



Autorità di Sistema Portuale
del Mar Ionio

Porto di Taranto

know-how expertise *monitoraggio* accountability *partecipazione*
Trasporti *staff* PORTO 6.0 *piattaforma logistica*
tecnologia *MONITORAGGIO AMBIENTALE* TARGET
Collegamenti *diversificazione* SOSTENIBILITÀ *RISULTATI*
trasparenza think tank
infrastruttura fisica METODOLOGIA
Stakeholder INNOVAZIONE *Euro-Med*
digitalizzazione PRE-CLEARING *imprese*
infrastruttura fisica Mar Ionio Infrastrutture *driver*
as is Risorsa Mare *MISSION ISTITUZIONALE* *RETI INTERNAZIONALI* ricerca
Taranto POT 2020-2022
VALORIZZAZIONE
STARTUP
comunicazione *governance* EFFICIENTAMENTO *accentratore*
ZFD programmazione *TRANSIZIONE ENERGETICA* OIV
STRUMENTI
accordi *evoluzione* ADSP *intermodalità* Vision *attori*
hub moderno *to be* *COORDINAMENTO*
CAPACITÀ *COMITATO DI GESTIONE* *processi* *economia* *performance*
asset *responsibility* ZES Piano Operativo Triennale *scenario* policy
CONTROLLO *COMPETTIVO* *amministrazione* *STRATEGIE*
plattaforna *ISTITUZIONALE*
merci *MARKETING TERRITORIALE*
Logistica Risorse Portualità *dogane*
scaleup *internazionalizzazione* *TRASFORMAZIONE* *Mediterraneo* *Formazione* GREEN PORT
Partnership *traffico* *policy making* *disseminazione* *obiettivi*
UNIVERSITÀ *smart port* COMPETITIVITÀ *Organismo di Partenariato*
SRM *business model* *analisi* *promozione*

Revisione 2021

Piano Operativo Triennale 2020-2022

Revisione annuale al 2021

Approvato con Delibera n. 16/2021 del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ionio in data 21/12/2021.

ACRONIMI

AdSP: Autorità di Sistema Portuale

AdSPMI: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

CdG: Comitato di Gestione

CIS: Contratto Istituzionale di Sviluppo

CTS: Container Trade Statistics

DEASP: Documento di pianificazione energetica e ambientale

DPCM: Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri

DPSS: Documento di Pianificazione Strategica di Sistema

GNL: Gas Naturale Liquefatto

LPI: Logistics Performance Index

LSCI: Liner Shipping Connectivity Index

MIMS: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

OIV: Organismo indipendente di valutazione

OPRM: Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

PLSCI: Port Liner Shipping Connectivity Index

PNRR: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

POT: Piano Operativo Triennale

PPP: Public Private Partnership

RO-RO: Roll-on/roll-off

SDG: Sustainable Development Goals

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

ZFD: Zona Franca Doganale

ZLS: Zona Logistica Semplificata



EXECUTIVE SUMMARY.....	5
1 REVISIONE ANNUALE DEL POT 2020-2022: METODOLOGIA, FASI E STRUMENTI DI LAVORO	6
1.1 <i>L'approccio metodologico</i>	6
1.2 <i>Coordinamento dei livelli di programmazione strategica</i>	7
1.3 <i>La road map, le fasi e gli strumenti operativi</i>	9
2 ANALISI DI CONTESTO: DALL'“ANNUS HORRIBILIS” DEL 2020 ALLA “RIPRESA” DEL 2021.....	12
2.1 <i>I principali elementi che hanno caratterizzato il periodo di vigenza del POT (maggio 2020 – dicembre 2021)</i>	12
2.2 <i>Lo scenario nazionale e Mediterraneo</i>	14
2.3 <i>L'operatività dei porti italiani durante il Covid-19 e le opportunità di sviluppo connesse ai fondi Next Generation EU</i>	16
2.4 <i>L'andamento dei traffici nel Porto di Taranto – highlights 2020-2021</i>	19
2.4.1 ANNO 2020	19
2.4.2 ANNO 2021	22
3 IL POT NEL 2021: AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CRITICITÀ E PROSPETTIVE.	25
3.1 <i>Focus su obiettivi di Piano: stato dell'arte dei macro-ambiti individuati dalla strategia di sviluppo dell'AdSP del Mar Ionio</i>	25
3.1.1 Obiettivo di Piano n. 1: “INNOVAZIONE”.....	25
3.1.2 Obiettivo di Piano n. 2: “SOSTENIBILITÀ”	29
3.1.3 Obiettivo di Piano n. 3: PORTO E TERRITORIO	32
3.1.4 Obiettivo di Piano n. 4: INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA’	34
3.1.5 Obiettivo di Piano n. 5: ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE.....	38
3.2 <i>Il processo di revisione partecipata: gli esiti della survey online</i>	43
4 REVISIONE 2021: AGGIORNAMENTO DELLE AZIONI DI PIANO 2020-2022	47
4.1 <i>Il livello di avanzamento delle azioni strategiche</i>	47
4.2 <i>Guardando al 2022: elementi di proiezione futura</i>	77

EXECUTIVE SUMMARY

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto, in linea con le previsioni di cui alla L. 84/94, è giunta al primo atto di revisione annuale della propria strategia di sviluppo declinata nel **Piano Operativo Triennale 2020-2022**, documento programmatico dell’Ente previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale nazionale e approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 03/2020 del 13/05/2020.

Per il 2021 – anno che ha visto la riconferma del Presidente Sergio Prete alla guida dell’AdSP del Mar Ionio nonché la nomina del nuovo Segretario Generale dell’Ente nella persona di Roberto Settembrini e la ricomposizione del Comitato di Gestione e dell’Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - l’Ente ha avviato la fase di prima revisione del Piano, nell’ambito della quale l’Autorità è chiamata a procedere alla rendicontazione di quanto accaduto nel periodo di vigenza del POT (maggio 2020 – dicembre 2021): è tempo di esaminare quanto realizzato per tracciare il percorso futuro, attraverso l’analisi dei risultati raggiunti, delle criticità incontrate e della puntuale verifica dello stato di attuazione delle azioni di piano. Tale *modus operandi* consente di attuare una precisa e dettagliata rilettura della programmazione strategica dell’Ente con un approccio concreto, realistico e volto alla migliore attuazione e applicazione degli obiettivi strategici sottesi al POT 2020-2022.

In linea con la metodologia attuata nelle precedenti annualità – come nell’ambito della costruzione del vigente POT – l’AdSP ha inteso abbracciare nuovamente il principio della *partecipazione*, riconoscendo in tale strumento un’occasione di apertura e promozione di politiche inclusive in grado di favorire l’integrazione tra i diversi piani di sviluppo e la coesione tra gli stakeholder del porto di Taranto, generando, allo stesso tempo, nuovi e sempre più estesi margini di *accountability* istituzionale.

Il presente documento è articolato come segue:

- **Il Capitolo 1 – “METODOLOGIA DI REVISIONE ANNUALE DEL POT: FASI, STRUMENTI, RISULTATI”** – illustra fasi, strumenti, attori e tempistiche del processo di revisione del POT, specificando anche le esigenze informative connesse al coinvolgimento dei diversi stakeholder, in relazione alla tipologia di interazione con l’AdSPMI nonché al tipo di interessi rappresentati; dà anche evidenza della *road map* seguita dall’Ente per l’attuazione della revisione annuale.
- **Il Capitolo 2 – “ANALISI DI CONTESTO: DALL’ “ANNUS HORRIBILIS” DEL 2020 ALLA “RIPRESA” DEL 2021”** – descrive i principali elementi che hanno caratterizzato il periodo di vigenza del POT (maggio 2020 – dicembre 2021) offrendo una panoramica della situazione globale (con focus sul Mezzogiorno d’Italia) e dello specifico contesto del Porto di Taranto.
- **Il Capitolo 3 – “IL POT NEL 2021: AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CRITICITÀ E PROSPETTIVE. LE AZIONI DI PIANO”** – illustra il livello di avanzamento delle azioni di piano nel periodo di vigenza del POT e presenta, altresì, un focus sul sugli obiettivi di Piano, fornendo uno spaccato sullo stato dell’arte dei 5 macro-ambiti individuati dalla strategia di sviluppo dell’AdSPMI.
- **Il Capitolo 4 – “LA REVISIONE 2021: AGGIORNAMENTO DELLE AZIONI DI PIANO 2020-2022”** - include le azioni di piano revisionate nonché una sintesi dei principali elementi di proiezione futura che interesseranno l’azione istituzionale dell’AdSP a partire dal 2022.



