazione emerse nel corso della riunione, si rimanda alla seguente tabella:

ELEMENTI DI INDAGINE	FEEDBACK ISTITUZIONI
COME CONSIDERATE L'OPERATO DELL'AdSPMI?	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Adeguato ed innovativo, anche aperto a processi partecipativi ✓ In linea con le aspettative del territorio ✓ Serve maggiore attenzione ai problemi pratici anche se meno strategici ✓ Utile al fine di strutturare un percorso condiviso volto al monitoraggio ed aggiornamento delle attività comuni <p>Si evidenzia la necessità di istituire Cabine di Regia e Gruppi di Lavoro permanenti per attività tecniche di particolare rilievo</p>
QUALI AMBITI DI COLLABORAZIONE RITENETE DEBBANO ESSERE ULTERIORMENTE IMPLEMENTATI?	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Attività di marketing territoriale condivisa tra le PP.AA. anche per il settore turistico/crociéristico ✓ Maggiore penetrazione nel tessuto scolastico pre-universitario per accrescere la formazione di base ✓ Aumento di incontri di collaborazione tra le PP.AA. anche al fine di una pianificazione strategica e condivisa per creare il brand Taranto
COME VALUTATE LO STATO DELL'ARTE DEI PROGETTI INFRASTRUTTURALI (E NON)?	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Adeguata ma ulteriormente migliorabile attraverso accordi di collaborazione tra PP.AA. volti alla digitalizzazione dei processi ✓ Da implementare per quanto attiene gli adeguamenti infrastrutturali ✓ In continua evoluzione: attesa per i futuri sviluppi (container, crociere, ecc.) ✓ Da monitorare l'impatto ambientale delle attività portuali (polveri, raccolta rifiuti, scarichi a mare, ecc.) e l'effettivo utilizzo delle banchine da parte dei relativi concessionari

<p>QUALI SONO GLI AMBITI DI MIGLIORAMENTO DA PRENDERE IN CONSIDERAZIONE?</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Maggiore attenzione agli aspetti connessi alla Maritime Security ✓ Miglioramento dello scambio di informazioni tra PP.AA., anche attraverso la revisione/l'aggiornamento di convenzioni e accordi esistenti ✓ Implementazione di un sistema informativo territoriale avanzato
-----------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

L'incontro dedicato agli stakeholder / operatori portuali è stato finalizzato ad attivare un confronto dinamico volto alla raccolta di elementi utili all'analisi delle attività condotte dall'Ente e connesse ai principali pillar del POT - Servizi, Porto e territorio, Progetti infrastrutturali (e non), Innovazione/sostenibilità – che racchiudono gli obiettivi sottesi alla programmazione strategica dell'AdSPMI.

Al fine di condividere le principali criticità ed opportunità di collaborazione emerse nel corso della riunione, si rimanda alla seguente tabella:

ELEMENTI DI INDAGINE	FEEDBACK
<p>SERVIZI</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Necessità di una armonizzazione della regolamentazione dei servizi portuali e tecnico-nautici ✓ Maggiore standardizzazione dei servizi alla merce, a terra (anche ferroviari) attraverso interventi di efficientamento dei servizi ✓ Razionalizzazione dei tempi di stazionamento delle merci
<p>PORTO E TERRITORIO</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Adeguatezza dei rapporti tra AdSPMI e territorio ✓ Necessità di valorizzare collegamento porto-città attraverso l'arretramento del gate di ingresso Varco est.
<p>PROGETTI INFRASTRUTTURALI (E NON)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accelerazione interventi infrastrutturali ✓ Stipula di accordi di programma tra concessionari e operatori privati per attivazione servizi a lungo termine
<p>INNOVAZIONE/SOSTENIBILITA'</p>	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Accelerazione sul processo di digitalizzazione del porto a beneficio della logistica integrata ✓ Implementazione dei sistemi di automazione per la mobilità delle merci in ambito portuale

4. LE AZIONI DI PIANO E GOVERNANCE – AGGIORNAMENTO 2019

La tabella che segue riassume il processo di revisione effettuato nel 2019 e dà atto del nuovo parco di azioni di piano. A valle di tale processo, alcune azioni sono state confermate (✓), altre sono state razionalizzate o comunque modificate (↻), altre eliminate (✗). Sono state, infine, individuate nuove azioni che, guardando al Piano Operativo Triennale 2020-2022, saranno incluse nella futura programmazione che l'Ente realizzerà nel 2020. Le azioni, a valle della revisione, sono state **ridimensionate a n. 26** e ne sono state **create n. 3 nuove** che saranno inserite nella futura programmazione triennale 2020-2022.

AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2018)				AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2019)
ASSE	PILLAR	AZIONE		AZIONE
A. Innovazione digitale	Innovazione	1. Realizzazione del "FuturePORT Innovation Hub" e promozione dell'innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico	✓	1. Realizzazione del "FuturePORT Innovation Hub" e promozione dell'innovazione e della ricerca in ambito portuale e logistico
	Innovazione	2. Port Community System (PCS)	✓	2. Port Community System (PCS)
	Innovazione	3. Digitalizzazione dell'Ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA)	✓	3. Digitalizzazione dell'Ente e Sportello Unico Amministrativo (SUA)
	Innovazione	4. Monitoraggio ambientale	✓	4. Monitoraggio ambientale
B. Infrastruttura fisica	Traffici, logistica e competitività	5. Riqualficazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	✓	5. Riqualficazione 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)	✓	6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)
	Traffici, logistica e competitività	7. Riqualficazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio	✓	7. Riqualficazione 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	✓	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
	Traffici, logistica e competitività	9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo	✓	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	✓	10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi
	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	✓	11. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante
	Traffici, logistica e competitività	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1	✓	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1

AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2018)				AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2019)
ASSE	PILLAR	AZIONE		AZIONE
	Traffici, logistica e competitività	13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente	✓	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	✓	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	✓	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 traffici commerciali e sviluppo attività industriali e logistiche	↻	16. Azioni promozionali tese all'incremento dei traffici commerciali e allo sviluppo delle connesse attività logistiche. Supporto al cluster industriale-marittimo tarantino
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	17. Accordi e partnership per lo sviluppo di traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica per la promozione della cultura del mare	↻	17. Azioni promozionali tese all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare. Avvio del cruise cluster tarantino.
D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta	Traffici, logistica e competitività	18. Analisi competitività dei servizi portuali	↻	18. Ottimizzazione dei servizi portuali
	Traffici, logistica e competitività	19. Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario	✗	ELIMINATA
E. Organizzazione dell'ente	Traffici, logistica e competitività	20. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne	✓	19. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	21. Formazione continua del personale dell'AdSP	↻	20. Formazione continua del personale dell'AdSP (prosecuzione delle attività di team building)
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	22. Sviluppo della comunicazione interna all'Ente e delle attività di team building	↻	21. Sviluppo della comunicazione interna all'Ente
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	23. Avvio e piena operatività dell'Agenzia del lavoro portuale	✓	22. Avvio e piena operatività 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	✓	23. 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	↻	"Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare". INSERITA IN PROGRAMMAZIONE -2020-2022.
	Territorio	26. Piano di interventi 2018-2020 per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano - Waterfront	✓	24. Piano di interventi 2018-2020 per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano - Waterfront

AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2018)				AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2019)
ASSE	PILLAR	AZIONE		AZIONE
	Territorio	27. Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio BES a livello urbano e di AdSP	✗	ELIMINATA
	Territorio	28. Avvio del cluster industriale marittimo tarantino e del "cruise-cluster"	✗	ELIMINATA
	Territorio	29. Zona Economia Speciale (ZES) Ionica	✓	25. Zona Economia Speciale (ZES) Ionica
G. Sostenibilità Ambientale	Territorio, Traffici, logistica e competitività	30. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale	✓	26. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale
	Traffici, logistica e competitività, Innovazione	31. Studi in materia di combustibili alternativi	✗	ELIMINATA

5. VERSO IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022

L'attività di revisione del POT attuata dall'Ente nel 2019 ha rappresentato un'occasione di analisi e confronto aperto e partecipato, nell'ambito del quale sono emersi numerosi elementi – sia a livello di feedback per l'operato dell'AdSP che di nuove progettualità - utili alla programmazione futura delle attività che saranno incluse nel prossimo Piano Operativo Triennale dell'AdSPMI, che andrà a coprire l'arco temporale 2020-2022 (secondo la *roadmap* di cui al capitolo 1).

La metodologia di revisione basata sul concetto di partecipazione, sebbene attuata in via sperimentale, ha permesso, infatti, di consolidare le relazioni dell'Ente, sia al suo interno che all'esterno, rinnovando i legami con le istituzioni del territorio e con gli stakeholder dell'ecosistema logistico e portuale jonico. In tale ottica, a valle dell'attività di definizione e sviluppo della metodologia di revisione attuata nel 2019 – concretizzatasi anche come momento di *policy learning* – l'AdSP ha capitalizzato i risultati raggiunti per l'avvio di processi di cambiamento (*policy change*) all'interno della propria programmazione.

In tale contesto di rigenerazione dei processi di *policy making*, l'Ente, guardando al prossimo triennio, intende valorizzare il concetto di "policy" creando un ulteriore link con l'intera comunità portuale e territoriale sulle tematiche riguardanti l'identità, le strutture ed i processi di mantenimento e di cambiamento che compongono tale comunità.

Guardando al prossimo triennio, l'AdSP continuerà a perseguire obiettivi coerenti con le proprie ambizioni di hub logistico e portuale (*porto 5.0*) mantenendo tuttavia un approccio concreto e vicino ai bisogni che il sistema portuale di Taranto rappresenta nella sua quotidianità con approccio *customer oriented*, che permetta agli operatori di identificarsi nel brand "Porto di Taranto". Tale *vision* sarà concretizzata su più livelli: in ambito *commerciale, logistico, turistico - crocieristico, infrastrutturale* e, non ultimo, *industriale*, all'insegna della sostenibilità economica ed ambientale.

Ambito commerciale: a partire dal 2020 il progetto relativo al Molo Polisetoriale del Porto di Taranto prevede un importante posizionamento strategico del terminal jonico nel Mediterraneo centrale, con il raggiungimento graduale di significativi traffici, anche superiori alla capacità dello stesso terminal. Il nuovo terminalista - tra i più importanti operatori portuali al mondo - ha pianificato di implementare le attività nello scalo jonico quale gateway terminal oltre che come transshipment hub.

Ambito industriale: i traffici connessi alla componente industriale, specialmente se 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 obiettivo per l'operatività dello scalo e per i servizi di logistica industriale connessi ai traffici siderurgici. Va comunque considerato il momento di crisi che sta interessando lo stabilimento ex Ilva che genera una situazione di incertezza all'interno della quale l'AdSP è direttamente interessata in ragione del fatto che l'esito della vicenda avrà un impatto significativo per le relative ricadute sia sui traffici del Porto di Taranto che sulle entrate dell'Ente.

Ambito logistico: 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 che potranno beneficiare dei vantaggi previsti dalla ZES Ionica nella cui perimetrazione gli stessi ricadono.

Ambito turistico – crocieristico: l'Ente intende continuare a sostenere lo sviluppo di una nuova stagione di innovazione, competitività e rilancio del territorio, finalizzata a contribuire in modo significativo allo sviluppo dell'economia locale e del mercato crocieristico connesso al porto di Taranto nell'ottica di perfezionare un proprio brand di destinazione turistica, a beneficio dell'intera filiera culturale e commerciale dell'arco ionico connessa all'ospitalità.

Ambito infrastrutturale: Tra le strategie da attuare, l'*efficientamento dei servizi* ed il completamento del processo di *modernizzazione dell'infrastruttura portuale* rappresentano gli elementi chiave in grado di restituire a Taranto nuovi margini di competitività sul piano nazionale ed internazionale, a partire dall'area Med. Oggi, infatti, il Porto di Taranto si presenta come un *greenfield hub*, la cui moderna infrastruttura in uno con la geolocalizzazione e le progettualità innovative rappresentano un'opportunità di attrazione di investimento su scala globale.

Inoltre, l'AdSPMI, intende consolidare il binomio "Porto-città" che, anche nella futura programmazione, sarà al centro di una "(ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare" che restituirà allo scalo jonico il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città, nell'ottica di incoraggiare e rafforzare la sua naturale vocazione di meta turistica d'eccellenza.

Un Porto *moderno, connesso e strutturato* come motore propulsivo dello sviluppo economico delle attività connesse al sistema portuale è in grado di sviluppare policy innovative, basate sui principi nazionali e comunitari, ed in grado di contaminare l'intero territorio circostante.

Un porto *sicuro e sostenibile*, attento:

- alle politiche di *Maritime Security* in applicazione delle norme sia per quanto attiene le navi, gli impianti e le aree di ormeggio sia per l'intero comprensorio portuale;
- agli obiettivi di *sostenibilità energetico-ambientale* connotati di interventi di riqualificazione che possano perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e strategie finalizzate al miglioramento dell'efficienza energetica all'interno dei confini del sistema portuale.

In tale prospettiva, l'AdSPMI intende valorizzare tutte le attività che confluiscono negli asset dell'innovazione e della internazionalizzazione attraverso nuove iniziative legate alla *digitalizzazione* del sistema portuale ed al posizionamento sui mercati internazionali, anche grazie al rinnovato avvio delle attività commerciali dello scalo che oggi può contare anche su importanti vantaggi ed agevolazioni fiscali ed amministrativi garantiti dalla *Zona Economica Speciale Interregionale Ionica*.

Il POT 2020-2022 guarderà al Porto di Taranto con la consapevolezza di vivere un rinnovato protagonismo nell'area Med, agendo come acceleratore e accentratore di un sistema logistico attrattivo e in continuo divenire, i cui obiettivi e le sfide saranno il risultato tangibile e concreto di una visione di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Il porto di Taranto ambisce a divenire quel luogo in cui il rapporto tra il mondo della logistica e della portualità e il mondo cittadino si ritrovano a progettare in un'unica, grande piattaforma su cui si svolgono e si rinnovano relazioni di carattere culturale, commerciale e sociale.

ALLEGATI

Schede azioni di piano – revisione 2019

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	€1.000.000	Risorse utilizzate: € 50.804,28	Avanzo: € 949.195,72
Possibili canali di finanziamento	Da valutare auto finanziamento/fondi comunitari per fase di avvio, sostenibilità finanziaria dell’hub a partire dal secondo esercizio; crowdfunding.		