1 REVISIONE ANNUALE DEL POT 2020-2022: METODOLOGIA, FASI E STRUMENTI DI LAVORO

1.1 L'approccio metodologico



In linea con quanto effettuato dall'AdSPMI sin dal 2019 - in fase di revisione della precedente programmazione strategica - e successivamente con la redazione del Piano Operativo Triennale 2020-2022, anche per la presente revisione annuale, l'Ente ha inteso riconfermare l'adozione di una **metodologia basata sul principio della partecipazione**, alla luce delle positive dinamiche generate nelle precedenti occasioni durante le quali l'AdSP ha avviato proficue

interazioni con la rete degli stakeholder del porto di Taranto, facendo del loro *engagement* uno degli elementi caratterizzanti della propria azione programmatica.

Come noto, il POT 2020- 2022 basa la propria strategia su **n. 5 obiettivi prioritari**: *Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale* e **n. 20 azioni strategiche** che esplicitano i cinque obiettivi stessi. E' stato elaborato in collaborazione con SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che ha fornito supporto strategico e specialistico nell'analisi delle dinamiche economiche riguardanti il tema dei trasporti marittimi e logistico-portuali. La strategia inclusa nel documento programmatico - oggi oggetto di prima revisione annuale - si presenta, oggi, arricchita di nuovi elementi e progettualità capaci di guardare al futuro in chiave propositiva e generativa.



In fase di prima revisione del documento, l'Ente ha effettuato un'analisi dello sviluppo delle azioni condotte nel periodo di vigenza del POT fino al mese di dicembre 2021, attività resa possibile grazie all'ausilio di strumenti specifici (survey, interviste, dibattiti), attraverso il coinvolgimento delle Direzioni dell'AdSP e con l'attiva partecipazione degli stakeholder esterni, nell'ottica di dettagliare una panoramica dei risultati – seppur parziali – raggiunti con

l'avvio delle azioni previste dagli obiettivi strategici sottesi al POT 2020-2022. In tale contesto, il presente documento rendiconta lo stato di avanzamento delle azioni di piano e fornisce informazioni sui risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT anticipando, altresì, una prospettiva dell'azione istituzionale da attuare nel prossimo anno, ultimo periodo di vigenza della programmazione coperta dal POT 2020-2022.

1.2 Coordinamento dei livelli di programmazione strategica

Nella fase di Pianificazione strategica l'Amministrazione definisce gli obiettivi che si prefigge di raggiungere nel breve periodo e nel medio-lungo (programmazione) in funzione della creazione di valore pubblico. L'*output* della fase di programmazione non è unico ma si articola in diversi documenti complementari e coordinati l'uno con l'altro in quanto tutti di un più ampio processo di pianificazione globale. Il livello operativo della programmazione consiste nell'attuazione delle strategie e dei piani d'azione per il raggiungimento dei risultati attesi.

I principali strumenti di programmazione e pianificazione strategica dell'AdSP del Mar Ionio si distinguono in:

1) **Piano Operativo Triennale (POT) e relative revisioni annuali:** è il documento che individua le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche delineate dall'AdSP in un quadro triennale (art. 9, co.5, lett. b) Legge n. 84/1994).

Il vigente POT 2020-2022 dell'AdSP è consultabile al seguente link: [POT_2020-2022.pdf \(port.taranto.it\)](https://port.taranto.it/POT_2020-2022.pdf)

2) **Documento di programmazione strategica di sistema (DPSS):** è lo strumento di pianificazione strategica delle aree assoggettate alla giurisdizione della Autorità di sistema portuale che definisce gli obiettivi di sviluppo, individua gli ambiti portuali e li delimita in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città. Individua, altresì, i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario e gli attraversamenti dei centri urbani rilevanti (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021)¹.

3) **Piano Regolatore Portuale:** è lo strumento di pianificazione delle aree portuali e retro-portuali individuate e delimitate nel DPSS, ovvero è lo strumento che designa l'ambito e l'assetto di tali aree e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021).

Il vigente PRP dell'AdSP è consultabile al seguente link: https://port.taranto.it/albopretorio/index.php?option=com_content&view=article&id=57:pianificazione-e-governo-del-territorio&catid=9&Itemid=211&lang=it

4) **Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.** Ai sensi dell'art. 7, co. 2, della Legge n. 84/1994 e del Decreto 16 dicembre 2016, n. 456 il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili individua annualmente con apposita direttiva:

- **gli** obiettivi istituzionali generali per il perseguimento dei compiti cui le Autorità di Sistema Portuale sono preposte ai sensi dell'articolo 6, co. 4 della Legge n. 84/1994;
- gli obiettivi strategici particolari stabiliti distintamente per ciascuna Autorità di Sistema Portuale ai fini del raggiungimento di specifiche finalità connesse agli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti. [Programma biennale degli acquisti di beni e servizi e il Programma triennale dei lavori pubblici;](#)

La direttiva assicura il raccordo tra le priorità dell'indirizzo politico di Governo, la programmazione strategica ed operativa connessa all'azione amministrativa del Ministero ed i compiti attribuiti dall'ordinamento vigente alle AdSP, fermo restando lo svolgimento delle attività istituzionali ordinarie di competenza delle stesse.

5) **Bilancio Previsionale** (il bilancio di previsione è adottato annualmente dal Comitato di Gestione e

¹ Alla luce della recente modifica della L.84/94 (novembre 2021) l'Ente ha avviato le attività di elaborazione del DPSS dell'AdSP del Mar Ionio.

trasmesso, per l'approvazione, al Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili) rappresenta il documento nel quale viene regolamentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse umane e finanziarie disponibili per perseguire obiettivi di performance organizzativa, in coerenza con la pianificazione pluriennale delle attività.

Il Bilancio di Previsione 2022 dell'AdSP è consultabile al seguente link: [Bilancio preventivo e consuntivo \(port.taranto.it\)](http://port.taranto.it)

- 6) **Il Piano delle Performance** (PdP) è il documento programmatico triennale che individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi e definisce, con riferimento agli obiettivi finali ed intermedi ed alle risorse, gli indicatori per la misurazione e la valutazione della Performance dell'Autorità, dei dirigenti e di tutti i dipendenti. Gli obiettivi assegnati al personale ed i relativi indicatori sono individuati annualmente e raccordati con gli obiettivi strategici e la pianificazione pluriennale dell'Autorità e sono collegati ai centri di responsabilità dell'Ente.

Il Piano delle Performance (PdP) dell'AdSP è consultabile al seguente link: https://www.port.taranto.it/albopretorio/index.php?option=com_content&view=article&id=1090:piano-della-performance-2021-2023&catid=19&Itemid=163&lang=it

* * *

Nel Quadro generale degli obiettivi strategici pluriennali che l'AdSP declina attraverso i suddetti documenti - e principalmente, con il Piano Operativo Triennale - si inseriscono annualmente gli obiettivi stabiliti dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS).

Il Decreto n. 307 del 30 luglio 2020 – trasmesso all'AdSP il 10 agosto 2020 - recante *"individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'anno 2020"*, ha previsto i seguenti obiettivi:

OBIETTIVI ISTITUZIONALI GENERALI
Obiettivo istituzionale generale: Rimodulazione della spesa prevista nel bilancio di previsione 2020 rispetto alle minori entrate a causa degli effetti sul bilancio dell'Ente imposti dall'emergenza sanitaria.
OBIETTIVI STRATEGICI PARTICOLARI
Obiettivo Strategico Particolare: Valorizzazione dell'asset portuale localizzato nell'Area denominata "Ex Belleli" attraverso un processo di reindustrializzazione e reinfrastrutturazione funzionale all'insediamento di realtà produttive all'interno del porto di Taranto.
Obiettivo Strategico Particolare: Attuazione del Piano regolatore del porto di Taranto - Redazione dello schema di "Piano urbanistico esecutivo" per l'area e gli specchi acquei che vanno dal Castello Aragonese sino al Molo Cataldo.

Il Ministero Vigilante ha comunicato, in data 28 aprile 2021, il pieno raggiungimento degli stessi attribuendo all'AdSP il massimo punteggio totale pari al 100%.