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. A seguito dell’avvio e completamento della fase pilota del Futureport Innovation Hub, tenutosi da maggio a luglio 2019, l’AdSPMI ha avuto modo di testare l’elevato coinvolgimento e interazione delle imprese del cluster portuale e la loro fattiva collaborazione e apertura a interagire con le startup. Considerata la positiva conclusione della prima fase pilota, l’AdSPMI può procedere con l’implementazione dei successivi step operativi che prevedono:

- Un’ulteriore individuazione, coinvolgimento e inclusione di 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;
- La definizione del modello di business dell’Innovation Hub e del modello di funzionamento del processo di selezione e accompagnamento delle start-up, con la conseguente creazione di un soggetto giuridico che avrà il compito di avviare, gestire e realizzare i programmi di accelerazione su indicazioni dell’AdSPMI;
- L’istituzione e l’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;
- La definizione del percorso di accompagnamento alle startup anche per le fasi di internazionalizzazione, commercializzazione delle soluzioni, individuazione dei potenziali clienti della soluzione e supporto alle fasi di *proposition* verso questi ultimi;
- Il supporto ai soggetti coinvolti (start up, imprese del cluster portuale, business angels, ecc..) fino alla fase di sottoscrizione di accordi/contratti/protocolli di intesa.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<p>Creazione di un ecosistema logistico e portuale sulle tematiche dell’innovazione.</p> <p>Sinergia tra istituzioni e società operanti in porto.</p> <p>Attivazione rapporti di collaborazione tra startup e operatori o imprese autorizzate a operare in porto.</p> <p>Aumento visibilità dell’Ente sui temi dell’innovazione.</p> <p>Aumento della propositività delle imprese del territorio in iniziative similari.</p>	<p>Percorso pilota di animazione del cluster portuale, di incubazione di startup e networking internazionale.</p> <p>Organizzazione di Roadshow di rilevanza nazionale ed internazionale svolto con successo.</p> <p>Periodo: maggio – settembre 2019.</p> <p>Prossimi passi: creazione di un soggetto giuridico deputato alla gestione dell’acceleratore marittimo del porto di taranto.</p>

Premio innovazione SMAU 2019.	
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<p>Crisi del comparto industriale con riflessi sull'adesione al progetto di innovazione.</p> <p>Difficoltà nella definizione della governance e della forma giuridica da adottare per l'istituenda Fondazione.</p> <p>Presenza di un'offerta consistente di incubatori a livello locale, finanziati e sovvenzionati da progetti UE gestiti dalla Regione.</p>	<p>Animazione del cluster portuale, innovazione dei processi, incremento delle relazioni con gli operatori del porto.</p> <p>Assenza di incubatori con specializzazione verticale nel settore marittimo.</p>

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 pronuncia del Ministero Infrastrutture e Trasporti		
Costi stimati	€ 5.000.000,00	Risorse utilizzate: 0	Avanzo: 5.000.000
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:
- 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'implementazione dei moduli software innovativi e dei sistemi di business intelligence a supporto della comunità portuale
- 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.
- L'integrazione e l'interoperabilità con sistemi terzi pubblici e privati
- Start up e messa in esercizio della prima fase del PCS con interfacciamento al sistema informativo dell'ADSPMI
- L'individuazione degli ulteriori fabbisogni informativi e di digitalizzazione dei processi portuali funzionali alle necessità della Comunità Portuale di Taranto
- L'implementazione di nuove infrastrutture tecnologiche atte a facilitare i traffici ed il lavoro portuale

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Relazione tecnica approvata dal MIT e verifiche tecniche effettuate per escludere eventuali sovrapposizioni con interventi di altri Beneficiari. Accordi istituzionali di cooperazione con UIRNet firmati.	Il progetto è al momento sospeso, in attesa che l'Autorità di Gestione del PON scioglia i due nodi legati alla questione degli aiuti di stato (su questo punto (l'AdG ha interessato la Presidenza del Consiglio) e della sovrapposizione con progettualità Uirnet nonché con il piano operativo del gestore della Piattaforma Logistica Nazionale. L'AdSP ha segnalato più volte la questione, da ultimo anche alla Commissione Europea, e si è avviato un proficui dialogo volto a risolvere.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
A livello tecnico: Interoperabilità con altre PPAA e PLN. A livello procedurale: occorre la pronuncia di un <i>distinct body</i> (ora individuato nell'Ufficio per il coordinamento degli Aiuti di Stato della Presidenza del Consiglio) che si esprima sulla questione aiuti e una presa di posizione dell'AdG in merito alle sovrapposizioni con Uirnet.	Riduzione dei tempi di gestione porto ed efficientamento della catena logistica

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	€ 4.000.000,00	Risorse utilizzate: 0	Avanzo: € 4.000.000,00
	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
- Integrazione con il front office SUA e SUA ZES
- 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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Definizione della Progettazione ed in attesa di Accordi istituzionali	Livello di Progettazione Preliminare
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
Progetto molto ampio con diversi ambiti, che verrà sviluppato in un tempo molto limitato, in relazione alle risorse interne da poter destinare.	Nascita di un DIGITAL PORT che comprenda tutte le componenti del sistema porto nei confronto utenti e nei processi interni.

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 pubblico entro 1° trimestre 2019 (l'attività è tuttora in corso) Avvio della procedura di gara pubblica e selezione partner tecnologico / informatico entro il secondo trimestre 2019 (ad oggi la previsione è al primo trimestre 2020)		
Costi stimati	6 M€	Risorse utilizzate: € 0,00	Avanzo
Possibili canali di finanziamento	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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato redatto il piano di monitoraggio integrato con il Politecnico di Bari che ha fornito il supporto scientifico nell'ambito di apposita convenzione sottoscritta con l'AdSP.	E' in fase di redazione il progetto del servizio per l'attuazione del piano che prevederà l'installazione del sistema di monitoraggio, la gestione pluriennale dello stesso e l'acquisizione e gestione dei dati ottenuti.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
Difficoltà di implementare oggetti e attività complesse e multidisciplinari in un unico servizio.	Dotare l'ambito portuale di un sistema di controllo ed acquisizione dati in tempo reale che semplifichi e ottimizzi tutte le attività di monitoraggio per vari scopi (realizzazione opere, controllo degli impatti ambientali delle attività portuali, ecc.)

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 (i lavori sono stati ultimati e collaudati nel corso del 2019)		
Costi stimati	€15.000.000	Risorse utilizzate	Avanzo
Possibili canali di finanziamento		€ 8.973.569,84	€ 6.026.430,16
	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 copriferrò 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 slmm. 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.

RISULTATI RAGGIUNTI

Sono state realizzate:

- 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. a quota +2,90m con annesso un piazzale di servizio di circa 20.000 m²

STATO DI ATTUAZIONE

I lavori sono stati ultimati e collaudati. L'infrastruttura è già utilizzata per le operazioni portuali

CRITICITA'

La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATTM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.

OPPORTUNITA'

L'intervento permette di disporre di una moderna banchina e piazzale in radice del molo polisettoriale con fondali che, con il realizzando dragaggio della darsena del molo polisettoriale, raggiungeranno quota - 15,50 m

AZIONE 6: 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	€219.000.000	Risorse utilizzate	Avanzo
Possibili canali di finanziamento		€ 181.456.000 (al netto della quota del concessionario)	€ 37.544.000 (al netto della quota del concessionario)

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).**

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Sono state realizzate la piattaforma logistica e la strada dei moli, a cura del concessionario Taranto Logistica S.p.A.	Sono in corso di completamento le opere a mare (ampliamento del IV sporgente e Darsena ad Ovest del IV sporgente). Complessivamente l'avanzamento dei lavori è pari al 97%.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	La realizzazione dell'Opera, inserita tra quelle prioritarie di cui alla legge Obiettivo, permette di incrementare sensibilmente la dotazione infrastrutturale del porto, dotandolo di una moderna piattaforma multimodale.

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 (i tempi sono stati rispettati)	
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	
	Risorse utilizzate € 62.064.214,91	Avanzo € 12.935.785,09

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Sono stati realizzati tutti i lavori previsti nel progetto entro i termini previsti nel contratto di appalto.	Lavori ultimati e collaudati L'infrastruttura è già utilizzata per le operazioni portuali
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	L'intervento permette di disporre di una moderna banchina che, con il realizzando dragaggio della darsena del molo polisettoriale, consentirà l'attracco delle navi porta container di ultima generazione.

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 (i lavori sono in corso e registrano ritardi evidenziati nelle criticità e stato di attuazione)	
Costi stimati	€83.000.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014/2020, MATTM – DM 408/01, Regione Puglia FSC Delibera	
Possibili canali di finanziamento	CIPE n. 87/2012, Fondi propri APT, PON 2007-2013	
	Risorse utilizzate € 68.192.709,95	Avanzo € 14.807.290,05

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato realizzato il marginamento della vasca di colmata a terra ove saranno conferiti i materiali provenienti dal dragaggio della darsena del molo polisettoriale	La società ASTALDI S.p.A., appaltatrice dei lavori, ha presentato ricorso per concordato preventivo con continuità aziendale (cd. "in bianco") a settembre 2018 presso il Tribunale fallimentare di Roma. La procedura è tuttora in corso ed ha comportato notevoli disagi all'operatività dell'appaltatore con conseguenze negative sull'andamento del cantiere. Lo stato di avanzamento dei lavori è pari al 36% circa del totale.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso d siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATTM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	La realizzazione del dragaggio della darsena del molo polisettoriale consentirà l'attracco delle navi porta container di ultima generazione

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 (i lavori sono in corso la conclusione è stimata per maggio 2020)	
Costi stimati	€12.755.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate	Avanzo
	€ 8.510.431,31	€ 4.244.568,69

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).

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Sono state realizzate le strutture di fondazione e quelle in elevazione	Sono in corso di realizzazione le opere impiantistiche e quelle di finitura dell'edificio. Allo stato attuale risultano realizzati lavori per il 50% circa del totale previsto.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
Si registra un notevole ritardo nell'esecuzione dei lavori, dovuto alla crisi aziendale della capogruppo dell'ATI appaltatrice	L'intervento permette di incrementare la dotazione infrastrutturale del porto, con un moderno edificio che potrà ospitare, tra le altre funzioni, anche il terminal passeggeri per le navi da crociera

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 (i lavori sono in corso di esecuzione l'ultimazione è prevista per giugno 2020)	
Costi stimati	€ 7.800.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate € 6.667.289,00	Avanzo € 1.132.711,00

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato stipulato il contratto con l'appaltatore, che ha successivamente redatto il progetto esecutivo; approvato dall'Adsp del Mar Ionio nel giugno 2019. Sono stati consegnati i lavori all'impresa appaltatrice	I lavori sono stati consegnati all'impresa esecutrice il 07.06.2019, con ultimazione prevista al 08.06.2020
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso d siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATTM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	L'intervento permette di incrementare la dotazione infrastrutturale del porto, con moderni edifici che ospiteranno gli uffici degli operatori dei servizi tecnico-nautici, localizzati in un'area baricentrica nel porto di Taranto.

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 (è ancora in corso la procedura di affidamento dei lavori da parte di INVITALIA)	
Costi stimati	€ 18.050.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate	Avanzo
	€ 1.008.656,63	€ 17.041.343,37

Descrizione:

Il progetto prevede la realizzazione di:

- reti interrante 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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
La Invitalia, centrale di committenza incaricata dall'ADSP del Mar Ionio, ha bandito la gara di appalto per l'esecuzione dei lavori	Sono in corso le procedure per l'aggiudicazione dei lavori a cura di Invitalia.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATTM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	Attraverso questo intervento, il porto di Taranto si doterà di reti impiantistiche adeguate alla normativa in tema ambientale.

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 (i lavori sono in corso l'ultimazione è prevedibile per la fine del 2020/inizio 2021)	
Costi stimati	€ 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	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate € 15.216.417,97	Avanzo € 10.283.582,03

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato stipulato il contratto con l'appaltatore dei lavori, consegnati nel novembre 2019	I lavori sono in corso di esecuzione con scadenza prevista entro la fine del 2020/inizio del 2021 in relazione alla data di consegna definitiva che deve ancora intervenire.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi.	L'intervento consente di raggiungere due obiettivi strategici per il porto: realizzare una banchina per l'attracco di navi da crociera e incrementare le dotazioni adeguate banchine per operazioni portuali nel porto in rada

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 (è in fase di approvazione il progetto definitivo)	
Costi stimati	€ 14.000.000,00 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate € 120.795,83	Avanzo € 13.879.204,17

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato redatto il progetto esecutivo.	E' in corso l'approvazione del progetto esecutivo da porre a base di gara.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATTM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi. L'avvio dei lavori è inoltre condizionato dalla disponibilità della cassa di colmata per la gestione dei materiali rinvenienti dallo scanno di imbasamento della diga.	Attraverso questo intervento il porto di Taranto migliorerà la protezione dall'agitazione ondosa e di conseguenza l'operatività delle banchine del molo polisettoriale.

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 (è in corso la verifica del progetto definitivo)	
Costi stimati	€ 700.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate € 1.800,00	Avanzo € 698.200,00

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato redatto il progetto esecutivo	E' in corso l'approvazione del progetto esecutivo
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi	La bonifica ambientale delle aree libere all'interno del porto consente di poter fruire di spazi per le operazioni portuali

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 (i lavori sono in corso di esecuzione)	
Costi stimati	€18.800.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	
Possibili canali di finanziamento	Risorse utilizzate	Avanzo
	€ 12.737.635,53	€ 6.062.364,47

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
E' stato stipulato il contratto con l'impresa appaltatrice e sono stati consegnati i lavori	I lavori sono in corso con ultimazione prevista il 23.01.2020
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La realizzazione di opere infrastrutturali nei siti potenzialmente inquinati comporta la gestione in parallelo dei percorsi di bonifica che prevedono complesse attività di indagine, valutazioni, autorizzazioni, monitoraggi ante, in corso e post operam da parte degli enti preposti. Nel caso di siti SIN (di interesse Nazionale) la procedura di bonifica è gestita a livello centrale (MATM). Tale circostanza comporta un aggravio di tempi e costi per l'esecuzione degli interventi	L'intervento permette di recuperare le aree operative del Molo San Cataldo lato ponente, il cui utilizzo era stato parzialmente inibito per il degrado delle strutture dell'impalcato.