Per l'anno 2021, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, con il Decreto n. 166 del 21 aprile 2021, ha previsto i sottoriportati obiettivi la cui attuazione è prevista entro il 31.12.2021:



OBIETTIVI STRATEGICI PARTICOLARI

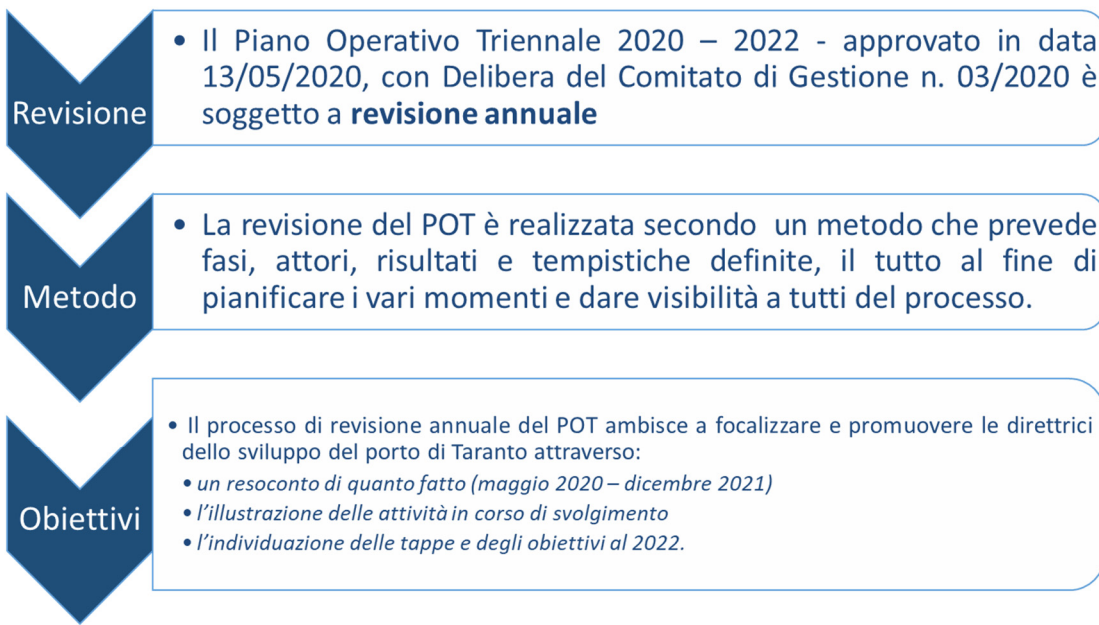
<p>Obiettivo Strategico: “Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all’esercizio finanziario 2020”. L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:</p> <p>a) Obiettivo operativo: “Realizzazione del cronoprogramma approvato relativo all’avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2021”;</p> <p>b) Obiettivo operativo: “Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIMS”;</p>
<p>Obiettivo strategico: “Istituzione dello Sportello unico amministrativo per la semplificazione e l’accelerazione dei procedimenti di competenza”. L’obiettivo strategico si articola in tre obiettivi operativi:</p> <p>a) Obiettivo operativo: “Descrizione analitica dei procedimenti amministrativi da dematerializzare, ivi compresi gli atti endoprocedimentali”;</p> <p>b) Obiettivo operativo: “Definizione del regolamento sulla base delle linee guida approvate dal MIMS”;</p> <p>c) Obiettivo operativo: “Avvio delle procedure di digitalizzazione”;</p>
<p>Obiettivo strategico: “Implementazione di misure per il miglioramento dell’efficienza energetica e la promozione dell’uso di energie rinnovabili in ambito portuale, come previsto dall’articolo 4 –bis della legge n.84/94”. L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:</p> <p>a) Obiettivo operativo: “Attuazione di misure di efficientamento energetico relative a impianti di illuminazione dei sistemi portuali, degli immobili e delle infrastrutture di pertinenza”;</p> <p>b) Obiettivo operativo: “Attuazione di misure di smaltimento differenziato dei rifiuti”;</p>
<p>Obiettivo strategico: “Rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”. L’obiettivo strategico viene attuato attraverso un obiettivo operativo:</p> <p>a) Obiettivo operativo: “Predisposizione del Modello di rendicontazione di sostenibilità dell’Ente”;</p>
<p>Obiettivo strategico: “Predisposizione Piano nazionale dei dragaggi”. L’obiettivo strategico si articola in due obiettivi operativi:</p> <p>a) Obiettivo operativo: “Analisi delle caratteristiche dei porti del sistema e individuazione delle aree che necessitano l’intervento di dragaggio anche in funzione dell’impatto dei cambiamenti climatici sulla condizione dei porti”;</p> <p>b) Obiettivo operativo: “Piano triennale degli interventi di dragaggio in relazione alle attività manutentive ovvero alla previsione di nuovi traffici”.</p>

I documenti programmatici dell’AdSPMI traducono nell’ambito dell’azione amministrativa le strategie nazionali in tema di portualità e logistica indicate dal “*Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*”, approvato con il DPCM del 26.08.2015, e nelle linee programmatiche del MIMS. Pertanto, l’AdSP è costantemente impegnata in un lavoro di allineamento dei vari livelli di programmazione strategica e di concentrazione degli sforzi per mettere queste priorità a servizio effettivo dello sviluppo del porto.

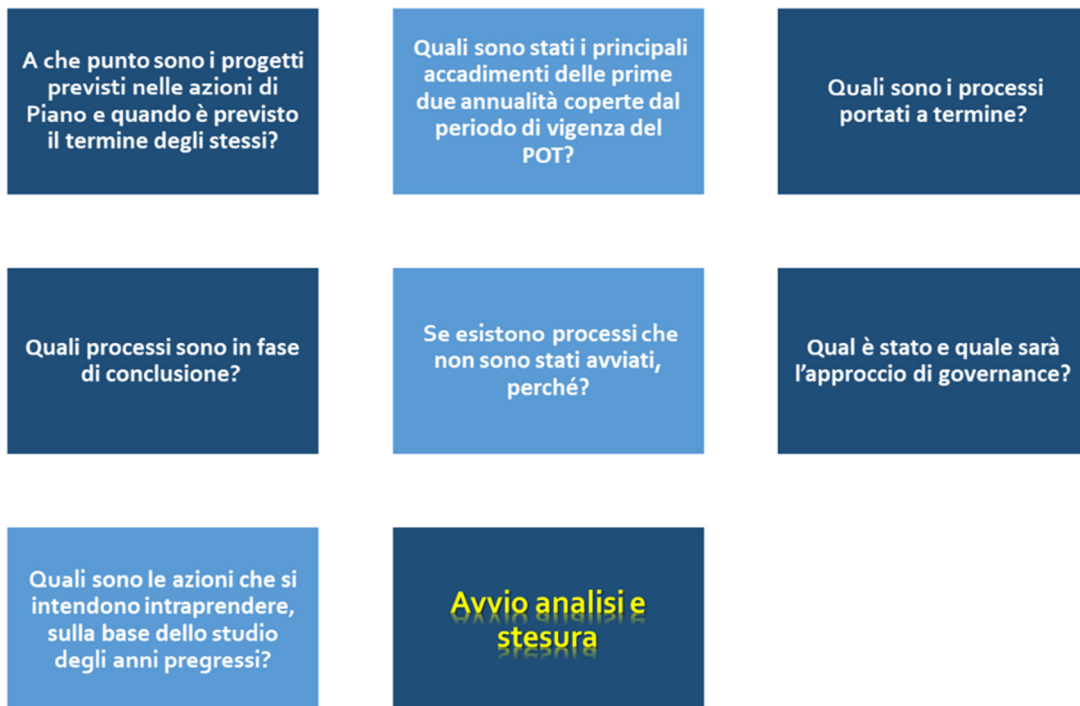
1.3 La road map, le fasi e gli strumenti operativi

In occasione della prima revisione annuale del POT - prevista ai sensi della normativa vigente del Sistema Portuale nazionale - l’AdSP MI ha orientato la propria capacità operativa connessa alle attività di programmazione strategica, adottando una visione aperta, partecipata e condivisa. Su impulso dei vertici dell’Autorità, la revisione del POT 2020-2022 è stata condotta attraverso una ben precisa azione di *stakeholder engagement* dove, i portatori di interesse verso il Porto di Taranto – siano essi interni o esterni –, sono chiamati a fornire il proprio contributo attraverso la condivisione di idee e proposte volte a migliorare, rinnovare e rigenerare l’hub portuale di Taranto, con una chiara impronta volta all’inclusione ed alla sostenibilità di tale processo.

In tale contesto, l’Ente ha avviato il percorso di revisione annuale attraverso la definizione di **fasi, attori, strumenti e tempi**, tracciando quindi una *road map* di dettaglio finalizzata alla raccolta di ogni utile elemento (*metodo, strumenti di analisi, obiettivi*) da considerare ai fini revisionali.



Tale approccio trova piena attuazione partendo dall'analisi dei cinque obiettivi di cui il POT si compone, che definiscono in maniera chiara e diretta quella che è la vision dell'AdSP del Mar Ionio. L'apertura a nuove metodologie caratterizzate da processi partecipativi conferma, quindi, l'orientamento verso la scelta di adottare iniziative vivaci e dinamiche per la definizione delle proprie politiche organizzative affinché si possano registrare importanti ricadute sul territorio, anche per il rilancio economico e sociale dello stesso.





Il percorso è stato intrapreso seguendo una linea procedurale strutturata a monte e che ha visto, in primis, l'individuazione dei principali canali di indagine da attivare. E' stato, quindi, predisposto un *questionario anonimo online* -creato sulla piattaforma *Survey Monkey* – che prevedeva il coinvolgimento attivo del personale dell'Ente e degli stakeholder esterni (Comitato di Gestione, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, OIV, partner istituzionali operanti all'esterno del porto, stakeholder privati, Enti ed Istituzioni formative, ecc.). Sono state raccolte informazioni sulla percezione e sulla valutazione dei processi portati a termine nel periodo di vigenza del Piano nonché di quelli in fase di conclusione o non ancora avviati, cercando di intercettare le principali criticità ed i punti di forza di ciascuna progettualità ed azione.



E' stato posto l'accento sull'approccio di governance adottato in questo primo anno e mezzo di vita del POT, con l'obiettivo di presentare l'operato istituzionale dell'AdSP. Ciò nell'ottica di voler coordinare al meglio ogni azione futura coniugando, in termini di *accountability*, il dovere etico e istituzionale di rendicontare i risultati del proprio operato che comporta l'utilizzo di risorse pubbliche siano esse finanziarie, professionali, progettuali e tecnico-economiche. Trattasi di risorse della comunità – o *ecosistema portuale* – di cui l'Ente è espressione e a cui è necessario rendere conto in termini di utilizzo efficace e responsabilmente efficiente, soprattutto in un contesto in cui i vertici del sistema portuale nazionale sono chiamati a rispondere in prima linea, anche in termini di sostenibilità, del proprio operato istituzionale.

2 ANALISI DI CONTESTO: DALL'“ANNUS HORRIBILIS” DEL 2020 ALLA “RIPRESA” DEL 2021

2.1 I principali elementi che hanno caratterizzato il periodo di vigenza del POT (maggio 2020 – dicembre 2021)

Nel ripercorrere le principali attività condotte dall'AdSP nel periodo di vigenza del POT 2020-2022 è doveroso tener conto dell'emergenza che i vari Stati, a livello globale, hanno affrontato al fine di contrastare la pandemia da covid-19. A tutt'oggi, considerato il perdurare dello stato emergenziale, è opportuno rappresentare come il percorso verso il raggiungimento degli obiettivi sottesi al Piano Operativo Triennale 2020-2022 sia stato, - e potrà ancora essere - condizionato da fattori esterni e di natura contingente che andranno verosimilmente ad influire sull'intero sistema portuale, imponendo scelte e possibili scostamenti rispetto alle strategie di sviluppo sottese al Piano stesso, nonché all'evoluzione di alcuni processi già in corso di realizzazione da parte dell'Ente.

Nel 2020 – *annus horribilis* per l'economia mondiale che ha colpito in maniera diretta anche il settore marittimo e dei trasporti -, l'AdSPMI, oltre ad osservare specifiche azioni volte, in primis, a garantire la sicurezza del proprio personale e degli operatori del porto di Taranto, ha proseguito le attività istituzionali al fine di assicurare la continuità amministrativa e operativa dello scalo. In tale particolare contesto – caratterizzato, a livello globale, da forti dinamiche di chiusura - oltre a dare avvio a nuove progettualità, ad assistere alla finalizzazione di iniziative in essere e a cogliere nuove opportunità in ambito nazionale ed internazionale - l'Ente ha ritenuto doveroso attivare modalità innovative di lavoro e di dialogo. Sono state, pertanto, rivisitate le consuete dinamiche operative ed attivati canali di comunicazione alternativi che hanno permesso a tutti gli stakeholders del porto di Taranto di “non fermarsi” e, all'AdSP, di condurre la propria attività istituzionale, trovando il proprio spazio in quello che si è rivelato essere il *new normal*.

Il presente capitolo offre una *overview* del contesto nazionale e Mediterraneo in cui si sono sviluppate le azioni di Piano a partire dal maggio 2020, fornendo anche una presentazione di elementi specialistici e di ricerca volti ad aprire una finestra di approfondimento sul Mezzogiorno d'Italia e sullo stato di avanzamento delle aree e dei mercati *captive* e *contestable* ai quali il porto di Taranto fa riferimento.

Le analisi e gli scenari inclusi nel presente capitolo si configurano come parziale aggiornamento dei dati specialistici e di ricerca inclusi nel POT 2020-2022 presentati da Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (SRM) che, anche nel presente documento, è stata presa in considerazione come fonte autorevole di informazioni e conoscenza del contesto marittimo e dello shipping a livello globale.

Come si evince dai dati afferenti la movimentazione delle merci nel porto di Taranto - oggetto di analisi nel presente capitolo - risulta chiaro l'impatto negativo che l'emergenza sanitaria mondiale ha avuto sull'operatività dello scalo. Come noto, infatti, la porzione più rilevante dei traffici dello scalo jonico è connessa alla movimentazione e alla logistica industriale dei *big player* presenti sul nostro territorio che, anche a livello globale, hanno risentito di un calo della produzione. Con riferimento, infatti, al comparto petrolifero e dell'acciaio i dati registrati nel porto riflettono da un lato la crisi mondiale del comparto, dall'altro l'instabilità (anche gestionale) dovuta all'avvicendamento della proprietà dello stabilimento siderurgico sito a Taranto.



Inoltre, l'incidenza negativa dovuta alla crisi pandemica ha generato ritardi in relazione ai cronoprogrammi relativi alla realizzazione e completamento delle opere pubbliche, la cui regolare esecuzione è stata alterata rispetto alle previsioni iniziali, anche a causa della temporanea chiusura o sospensione delle attività dei cantieri. Analogo impatto è stato rilevato anche nel settore commerciale ove, ad esempio, sono stati registrati ritardi nelle operazioni di revamping delle gru e nei lavori di riqualificazione dell'infrastruttura del terminal contenitori.

2.2 Lo scenario nazionale e Mediterraneo

Il nuovo Rapporto 2021 *'Italian Maritime Economy'* di SRM - presentato nel mese di luglio 2021 – propone analisi e ricerche specialistiche che l'Associazione ha condotto al fine di presentare un prospetto di dettaglio degli impatti della pandemia sul settore marittimo nonché le principali sfide connesse al tema della *sostenibilità* che gli scali nazionali hanno dovuto accogliere e affrontare per essere competitivi nello scenario Mediterraneo dello shipping e della logistica.

Il citato Rapporto analizza, infatti, i fenomeni emersi a seguito della diffusione dell'emergenza pandemica e degli accadimenti che hanno comportato un impatto – tutt'ora evidente - sul sistema logistico-marittimo nazionale come, ad esempio, il blocco del Canale di Suez, l'aumento dei noli marittimi e del prezzo del petrolio, la Port Congestion, le Blank Sailing. L'analisi dei dati elaborati nell'ambito del citato Rapporto di SRM guarda, inoltre, alla ripresa e al futuro post-pandemia, evidenziando le nuove sfide cui ogni sistema portuale è chiamato a rispondere, affrontando, in termini di competitività, sostenibilità e opportunità da cogliere, la transizione verso il cosiddetto *new normal*. La **valenza geostrategica del Mediterraneo**, i fondi europei stanziati con il **Next Generation EU** e recepiti con il **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza** (con particolare riferimento alla missione n.3 a favore delle infrastrutture e mobilità sostenibili), i **Green Port** e le **nuove frontiere energetiche** (come idrogeno e GNL) sono solo alcuni dei punti affrontati che toccano da vicino anche il contesto portuale di Taranto.

Stando ai dati elaborati da SRM, tra gli *highlights* che hanno caratterizzato il contesto dello shipping a livello nazionale e Mediterraneo, si evidenziano i seguenti elementi di rilievo:

- Il trasporto marittimo continua a rappresentare il principale “veicolo” dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale.
- per il 2021, le stime riferiscono un aumento del 4,2% dei volumi di traffico marittimo che raggiungeranno 12 miliardi di tonnellate, superiori ai livelli pre-Covid-19; per il 2022 le stime parlano di un ulteriore incremento del 3,1%.
- Per il 2025 la movimentazione container a livello mondiale crescerà a ritmi del 4,8% medio annuo e raggiungerà 1 miliardo di TEU (Europa +3,9%, Africa +4,9%, Far East +5,3%, Middle East +4% e Nord America +3,6%)
- Il Canale di Suez, nell'anno della pandemia ha mostrato una notevole resilienza superando il miliardo di tonnellate di merci, con un numero di transiti pari a quasi 19mila navi. E' dunque rimasto uno snodo strategico per i traffici nel Mediterraneo continuando a rappresentare il 12% del traffico mondiale ed il 7-8% di quello petrolifero.
- Porti congestionati a causa dei contagi, super rialzi dei noli, mancanza di container vuoti e blank sailing (rotte cancellate) sono stati i grandi fenomeni che hanno impattato sugli equilibri del traffico marittimo, specie sulle rotte Far East-Mediterraneo e Far-East USA.