AZIONE 16: Azioni promozionali tese all'incremento dei traffici commerciali e allo sviluppo delle connesse attività logistiche. Supporto al cluster industriale-marittimo tarantino

Obiettivi	Incremento dei traffici commerciali e di attività logistiche e supporto del cluster industriale-marittimo tarantino.	
Stakeholder coinvolti	AdSP, MIT, Regione Puglia, Regione Basilicata, compagnie armatoriali, terminalisti, imprese di logistica, imprese del cluster portuale e altri stakeholders del porto di Taranto (Organismo di Partenariato della Risorsa Mare), Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM), ICE/ITA, Assoport, Shanghai International Shipping Institute (SISI).	
Tempistiche	2017-2019. Le attività proseguiranno nell'anno 2020.	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	n.a. – Personale AdSP Individuazione fondi UE/Regionali per finanziare attività promozionali	
	Risorse utilizzate Risorse interne AdSP	Avanzo N.A.

Descrizione:

L'azione ha previsto attività di scouting dei possibili partner a valle dei vari completamenti infrastrutturali e il rafforzamento del dialogo commerciale con gli operatori dello shipping per identificare le condizioni di competitività utili a rendere lo scalo tarantino preferibile rispetto ad altri. In particolare, nel biennio 2017-2019 l'AdSPMI si è attivata per la definizione e selezione di uno (o più) terminalisti per la gestione dei traffici sul Molo polisettoriale, alla luce degli interventi infrastrutturali 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 e con operatori privati – 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. È stata considerata, con riferimento alla piastra, la vocazione servente alla catena del freddo nonché l'auspicato impatto positivo della ZES Ionica.

Con riferimento al Distripark, si è lavorato con i soci della omonima società in liquidazione per consentire alla AdSP di poter direttamente pianificare le azioni necessarie per la collocazione sul mercato dell'area retro-portuale. È stata altresì condotta un'intensa attività di promozione dell'infrastruttura a livello internazionale.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> Scouting dei possibili partner a valle dei vari completamenti infrastrutturali; Rafforzamento del dialogo commerciale con gli operatori dello shipping; Avvio attività promozionali in sinergia con terminalista Yilport; Rafforzamento delle azioni promozionali attraverso: <ul style="list-style-type: none"> - la partecipazione – anche in sinergia con imprese e stakeholder - a fiere ed eventi di settore; - Missioni istituzionali/internazionalizzazione volte a promuovere le infrastrutture logistiche e le opportunità di investimento legate anche all'avvio della ZES Ionica; - Missioni di incoming di operatori internazionali; Adesione alla Associazione MEDports volta a instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale, e dare maggiore visibilità ai porti del Mediterraneo sulla scena del trasporto marittimo; Interviste/pubblicità su riviste specializzate. 	<ul style="list-style-type: none"> Strutturazione action plan attività promozionali da attuare anche in sinergia con terminalista Yilport; Attività di promozione della logistica connesse alla recente emanazione decreto del DPCM istitutivo della Zes Interregionale jonica (DPCM 6 GIUGNO 2019). Attività di promozione del Distripark anche in previsione della finalizzazione della procedura per acquisizione quote societarie da parte della AdSP per gestione diretta ed in autonomia del progetto
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> Distripark: in attesa di finalizzare procedura per acquisizione quote societarie Ultimazione lavori Piastra (5 opere) Avvio operatività Piattaforma Logistica Attività di formazione relativa al filone <i>Marketing e comunicazione</i> (vds scheda 21 POT 2018) non ancora attuata come da previsione. 	<ul style="list-style-type: none"> Rinnovamento dell'attività promozionale, in linea con i piani di sviluppo del nuovo terminalista del Molo Polisettoriale con cui si lavorerà alla costruzione di un'offerta promozionale strutturata nonché delle opportunità offerte dalla formale istituzione della ZES ionica a potenziali investitori nel settore della logistica; Distripark: la diretta gestione in capo all'AdSP consentirà una più diretta attività di attrazione di investimenti.

- l'AdSP dovrà attivarsi per un'accelerazione rapida del processo di "aggregazione" proponendo e coordinando un percorso basato sulla formalizzazione e promozione di un "network" (rete) industriale-marittimo partendo dai soggetti leader, secondo un modello (cluster) adottato con successo a livello internazionale – anche attraverso la collaborazione con associazioni.
- L'avvio operativo della ZES consentirà una crescita degli insediamenti produttivi connessi all'hub portuale di Taranto.
- intensificata promozione delle strutture di logistica: Piattaforma Logistica e Distripark nonché promozione mirata per la ZES Ionica che contribuisca al rifiorire dell'economia locale attraverso nuovi insediamenti imprenditoriali.

AZIONE 17: Azioni promozionali tese all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare. Avvio del cruise cluster tarantino.

Obiettivi	Incremento dei traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica e valorizzazione del brand Taranto collegato al mare. Avvio del cruise cluster tarantino.	
Stakeholder coinvolti	AdSP, MIT, MiBACT, ENIT, Compagnie crocieristiche, terminalisti crociere, Aeroporti di Puglia, Regione Puglia, Puglia promozione, Regione Basilicata, Comune di Taranto, MARTA e altri musei tematici, giornalisti e blogger/influencer, provider di servizi turistici a terra; Marina Militare, Assoporti; Istituti Scolastici, Imprese del cruise cluster, Cruise Lines International Association (CLIA), MedCruise Association, Provincia di Taranto, Confcommercio, ecc.	
Tempistiche	2018-2019. Le attività proseguiranno nell'anno 2020.	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	n.a. – Personale AdSP € 39.000,00 per l'analisi del traffico crocieristico. – ATTIVITA' PREVISTA PER IL 2020 Individuazione fondi UE/Regionali per finanziare attività promozionali	
	Risorse utilizzate Personale interno AdSP	Avanzo NA.

Descrizione:

Nel biennio 2017-2019, l'AdSP ha valorizzato gli accordi già stipulati in tema di collaborazione per lo sviluppo del turismo collegato al mare, rafforzando le attività promozionali volte all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistico-crocieristica.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> Rafforzamento del dialogo con le compagnie crocieristiche, terminalisti crociere, tour operator internazionali e operatori locali per recepire in anticipo, rispetto al mercato, esigenze di servizi e "prodotti" innovativi da realizzare concretamente e tempestivamente; Interlocuzione con il MiBACT, l'ENIT, la Regione Puglia, la Regione Basilicata, il Museo Archeologico e il Comune di Taranto, ecc. per la definizione e la promozione di percorsi turistici integrati mare-terra sia nella città di Taranto sia nel bacino turistico circostante; 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; N° 7 scali crociere nel 2019, di cui 1 nuova compagnia (Seabourn) N. 11 scali prenotati nel 2020, di cui 2 nuove compagnie (TUI e Voyages to Antiquity) Attività svolte con Puglia Promozione nell'ambito del Protocollo e relativo PEA ed in particolare realizzazione di un infopoint dedicato all'accoglienza crocieristi; collaborazione con Istituti Scolastici di Taranto per le attività di accoglienza; predisposizione, somministrazione ai crocieristi di questionari di survey investigativi; partecipazione a fiere di settore e a incontri B2B con le compagnie di navigazione; Interviste/pubblicità su riviste specializzate. 	<ul style="list-style-type: none"> Prosegue l'intensa attività di dialogo con le compagnie crocieristiche, per far conoscere le potenzialità dello scalo e della città quale destinazione turistica. Prosegue l'interlocuzione con Aeroporti di Puglia e operatori internazionali del settore (fly&cruise) Prosegue l'interlocuzione con il MiBACT, l'ENIT, la Regione Puglia e la Regione Basilicata, il Museo Archeologico 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. attività di costruzione 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"; Prosegue l'interlocuzione con operatori potenzialmente interessati alla gestione dei servizi ai passeggeri. Riunioni di coordinamento.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'

- Difficoltà di ricevere una risposta strutturata ai fabbisogni del mercato da parte degli enti preposti alla promozione turistica del territorio;
- criticità nella realizzazione del centro servizi Falanto;
- Attività di formazione relativa al filone *Marketing e comunicazione* (vds scheda 21 POT 2018) non ancora attuata come da previsione;
- Posticipo avvio procedure volte alla realizzazione dello studio sul traffico crocieristico internazionale (*Taranto Home port for cruise traffic*).
- Prosecuzione delle attività già realizzate nell'ottica di standardizzazione delle stesse;
- Individuazione di un percorso strutturato che consenta di coinvolgere tutti gli operatori pubblici e privati, ciascuno per propria competenza, nelle attività di accoglienza che assumano carattere standardizzato;
- innesco del network e promozione della posizione di "leadership", con 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";
- Definizione di un'azione di comunicazione e marketing territoriale integrata con gli attori pubblici e le associazioni di categoria di operatori privati
- Integrazione delle azioni di rete anche con gli operatori economici
- allestimento della tensostruttura/infopoint con apposita ed aggiornata cartellonistica e totem informativi,
- implementazione delle attività di somministrazione ai croceristi delle di questionari di sevey investigativi e analisi dei dati;
- valorizzare l'immagine della città sia dal punto di vista culturale che di animazione. Gli eventi culturali vengono veicolati attraverso appositi strumenti promozionali.

AZIONE 18: Ottimizzazione dei servizi portuali

Obiettivi	Individuazione delle principali leve di competitività del porto di Taranto relativamente agli aspetti connessi ai servizi portuali		
Stakeholder coinvolti	Ministero delle infrastrutture, Agenzia delle dogane, Comando Generale delle Capitanerie di Porto, AdSP Mar Ionio, AdSP panel di riferimento, ASL, Capitaneria di Porto di Taranto, Imprese Servizi Portuali, Imprese Servizi Tecnico Nautici e in generale Amministrazioni operanti in porto.		
Tempistiche	Entro il 2020 promuovere		
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€80.000	Risorse utilizzate: 0	Avanzo: € 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

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
	L'azione non è stata avviata.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> • Difficoltà di avviare un'azione di ricognizione su una materia che presenta aspetti di criticità che richiedono una risoluzione a livello nazionale e non locale. • Inadeguatezza dello strumento individuato (studio) di rilevare lo stato dell'arte, che risulta più gestibile su tavoli negoziali centrali. • Mancanza di personale nella sezione operativa 	Migliore conoscenza delle potenzialità e delle criticità del porto al fine di migliorarne la competitività.

AZIONE 19: Riorganizzazione degli uffici

Obiettivi	Efficientamento delle articolazioni amministrative dell'Ente	
Stakeholder coinvolti	AdSP – OO.SS	
Tempistiche	Riorganizzazione degli uffici attuata nel corso del 2019.	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Costi necessari per formazione del personale con particolare riferimento a quello direttamente interessato al supporto degli organismi RPCT e OIV (nei limiti delle risorse disponibili in bilancio per attività formative)	
	Risorse utilizzate € 3.000,00 (corso anticorruzione) € 1.700,00 (performance impegnato ancora da effettuare)	Avanzo //

Descrizione:

La riorganizzazione degli uffici è stata attuata nel corso del 2019.

Durante l'anno 2019 è stato altresì avviato il Sistema di misurazione e valutazione delle performance ed è stato elaborato il primo piano della Performance; lo stesso è stato modificato nel mese di ottobre 2019 a seguito dell'emanazione della Direttiva ministeriale di assegnazione degli obiettivi del Presidente.

Nel 2019 sono state condotte tutte le attività necessarie a garantire il consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> Nel corso del 2019 è stato aggiornato il PTAT emanato con decreto n. 96/19 del 29.08.2019; Nel mese di febbraio 2019 è stato avviato il Sistema di misurazione e valutazione delle performance; Nel mese di Aprile 2019 è stato elaborato il primo Piano della Performance 2019-2021, modificato nel mese di ottobre 2019 a seguito dell'emanazione della Direttiva ministeriale di assegnazione degli obiettivi del Presidente per l'anno 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> Riorganizzazione degli uffici attuata nel corso del 2019; Attività formativa parzialmente conclusa con particolare riferimento allo staff di supporto al RPCT e alla STP (OIV).
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> blocco delle assunzioni per il 2019 giusta legge Finanziaria 2019; tempi di interlocuzione con il MIT per definire la procedura di progressioni di carriera propedeutiche all'assunzione di nuovo personale; limiti ad attività formativa connessi a limiti di spese per missioni; 	L'obiettivo è finalizzato al continuo monitoraggio e verifica della struttura organizzativa in coerenza con gli obiettivi strategici dell'AdSP

AZIONE 20: Formazione continua del personale dell'ADSP (prosecuzione delle attività di team building)

Obiettivi	Incremento delle capacità istituzionale dell'Ente	
Stakeholder coinvolti	AdSP	
Tempistiche	attività continua nel 2019	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 41.085 di cui € 15.000 per corsi di formazione obbligatoria Fondi AdSP.	
	Risorse utilizzate: Impegnato € 35.940,00	Avanzo € 5.145,00

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 è andata incontro all'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 sono stati realizzati momenti formativi per il personale anche in forma di e-learning e autoaggiornamento, in considerazione del budget limitato per tali attività.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> • Corso di Formazione in tema di Team building (4 e 5 novembre 2019) • Corso sulla valorizzazione delle performance: dal lavoro <i>task-focused</i> al lavoro <i>goal oriented</i> (individuata la società di formazione, da definire la data di svolgimento del corso) • Corso in materia di Anticorruzione e Trasparenza: momenti formativi collettivi (rivolti a tutto il personale) e individuali (rivolti al personale direttamente coinvolto a supporto del RPCT e OIV. (14 e 15 ottobre 2019) • Altri corsi di formazione (in modalità frontale, e-learning e fad) connessi ad esigenze specifiche delle Direzioni/Sezioni dell'Ente. 	<p>Le attività risultano parzialmente raggiunte ma necessariamente da ampliare.</p>
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> • La formazione in materia di 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 non è stata attuata per limiti di spesa missioni; • La formazione in materia di Semplificazione amministrativa, per l'implementazione dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale; Non è stata attuata per limiti di spesa missioni • La formazione in materia di 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. Non è stata attuata per limiti di spesa missioni 	<p>La necessità di prevedere la formazione nei predetti ambiti è motivata dalla obbligatorietà prevista da specifiche norme in alcuni ambiti formativi, ma in principal modo è finalizzata al costante miglioramento degli standard lavorativi in un'ottica di correttezza delle procedure e di raggiungimento degli obiettivi</p>

AZIONE 21: Sviluppo comunicazione interna all'ente

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	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	n.a. / Personale AdSP €	
	Risorse utilizzate	Avanzo