- I noli hanno raggiunto livelli record sulle principali rotte e non mostrano ancora segni di rallentamento; si stima si confermeranno alti nel 2021 con un +22,6% e un riassetto pari al -9,4% nel 2022.
- Proseguono il gigantismo navale e il dominio delle grandi alleanze sulle rotte strategiche; gli ordinativi delle navi oltre 15.000 teus sono previsti crescere del +17% al 2023.
- Vi è stato un sensibile aumento del trasporto ferroviario sulla via Cina-Europa e viceversa. Nel primo trimestre 2021, il numero di treni merci ha toccato il record di 3.345 convogli, in aumento del 79% sullo stesso periodo del 2020.
- La ridefinizione di alcune supply chain su scala regionale riporterà in Europa alcune filiere e ciò potrà favorire ulteriormente la crescita del trasporto marittimo a corto raggio per il quale il Mediterraneo ha già una posizione di leadership in ambito europeo.
- In Italia la componente internazionale del trasporto marittimo è sempre rilevante. Nel 2020 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a oltre 206 mld€, registrando un -17% sul 2019. Nel primo trimestre 2021, l'import export via mare ha registrato un +3%.
- I porti del Mezzogiorno con 207 milioni di tonnellate di merci gestite nel 2020 incidono per il 47% del totale sul traffico italiano. Il Sud ha mostrato una maggiore resilienza durante la pandemia: il calo dei porti meridionali è stato del -3,4% contro il -10% circa dell'Italia.
- Le imprese del Mezzogiorno utilizzano, nei loro rapporti import-export la via marittima in modo più intenso del resto del Paese. Infatti, il 57% dell'interscambio del Sud avviene via mare (per un valore di 42 miliardi di euro) contro il 33% del dato Italia.
- Per la crescita del Sud sarà fondamentale la ripartenza delle ZES e l'utilizzo dei fondi del PNRR per le infrastrutture portuali pari a oltre 3,8 miliardi di euro. Tutto dovrà avvenire rispettando le chiavi dello sviluppo sostenibile, della resilienza e della digitalizzazione. Investimenti in GNL e idrogeno saranno imperativi strategici per competere con una visione del futuro.

I dati presi in analisi evidenziano, inoltre, come le misure di contenimento del covid-19 attivate a livello globale abbiano comportato forti condizionamenti per l'economia mondiale, generando una riduzione del PIL, dei consumi e dei commerci internazionali. Considerando che circa il 90% delle merci scambiate nel mondo è trasportato via mare, l'impatto della pandemia sul settore marittimo ha registrato livelli importanti, anche se il suo trend è stato assolutamente diverso rispetto alle prime aspettative. Le conseguenze sono state differenti e complesse rendendo il 2020 un anno incomparabile con un andamento sorprendentemente discontinuo dello shipping, caratterizzato da un primo semestre debole seguito da una crescita repentina e significativa.

Anche nel 2021, soprattutto nei primi mesi, la diffusione del virus ha continuato ad interferire pesantemente con il commercio internazionale, creando inefficienze, ritardi e interruzioni della catena di approvvigionamento su una scala senza precedenti e influenzando i profitti dei vettori e la qualità dei servizi.

2.3 L'operatività dei porti italiani durante il Covid-19 e le opportunità di sviluppo connesse ai fondi Next Generation EU

I dati presi in analisi² evidenziano come lo studio della risposta del sistema portuale nazionale allo scenario economico e commerciale in era covid e post covid - in cui si stanno delineando nuove tendenze di sviluppo – sia significativo per comprendere le dinamiche di crescita dell'economia nazionale, considerato che il contributo del cluster marittimo in Italia è pari a circa il 2% del PIL³. In tale contesto, i porti svolgono un ruolo fondamentale di supporto all'internazionalizzazione delle imprese nazionali, tenuto conto che 1/3 degli scambi di import-export avviene via mare, per un valore di 206 miliardi di euro (anno 2020), una quota seconda in graduatoria solo al trasporto su gomma. Tale risultato ha risentito della crisi generata dalla pandemia a causa dei blocchi imposti alle attività produttive e ha riportato un -17% rispetto al 2019, una riduzione che ha riguardato tutte le categorie merceologiche ad eccezione del *food & beverage* (+2%).

I porti italiani nel 2020 hanno movimentato 441,8 milioni di tonnellate di merci, con un calo del 10% rispetto ai 490 milioni del 2019.



















			Tonnes (mln)		Var. sul 2019
	Liquid bulk		156,9		-14,2%
	Dry bulk		49,3		-17,4%
	Container		114,3		2,7%
	RO-RO		105		-7,2%
	Other cargo		16,4		-29,9%
	TOTAL CARGO		441,8		-9,9%
	TEU (mln)	Transhipment	4,1		14%
		Import-Export	6,6		-8,3%
	Passeggeri (mln)	Traghetti+ locali	31,8		-42,8%
		Crociere	0,6		-94,6%

Figura 1 - Movimentazione merci, container e passeggeri nei porti italiani nel 2020

Fonte: SRM su Assoport

I dati indicano che le **rinfuse liquide** hanno continuato a confermarsi la categoria più movimentata dai porti, seguita dalle merci contenute nei container. Le rinfuse solide e le altre merci sono le tipologie che più hanno risentito della crisi. Per quanto riguarda il traffico contenitori, si sono mossi 10,7 milioni di TEU, soltanto lo 0,9% inferiore rispetto all'anno prima. All'interno di questo dato complessivo va distinta la performance del transhipment che addirittura ha fatto rilevare un +14% con oltre 4 milioni di TEU.

* * *

² 8° Rapporto 2021 'Italian Maritime Economy' di SRM

³ Federazione del Mare (2019), VI Rapporto sull'Economia del Mare

Una segnalazione merita il **comparto passeggeri**, colpito da una forte riduzione, in particolare per le crociere, quasi azzerate. A livello nazionale, le ripercussioni sono state notevoli, considerato che il mancato contributo all'economia italiana del turismo crocieristico a fine 2020 è stato stimato pari a 925 milioni di euro, valore che riguarda le sole spese dei passeggeri e non il resto dell'economia prodotta indirettamente dall'intera industria crocieristica⁴.

In tale contesto, nel pieno della crisi pandemica, il porto di Taranto si è distinto in termini di *resilienza* del settore portuale, permettendo alla compagnia italiane MSC Cruises e Costa Crociere di testare sul campo l'elevata qualità ed efficienza dei servizi offerti dallo scalo ionico, con il lay-up di navi che sono rimaste ormeggiate presso le infrastrutture portuali per alcuni mesi a causa dell'interdizione alla navigazione imposta dal governo alle navi da crociera. La sosta tecnica presso il Molo Polisetoriale – resa possibile grazie alla collaborazione con la San Cataldo Container Terminal SpA – è perdurata nei mesi invernali e si è tramutata in una opportunità di tese e conoscenza dell'infrastruttura portuale anche in vista di un possibile sviluppo per nuove sinergie di collaborazione. Lo sviluppo del traffico crocieristico, in ottica di diversificazione delle attività portuali, rappresenta un asset significativo per il territorio jonico, sia in termini economici che culturali e l'AdSP non ha mai interrotto la propria azione di attrazione di nuove possibilità di intercettare ulteriori porzioni di traffico passeggeri. Tale azione ha raccolto i primi frutti nel 2021, anno in cui il porto di Taranto ha registrato un exploit nel segmento crocieristico con numeri da record anche per MSC (cfr. pag. 23).

* * *

Con riferimento al **segmento commerciale**, il Covid-19 è intervenuto in un periodo in cui la portualità italiana si trovava già in una situazione di traffico stazionario e rispetto ai suoi competitor commerciali nel Mediterraneo, Mar Nero e Northern Range (cfr. Figura n. 2), mostrando una minore dinamicità.

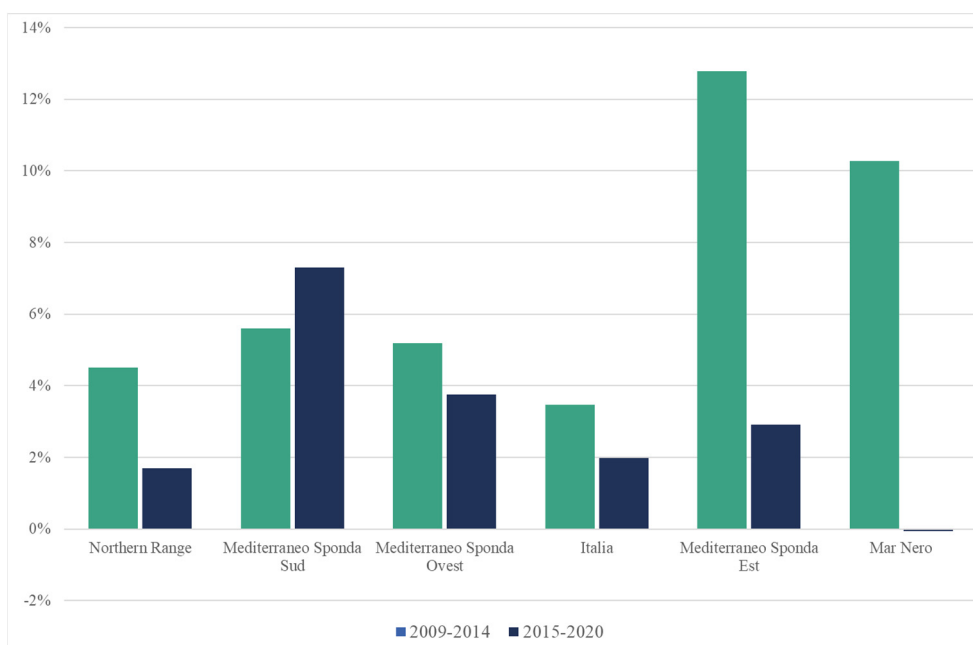


Figura 2 - Crescita media annua della portualità italiana e dei suoi competitor. Confronto 2009-2014 e 2015-2020.
(Fonte: SRM su dati Autorità Portuali)

⁴ Risposte Turismo, *Italian Cruise Watch 2020*

L'analisi dei dati evidenzia come la concorrenza dei grandi porti del Northern Range sia sempre stata chiara per l'Italia, dato che essi riescono ad attrarre merci destinate anche a mercati di consumo a noi più vicini (addirittura anche per destinazioni italiane). L'attrattività degli scali nordeuropei si basa fundamentalmente sul fatto che essi sono in grado di assicurare il rispetto di tempi e costi dei servizi di terra e dei collegamenti con i centri di produzione/consumo, mentre gli scali italiani sono considerati meno affidabili sotto questo profilo. Inoltre, con il nuovo millennio si è aggiunta la crescente competizione non solo dei porti del Mediterraneo occidentale - in particolare gli scali spagnoli - ma anche di quelli del Nord Africa e dell'East Med, che negli ultimi anni hanno sperimentato una rapida ascesa. Tra questi, spiccano nel comparto container, il porto di Tanger Med, divenuto il leader del Mediterraneo con 5,8 milioni di TEU (+95% sul 2015) e del Pireo con 5,4 milioni (+63% sul 2015).

Il gigantismo navale, i tempi sempre più rapidi della logistica e le esigenze di tutela ambientale impongono porti capaci di accogliere navi sempre più grandi, ancorché sostenibili e connessi. Sono queste le caratteristiche richieste ai sistemi portuali e che ne definiscono la capacità competitiva e i Paesi nel Mediterraneo e nel Northern Range hanno fortemente investito in questi asset, consentendo agli operatori una migliore e più efficace programmazione logistica. Gli scali italiani soffrono ancora di problemi infrastrutturali, lato mare e lato terra, e di capacità intermodale limitata: le reti stradali e ferroviarie sono ancora inadeguate soprattutto in alcuni nodi strategici, i tempi di gestione dello scarico/carico sono molto lunghi e sono ancora impattanti le criticità connesse alla morfologia del territorio.

SRM traccia nel dettaglio quelle che sono le tendenze economiche registrate a seguito della pandemia, che dimostrano l'accentuarsi del fenomeno del *reshoring* e consentono di avere una visione più ottimistica in quanto propongono nuove e diverse opportunità all'Italia.

Tra le principali evidenze risultanti dal rapporto di SRM vi è la necessità da parte del sistema nazionale di puntare su interventi mirati: consolidamento e sicurezza della dotazione infrastrutturale; riduzione del deficit di intermodalità; digitalizzazione dei processi; semplificazione degli iter amministrativi; sviluppo di *green ports* in ottica di sostenibilità. Una rete portuale efficiente e correttamente integrata nella filiera dei trasporti è strategica perché stimola e ottimizza gli investimenti in logistica ed è fattore propulsivo per una maggiore intermodalità. In questo contesto, un ruolo importante per la competitività degli scali portuali potrebbero giocare, ad esempio le ZES (Zone Economiche Speciali) che grazie alla semplificazione amministrativa, all'applicazione di una legislazione economica agevolata e all'offerta di incentivi di natura fiscale/finanziaria sarebbero capaci di attrarre investimenti produttivi, contribuendo allo sviluppo dell'economia del territorio, in una logica di maggiore integrazione tra industria e logistica.

Nell'analisi di scenario legata al contesto marittimo nazionale nel periodo 2020-2021 risulta necessario considerare le misure sviluppate dal **Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)** attraverso i fondi del Recovery Fund, con particolare riferimento alla Missione n. 3 "*Infrastrutture per una mobilità sostenibile*" che ha stanziato 31,46 miliardi di euro⁵. Nel dettaglio, a favore dei porti (incluso lo scalo jonico), della logistica e dei trasporti marittimi sono previsti oltre **3,8 miliardi** per interventi per l'ammodernamento e il potenziamento dei porti, la realizzazione del Piano nazionale del *Cold ironing* che permette alle navi di sostare nel porto eliminando le emissioni inquinanti, l'efficientamento energetico (*green ports*), e per agevolare l'intermodalità con la realizzazione dell'ultimo miglio ferroviario. In particolare, nell'ambito dei 3,8 miliardi,

⁵ <https://www.governo.it/sites/governo.it/files/PNRR.pdf>

630 milioni di euro sono destinati alle infrastrutture delle ZES del Mezzogiorno le quali sono state oggetto anche di una riforma con l'obiettivo di semplificarne il sistema di governance e favorire meccanismi in grado di garantire la cantierabilità degli interventi in tempi rapidi, nonché favorire l'insediamento di nuove imprese. Il PNRR ha inoltre stanziato 700 milioni di euro per il rinnovo della flotta del Mediterraneo con navi a basso impatto ambientale.

In tale contesto, il Porto di Taranto ha integrato la propria programmazione strategica (vds. Schede pag. 46-75) tenendo conto delle nuove, importanti opere ed iniziative – siano esse infrastrutturali che connesse a specifiche progettualità – che andranno a caratterizzare un nuovo assetto ed il rinnovato ruolo strategico dello scalo nei prossimi anni e che consentiranno di acquisire nuovi margini di competitività nel contesto geopolitico mediterraneo che oggi, proprio a valle della crisi pandemica mondiale, ha modificato le proprie dinamiche di sviluppo.

2.4 L'andamento dei traffici nel Porto di Taranto – highlights 2020-2021

2.4.1 ANNO 2020

Il volume dei traffici del porto di Taranto, nell'anno 2020, è stato pari a **15.777.982 tonnellate**, con un decremento pari al **-12,9 %** rispetto all'anno precedente (-2.347.189 tonn.).

Merci (tonnellate)	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse liquide	4.278.384	4.344.056	-65.672	-1,5%
Rinfuse solide	8.290.602	9.170.869	-880.267	-9,6%
Totale rinfuse (a)	12.568.986	13.514.925	-945.939	-7,0%
Merci in container	57.181	0	+57.181	+100%
Ro-ro	0	0		
Altre merci varie	3.151.815	4.610.246	-1.458.431	-31,6%
Totale merci varie (b)	3.208.996	4.610.246	1.458.431	-30,4%
Totale generale (a+b)	15.777.982	18.125.171	-2.347.189	-12,9%

	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Totale contenitori (TEU)	5.512	0	-	+100%

Merci sbarcate (tonnellate)	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse liquide	957.480	1.709.349	-751.869	-44%



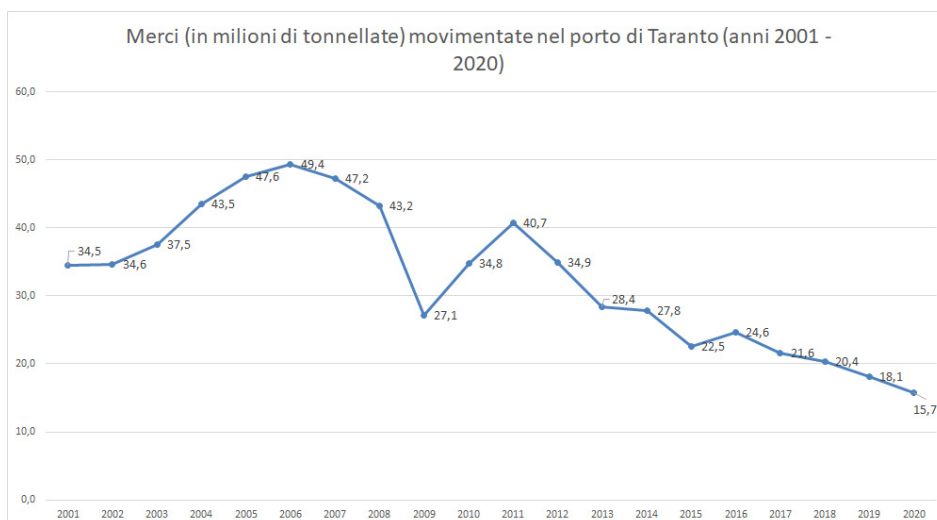
Rinfuse solide	7.279.316	7.873.643	-594.327	-8%
Totale rinfuse sbarcate (a)	8.236.796	9.582.992	-1.346.196	-14%
Merci in container	27.664	0	27.664	+100%
Ro-ro	0	0	0	
Altre merci varie	33.689	698.723	-665.034	-95%
Totale merci varie sbarcate (b)	61.353	698.723	-637.370	-91%
Totale merci sbarcate (a+b)	8.298.149	10.281.715	1.983.566	-19%

	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Totale contenitori sbarcati (TEU)	3.209	0	+3.209	+100%

Merci imbarcate (tonnellate)	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse liquide	3.320.904	2.634.707	686.197	26%
Rinfuse solide	1.011.286	1.297.226	-285.940	-22%
Totale rinfuse imbarcate (a)	4.332.190	3.931.933	400.257	+10%
Merci in container	29.517	0	+29.517	-
Ro-ro	0	0	0	-
Altre merci varie	3.118.126	3.911.523	-793.397	-20%
Totale merci varie imbarcate (b)	3.147.643	3.911.523	-763.880	-20%
Totale merci imbarcate (a+b)	7.479.833	7.843.456	-363.623	-5%

	Anno 2020	Anno 2019	Variazione assoluta	Variazione %
Totale contenitori imbarcati (TEU)	2.303	0	+2.303	+100%

Nel suo complesso, i traffici che hanno interessato il porto di Taranto sono costituiti per circa il 53% da rinfuse solide; per il 20% da merci varie e per il 27% da rinfuse liquide.



Nel 2020 le **navi** arrivate e partite dal porto sono state in totale **1.884** unità (-5,5% rispetto all'anno precedente).

RINFUSE

La movimentazione delle **rinfuse liquide** ha registrato un decremento (-1,5%) rispetto al 2019. Nel 2020 il volume complessivo dei traffici di tale comparto si è, infatti, attestato su un totale di **4.278.384** tonnellate di cui 2.943.493 di prodotti raffinati (+2,5%), 1.231.297 di petrolio greggio e più di 103mila tonnellate (-35,2%) di altre rinfuse liquide.

Per quanto riguarda la movimentazione di **rinfuse solide**, si è registrato un forte calo che ha interessato il traffico in quasi tutti i mesi nel corso dell'anno. La riduzione della produzione siderurgica dovuta agli effetti associati alla pandemia ha avuto un drastico impatto sul traffico di rinfuse solide rispetto alla precedente annualità. In totale sono state movimentate **8.290.602** tonnellate, per un decremento pari al -9,6% rispetto al 2019.

MERCI VARIE

Le **merci varie** movimentate (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.) sono state pari a **3.208.996** di tonnellate con un decremento percentuale rispetto al 2019 pari al -30,4%.

TRAFFICO CONTAINER

In data 12 luglio 2020 è stata avviata l'operatività del Molo Polisettoriale del porto di Taranto con il primo scalo della nave portacontaineri "Nicola" della compagnia CMA-CGM che ha inaugurato l'inserimento del porto di Taranto nel servizio feeder "SSLMED Turmed" che connette Taranto con Turchia, Malta e Tunisia, impiegando navi fino a 1.100 Teus. Nel mese di dicembre 2020 è stata attivata la seconda linea "SSLMED Adrinaf" che collega l'Italia con Croazia, Algeria, Slovenia, Montenegro e Malta impiegando navi dalla capacità di più di 1.300 Teus.

Nel corso dell'anno 2020 sono stati movimentati in totale **5.512 Teus**, con 3.209 Teus sbarcati e 2.203 imbarcati.

TRAFFICO CROCIERISTICO

Anche riguardo al comparto crocieristico, il porto di Taranto sta attraversando una fase di evoluzione. Nel 2020, infatti è stata accolta dal Comitato di Gestione l'istanza di concessione di aree e beni demaniali allo scopo di gestire servizi in favore dei crocieristi da parte delle società Port Operation Holding s.r.l. e Global Ports Melita Limited, entrambe controllate da Global Ports Holding. Nell'aprile 2021 è stato sottoscritto l'atto concessorio di che trattasi.

Inoltre, con il completamento dei lavori presso il molo s. Cataldo è stata ulteriormente potenziata l'offerta infrastrutturale commerciale e turistica del porto di Taranto.

In relazione al traffico passeggeri, a causa delle norme di contenimento della pandemia da Covid-19 gli scali crocieristici programmati per il 2020 sono stati cancellati e il traffico passeggeri totale è risultato azzerato. Erano previsti maiden call di *TUI Mein Schiff Herz*, *Voyages to Antiquity Aegean Odyssey* nonché il ritorno a Taranto dopo 10 anni di *The World*, vero e proprio complesso di residenze di lusso viaggiante che intraprende viaggi intercontinentali. Il traffico passeggeri previsto per il 2020 era di 14.427 transiti in totale.

Tuttavia, nel corso del 2020 sono continuate a pervenire prenotazioni di scali di navi da crociera per gli anni 2021-2022, con il consolidamento dei traffici da parte delle compagnie che fanno già scalo a Taranto e l'arrivo di nuove compagnie interessate a destinazioni alternative nel Mediterraneo.

In considerazione delle previsioni di ripresa del traffico passeggeri e delle connesse ricadute economiche sul territorio l'AdSP ha attivato – anche durante il lockdown - un percorso di sensibilizzazione dell'ecosistema locale legato all'industria crocieristica finalizzato a migliorare la qualità dell'accoglienza (cfr. Azione n. 17 del POT 2020-2022).

2.4.2 ANNO 2021

Il volume dei traffici del porto di Taranto, nei primi 10 mesi dell'anno 2021, è stato di **14.890.853 tonnellate**, con un incremento pari al **13%** rispetto all'anno precedente (+1.758.473 tonn.).

Merci (tonnellate)	Primi 10 mesi 2021	Primi 10 mesi 2020	Variazione assoluta	Variazione %
Rinfuse liquide	3.626.782	3.544.002	82.780	2,3%
Rinfuse solide	8.415.314	6.970.338	1.444.976	20,7%
Totale rinfuse (a)	12.042.096	10.514.340	1.527.756	14,5%
Merci in container	52.855	41.635	11.220	26,9%
Ro-ro	-	-	-	-
Altre merci varie	2.795.902	2.576.405	219.497	8,5%
Totale merci varie (b)	2.848.757	2.618.040	230.717	8,8%
Totale generale (a+b)	14.890.853	13.132.380	1.758.473	13%

	Primi 10 mesi 2021	Primi 10 mesi 2020	Variazione assoluta	Variazione %
Totale contenitori (TEU)	5.810	3.876	2024	+53%

Nel suo complesso, il cargo in transito dal porto di Taranto è stato costituito per circa il 57% da rinfuse solide, per il 19% da merci varie e per il 24% da rinfuse liquide.



Nei primi 10 mesi del 2021 le **navi** arrivate e partite dal porto sono state in totale **1.669** unità (+6,7% rispetto ai primi 10 mesi dell'anno precedente).

RINFUSE

La movimentazione delle **rinfuse liquide** ha registrato un aumento (+2,3%) rispetto allo stesso periodo del 2020. Nei primi 10 mesi del 2021 il volume complessivo dei traffici di tale comparto si è, infatti, attestato su un totale di 3.626.782 tonnellate di cui 2.355.051 di prodotti raffinati (-5,0%), 1.185.397 di petrolio greggio (+21,5%) e più di 86mila tonnellate (-4,6%) di altre rinfuse liquide.

Per quanto riguarda la movimentazione di **rinfuse solide**, si è registrata una netta ripresa rispetto ai primi 10 mesi della scorsa annualità. Nel porto di Taranto infatti sono state movimentate 8.415.314 tonnellate di rinfuse solide (+1.444.976 tonnellate) per un incremento percentuale di +20,7%.

MERCI VARIE

Le **merci varie** movimentate (prodotti siderurgici finiti, pale eoliche, ecc.) sono state 2.848.757 tonnellate con un incremento percentuale rispetto al 2020 pari al +8,8%.

TRAFFICO CONTAINER

Nei primi 10 mesi del 2021 sono stati movimentati 5.810 Teus (+53% rispetto allo stesso periodo del 2020). La sospensione della linea SSLMED Turmed a marzo ha comportato un rallentamento rispetto ai previsti livelli di crescita dei volumi di traffico container movimentati presso il terminal.

Ad agosto 2021 vi sono state due call da parte della shipping line Maersk con la nave Launceston (servizio Ecumed). Maersk, il più grande armatore a livello mondiale, ha saggiato la competitività del terminal svolgendo operazioni di trasbordo container.

A partire dal prossimo anno 2022, è prevista la riattivazione dei collegamenti ferroviari del terminal con la rete nazionale, con la collaborazione di Mercitalia Rail. Sarà possibile, pertanto, per le merci containerizzate raggiungere lo snodo centrale dell'Interporto di Bologna e le destinazioni del Nord Italia e del Centro Europa dal porto di Taranto in circa 34 ore.