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 ha inteso dotarsi di strumenti di collaborazione e comunicazione interna secondo i più elevati standard di organizzazioni di mercato complesse.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> Rassegna stampa quotidiana disponibile per tutto il personale attraverso il link fornito da Assoporti; Newsletter settimanale/mensile interna 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 (corso di formazione sul tema); Incontri con il personale per accompagnare il processo di diffusione della cultura di performance aziendale (Piano della performance); Incontri di Direzione Avvio di processi partecipativi (revisione POT) e coinvolgimento di tutto il personale 	<ul style="list-style-type: none"> attuazione e aggiornamento di tutte le attività di cui ai punti inseriti nella sezione "risultati raggiunti"
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> Sistematicità newsletter – Attività sospesa ad Aprile 2019 	<ul style="list-style-type: none"> Maggiore condivisione della conoscenza delle attività in essere nell'AdSP Maggiore partecipazione e rinnovato approccio propositivo nella strutturazione di percorsi condivisi Programmazione condivisa delle nuove attività

AZIONE 22: 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	
	Risorse utilizzate	Avanzo

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
L'Agenzia e' pienamente operativa	Completata
CRITICITA'	OPPORTUNITA'

AZIONE 23: 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	€ 50.000,00 PROGRAMMAZIONE 2019	
Possibili canali di finanziamento	FONDI ADSP del MAR IONIO	
	Risorse utilizzate € 0	Avanzo € 50.000,00

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.)

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Sottoscrizione accordo quadro spc lotto 1 a seguito della predisposizione del progetto dei fabbisogni presentato dal rti composto da Telecom Italia s.p.a, Enterprise Services Italia S.r.l., Poste Italiane s.p.a. e Postel s.p.a.	Avvio della progettazione
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
Individuazione di un nuovo luogo di realizzazione, nel caso in cui venga rimandata la consegna del centro servizi polivalente.	Teso ad aumentare l'attrattiva di Taranto unitamente allo sviluppo dell'identità marittimo portuale e della cultura marittima attraverso la realizzazione spazi polifunzionale per attività espositive e didattiche

AZIONE 24: 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	Elaborazione/progettazione: €600.000	
Possibili canali di finanziamento	Da valutare	
	Risorse utilizzate € 0,00	Avanzo

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Nel luglio del 2019 è stato approvato il nuovo Piano regolatore del porto di Taranto, che prevede per le aree di interfaccia con la città la redazione di un Piano Urbanistico Esecutivo.	E' in corso la stipula dell'accordo per la stesura del Piano Urbanistico Esecutivo tra l'ADSP del Mar Ionio e il Comune di Taranto per disegnare l'assetto delle aree di interfaccia città-porto.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
I tempi per l'attuazione del piano di interventi dipendono da fattori esterni all'ADSP del Mar Ionio	Le scelte strategiche da assumere - coerenti con quelle assunte nel PRP approvato, anche attraverso il coinvolgimento della cittadinanza, permetteranno un nuovo assetto, ovvero un masterplan, finalizzato ad un primo controllo dell'esito spaziale delle trasformazioni proposte, su cui eventualmente la cittadinanza

AZIONE 25: 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.	
	Risorse utilizzate	Avanzo

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 per la 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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
<ul style="list-style-type: none"> • Istituzione della Zona Economica Speciale Appulo-Lucana; 	<ul style="list-style-type: none"> • Costituzione del Comitato di Indirizzo; • Approvazione del Regolamento del Comitato di Indirizzo; • Analisi dei fabbisogni per la realizzazione del SUA; • Costituzione dell'Ufficio ZES (Regione Puglia, Regione Basilicata e ADSP MI); • Insediamento della Cabina di Regia Nazionale.
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> • Normativa lacunosa sull'utilizzo del Credito d'imposta; • Semplificazioni amministrative da incrementare, soprattutto in tema ambientale; 	<ul style="list-style-type: none"> • Avvio piena operatività della Zona Economica Speciale; • Incremento dei traffici marittimo-portuali; • Istituzione della Zona Franca Doganale; • Attrazione grossi investitori esteri.

AZIONE 26: 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 (è in corso la redazione del documento la cui approvazione è prevista per dicembre 2019)	
Costi stimati	€ 130.000	
Possibili canali di finanziamento	Da valutare	
	Risorse utilizzate € 0,00	Avanzo

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.

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Approvazione del Documento entro la fine del 2019.	Nel corso del 2019 è stata effettuata la complessa attività di acquisizione dati da tutti gli operatori portuali attraverso incontri collegiali, somministrazione di questionari/schede di rilevazione e incontri con i singoli operatori propedeutica alla determinazione della CFP. E' in fase di revisione la bozza di documento di programmazione energetica e ambientale del sistema portuale
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
La redazione del documento è stata avviata sulla scorta delle linee guida del MIT. Successivamente è stato necessario rielaborare il documento in quanto il MATTM ha redatto le proprie linee guida che hanno di fatto inserito la necessità della preliminare valutazione della CFP.	Conoscenza dell'impatto delle attività portuali in termini di Carbon Foot Print al fine di monitorarne le variazioni e definirne e/o programmarne la riduzione.

NUOVE AZIONI DA INSERIRE NELLA PROGRAMMAZIONE TRIENNALE 2020-2022

GUARDANDO AL 2020: "Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la valorizzazione del Waterfront e la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare.

Obiettivi	L'azione riconosce nella <i>cultura del mare</i> il valore identitario grazie al quale il porto di Taranto sarà coinvolto in un processo innovativo di (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio. Il binomio porto-città di Taranto sarà valorizzato attraverso la continuità fisica e infrastrutturale del porto di Taranto verso la città: il rinnovato waterfront unirà il porto alla città creando una piattaforma su cui si svolgono e si rinnovano relazioni di carattere culturale, commerciale sociale e umano.	
Stakeholder coinvolti	Comune di Taranto, stakeholder pubblici e privati, Museo MARTA, cittadinanza, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, abitanti della città vecchia, Università degli Studi di Bari Aldo Moro, Marina Militare, Istituti Scolastici, Capitaneria di Porto, Jonian Dolphin Conservation, promotori della cultura del mare, Associazioni territoriali, Laboratori urbani, GAL territoriali, RETE, MedCruise, Assoporti, ecc.	
Tempistiche	Attività in parte avviate nel corso del periodo 2017-2019 e proseguiranno nell'anno 2020.	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Da valutare	
	Risorse utilizzate	Avanzo

Descrizione:

Il porto di Taranto è identificato quale hub principale attorno al quale sviluppare e materializzare una rinnovata identità della città basata sulla cultura del mare. La particolare ubicazione del porto – che lo differenzia da altri primari porti mediterranei - e la continuità con la città rappresentano, infatti, la naturale via di accesso ai numerosi elementi di rilevanza storica, culturale, archeologica ed architettonica di Taranto.

RISULTATI RAGGIUNTI/STATO DI ATTUAZIONE

- Partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare.
- Partecipazione a eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare;
- Protocollo di Intesa con The International Propeller Clubs – Port of Taras per la definizione delle attività connesse all'organizzazione congiunta della prima edizione dei Taranto Port Days 2019;
- accordo con la Capitaneria di Porto di Taranto per la realizzazione del seminario "Ri/costruire un diritto internazionale universale: conquiste passate, sfide future, sulla terra, in mare e nei porti" volto alla promozione della "risorsa mare";
- supporto a iniziative di diffusione della cultura del mare (Fiera del Mare, Trofeo del Mare, MAS Week) anche attraverso il riconoscimento del Patrocinio gratuito;
- Realizzazione di visite guidate in ambito portuale.