TRAFFICO CROCIERISTICO

In relazione al traffico passeggeri il porto di Taranto ha vissuto una fase di exploit durante l'anno 2021. Ad aprile infatti è stata sottoscritta la concessione con Taranto Cruise Port, neo-costituita dalle Società Port Operation Holding S.r.l. e Global Ports Melita Ltd, controllate dalla Global Ports Holding Plc, il più grande operatore indipendente di terminal crociere a livello globale.

A maggio è stata avviata l'operatività del terminal crociere con il maiden call della MSC Seaside, che ha fatto scalo ogni mercoledì a Taranto da maggio a novembre. Con la possibilità di effettuare operazioni di imbarco/sbarco presso il terminal, il porto di Taranto è diventato per la prima volta home port.

Il traffico passeggeri nel porto ionico ha raggiunto numeri record con **80.422 passeggeri movimentati** – di cui 16.218 in homeport - e 28 scali.

Le previsioni sono positive anche per il 2022, anno in cui sono previste più di 50 cruise call. Oltre alla conferma di MSC Crociere, altre 8 compagnie crocieristiche faranno tappa nel porto ionico; frutto del lavoro di questi anni indirizzato alla maggiore presenza di compagnie, sia per la diversificazione del target commerciale, sia per sfruttare al meglio le nuove infrastrutture inaugurate, nel 2021, per gli approdi.



Infatti, la piena operatività della banchina di Levante del molo s. Cataldo e della Calata 1 supporterà in modo adeguato la crescita del traffico passeggeri, anche in previsione di più approdi crocieristici contemporaneamente.

3 IL POT NEL 2021: AVANZAMENTO DELLE ATTIVITÀ, CRITICITÀ E PROSPETTIVE.

3.1 Focus su obiettivi di Piano: stato dell'arte dei macro-ambiti individuati dalla strategia di sviluppo dell'AdSP del Mar Ionio

In fase di revisione annuale del Piano Operativo Triennale 2020-2022, l'Ente ha preliminarmente verificato lo stato dell'arte dei cinque obiettivi di Piano al dicembre 2021, prendendo in considerazione il livello di implementazione delle n. 20 azioni di cui il documento si compone.

Il processo revisionale ha, quindi, permesso di esaminare le principali attività realizzate individuando risultati e criticità, nonché le opportunità che ciascuna azione ha permesso di rilevare. Tale analisi è confluita nella revisione ed aggiornamento delle schede di Piano e nell'individuazione delle principali "sfide" che l'Ente dovrà affrontare nel corso del 2022, "ultimo miglio" della programmazione strategica dell'AdSP che vede il 2022 come traguardo del triennio coperto dal vigente POT.

I paragrafi che seguono presentano un'anticipazione di sintesi di quanto messo in atto al fine del raggiungimento – seppur parziale – degli obiettivi di Piano. Tali premesse trovano maggior livello di dettaglio nell'ambito delle azioni di Piano incluse nel presente documento che include tutte le schede revisionate al 2021 delle azioni di Piano, incluse nel capitolo n. 4 del presente documento.

3.1.1 Obiettivo di Piano n. 1: "INNOVAZIONE"

Il POT 2020-2022 ha aperto l'AdSP a nuove dinamiche operative fortemente connotate da fattori connessi all'innovazione, riconosciuta quale driver preminente per un sinergico sviluppo delle attività portuali. L'obiettivo n. 1 del Piano, infatti, presenta una serie di azioni strategiche che individuano l'Ente quale promotore – nonché *host* principale – di un nuovo *modus* di interpretare le diverse vocazioni portuali e logistiche del cluster jonico che può oggi operare in un *business environment* connotato, in più ambiti, da un ampio respiro internazionale.

In tale contesto, le attività intraprese dall'Ente nel primo anno e mezzo di vigenza del POT sono state orientate verso la crescita dell'ecosistema logistico, industriale e commerciale dello scalo, rendendolo protagonista di una crescita sostenibile e inclusiva, maturata grazie all'introduzione di nuove funzioni ad elevato carattere innovativo. Il Porto di Taranto si presenta oggi come hub di innovazione e sviluppo territoriale, rappresentando il luogo in cui la strategia di diversificazione dei traffici - avviata dall'Autorità negli ultimi 10 anni - ha visto il fiorire di nuove iniziative fortemente interconnesse tra loro e che hanno trasformato l'approccio operativo dello scalo, aprendolo a nuove dinamiche operative, relazionali e di sviluppo.

La prima azione di Piano denominata "*Realizzazione del "FuturePORT Innovation Hub" e promozione dell'innovazione in ambito portuale e logistico*" ha permesso allo scalo di accedere ad un contesto in cui l'innovazione rappresenta il principale elemento di cambiamento rispetto al passato. Tra il 2020 e il 2021, a seguito del successo riscontrato nella fase pilota di lancio del *Futureport Innovation Hub* del porto di Taranto - avvenuto nel 2019 - l'Ente ha lavorato ai fini dell'avvio di programmi di incubazione e accelerazione di start up e scale up che saranno chiamate a trovare soluzioni innovative ed efficaci per soddisfare le reali esigenze di sviluppo e ammodernamento delle imprese dell'ecosistema portuale e logistico di Taranto.

Quanto sopra con l'obiettivo di sostenere l'imprenditorialità, gli investimenti in innovazione, aiutando l'industria marittima a raggiungere i propri obiettivi nel contesto della Blue Economy, fattore chiave nella strategia di sviluppo del porto di Taranto.



Smart and intermodal Ports



Sustainable use of resources



Development of coastal tourism,
sport and culture

A tal fine, l'AdSPMI, in collaborazione con partner nazionali e internazionali, chiuderà il 2021 con il lancio di "FAROS", un acceleratore marittimo unico in Italia, verticalmente specializzato nella Blue Economy.


I principali partner dell'Ente provengono dall'ecosistema del porto di Taranto, dal settore energetico (petrolio, gas, combustibili alternativi), dal settore finanziario (banche, venture capital, business angels) e dal settore della consulenza per l'innovazione.

Nell'ambito dell'obiettivo n. 1, il tema dell'innovazione incontra, inoltre, quello della *transizione al digitale*, sempre secondo un modello di sviluppo sostenibile, in linea con la strategia della trasformazione digitale della Pubblica Amministrazione. Il processo di digitalizzazione dell'Ente è un tema fondamentale su cui l'AdSP ha lavorato tra il 2020 e il 2021 al fine di costruire una cultura innovativa e digitale per l'intera AdSPMI nonché un percorso di semplificazione organizzativa. Tra le azioni principali concluse nel periodo oggetto di analisi nel presente documento, l'avvio del SUA, (qui il link al web meeting di presentazione del SUA: <https://www.youtube.com/watch?v=MXWOz5WiMQg&t=4878s>) che consente oggi la gestione delle istanze online dei procedimenti amministrativi.

Si riporta, qui di seguito, un prospetto sintetico e non esaustivo delle azioni afferenti l'obiettivo n. 1 "INNOVAZIONE" che dettaglia anche i principali risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT. Si rimanda alle schede di Piano revisionate (capitolo n. 4) per ulteriori informazioni.

AZIONE	RISULTATI RAGGIUNTI
<p>Azione n. 1: Realizzazione del "FuturePORT Innovation Hub" e promozione dell'innovazione in ambito portuale e logistico → "REALIZZAZIONE E AVVIO DELL'ACCELERATORE DI START UP "FAROS" E PROMOZIONE DELL'INNOVAZIONE IN AMBITO PORTUALE E LOGISTICO".</p>	<p>L'Ente oggi si presenta e agisce quale contaminatore e acceleratore dell'intera comunità portuale e logistica, proponendosi come il luogo istituzionale in cui fare rete e collaborare nell'ottica di consolidare, intorno allo scalo jonico, la funzione di hub di innovazione e sviluppo territoriale.</p> <p>Nel corso del 2021, inoltre, CDP Venture Capital SGR SpA ha deliberato lo stanziamento di fondi necessario per la creazione, a Taranto, del primo e unico Acceleratore sulla Blue Economy della propria rete, con l'obiettivo di renderlo un riferimento nel settore dell'innovazione, dell'economia marittima e della sostenibilità e di tracciare le linee guida per introdurre l'open innovation anche nei porti italiani. In collaborazione con l'AdSP e con i partner privati selezionati da CDP (A Cube, Deloitte Officine Innovazione, PortXL, ecc...) è stata svolta una campagna di sensibilizzazione e coinvolgimento dei principali stakeholder dell'ecosistema portuale disponibili a contribuire finanziariamente al programma di accelerazione e professionalmente, partecipando nelle attività di scouting, accompagnamento e mentoring a favore delle start up.</p> <p>La creazione dell'acceleratore sulla Blue Economy FAROS è avvenuta il 10 dicembre 2021, data in cui è stato contestualmente lanciato il 1° programma di accelerazione dedicato a start up e scale up