CRITICITA'	OPPORTUNITA'
<ul style="list-style-type: none"> • Individuazione di un "contenitore" nell'ambito del quale prevedere mostre, exhibition, eventi legati alla promozione della cultura del mare. • Attività di formazione relativa al filone <i>Marketing e comunicazione</i> (vds scheda 21 POT 2018) non ancora attuata come da previsione; 	<p>Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo- portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, saranno valutati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La definizione di accordi e partnership; • la normazione e gli interventi necessari per l'organizzazione di eventi in area portuale sotto il controllo dell'AdSP, anche attraverso la mappatura della possibile utilizzazione di aree collocate sotto la propria competenza gestionale, predisponendo le condizioni normative e tecniche a tale fine; • la realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche volte a favorire la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla costruzione di un rapporto emozionale con la città-porto e sul potenziamento del rapporto fra tradizione e innovazione.

- La 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;
La concretizzazione, sotto l’aspetto percepibile della qualità degli spazi, dell’impegno dell’AdSPMI a contribuire – insieme all’Amministrazione comunale – alla costruzione di un ambiente riqualificato (waterfront) 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.

GUARDANDO AL 2020: Valorizzazione del ruolo del Porto di Taranto nell'ambito dei corridoi della rete TEN-T

Obiettivi	<p>Il regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della TEN-T prevede che, entro il 31 dicembre 2023, la Commissione effettui un riesame dell'attuazione della rete centrale, valutando, tra l'altro, l'osservanza delle disposizioni TEN-T, i progressi nell'attuazione, i cambiamenti nei flussi di trasporto di passeggeri e merci, gli sviluppi negli investimenti delle infrastrutture di trasporto nazionali e le necessità di modifiche.</p> <p>L'AdSPMI, in considerazione di tale orizzonte temporale, intende valorizzare il ruolo del Porto di Taranto – core port - nell'ambito del corridoio Scandinavo Mediterraneo delle reti TEN-T, anche per dare rilievo strategico ai nodi del southern range e contribuire, in un'ottica di sistema, alle attività di corridoio. A tal fine, l'Ente intende consolidare i legami con gli stakeholder e la rete attraverso la realizzazione di un meeting del corridoio ScanMed a Taranto, nell'ambito del quale tutti li attori coinvolti possano conoscere discutere di possibili strategie di sviluppo.</p>	
Stakeholder coinvolti	Stakeholder del Corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T – Commissione Europea – INEA – MIT – Regione Puglia – Comune di Taranto – RFI – ecc.	
Tempistiche	2020	
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	Da Valutare AMM	
	Risorse utilizzate	Avanzo

Descrizione e opportunità:

In vista della revisione della rete centrale della *Trans-European Transport Network*, al fine di dare concreta valorizzazione strategica alle attività del corridoio Scandinavo Mediterraneo, il Porto di Taranto si è proposto come sede per la realizzazione di un meeting inteso quale opportunità di promozione di un dialogo partecipato volto ad accrescere la cooperazione e lo scambio di strategie e visioni finalizzate alla migliore interconnessione ed integrazione della sezione meridionale del Corridoio ScanMed. Tale proposta è stata accolta positivamente da parte dell'Unione Europea e ben si integra con le azioni ad oggi portate avanti nell'ambito dei Forum di Corridoio.

Nello specifico, nell'ambito di tale iniziativa, si prevede la realizzazione di sessioni tematiche (community building) volte alla costruzione di percorsi di collaborazione condivisa che agevolino lo sviluppo e l'implementazione di strategie innovative per gli attori del corridoio. Saranno inoltre previste visite delle infrastrutture locali e spostamenti in ambito regionale al fine di facilitare la conoscenza dei principali punti di forza e debolezza dell'apparato infrastrutturale pugliese, in analogia con altre missioni istituzionali del corridoio che hanno visto la partecipazione diretta del Coordinatore Europeo.

Tale iniziativa si configura, altresì, come opportunità di promozione della concreta integrazione di tutti i porti, i nodi e le infrastrutture delle regioni meridionali al fine di sostenere la condivisione delle conoscenze e lo scambio di buone pratiche, nell'ottica di tracciare, in maniera condivisa, il percorso per una rinnovata cooperazione tra gli stakeholder dell'area Med.

GUARDANDO AL 2020: 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

Obiettivi	Realizzazione di un sistema innovativo integrato per il controllo e la prevenzione dei reati in area a vocazione industriale e logistico-portuale del progetto "Miglioramento degli standard di sicurezza intelligente ed integrata dell'area di sviluppo produttivo e portuale di Taranto"		
Stakeholder coinvolti	AdSP, Prefettura, Questura, Ministero degli Interni, altre PA		
Tempistiche	Avviata		
Costi stimati / Possibili canali di finanziamento	€ 3.281.541,00	Risorse utilizzate	Avanzo
	PON Legalità 2014-2020		

Descrizione:

Il progetto mira ad innalzare i livelli di sicurezza e legalità in cui opera il sistema economico e imprenditoriale delle aree coinvolte (area logistico-portuale e aree dei Comuni di Taranto, Massafra e Statte di pertinenza – e non – del Consorzio ASI), attraverso l'integrazione delle attuali tecniche di controllo del territorio con tecnologie più evolute, da attuarsi con modalità integrative e innovative al fine di rafforzare la sicurezza delle aree e aumentarne l'attrattività anche in vista di una futura istituzione di una Zona Economica Speciale.

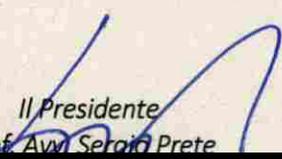
Il progetto prevede la creazione di presidi con l'ausilio di apparati con video-analisi, sensori per il monitoraggio ambientale, sensori ad infrarossi, telecamere termiche e lettori targhe che forniranno i dati ad una piattaforma PSIM (Physical Security Information Management) in grado di collezionare e correlare i dati (anche connessi al riconoscimento facciale) che saranno utilizzati dalla Questura di Taranto per l'analisi preventiva dei reati. Pertanto l'AdSP dovrà procedere a:

- La Progettazione del sistema integrato
- La fornitura, posa in opera, infrastrutturazione, dotazione impiantistica e sistema di connettività degli apparati di videosorveglianza
- La fornitura di apparati tecnologici speciali e sistemi informativi altamente innovativi

RISULTATI RAGGIUNTI	STATO DI ATTUAZIONE
Approvazione del Progetto da parte dell'Autorità di Gestione. Accordo e compartecipazione al progetto con le PPAA coinvolte.	Selezionata la struttura di Assistenza tecnica al progetto. Avviata la progettazione
CRITICITA'	OPPORTUNITA'
Tempi limitati e operatività complessa con le diverse PPAA coinvolte	Sistema strategico per la produttività e i nuovi investimenti, in quanto in grado di innalzare la capacità delle Forze dell'Ordine contrastare fenomeni criminali in aree a vocazione industriale nei comuni di Taranto, Massafra e Statte.

Il presente documento è stato approvato con delibera n. 11/19 del Comitato di Gestione in data 18 dicembre 2019.

Taranto, 18 dicembre 2019


Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete

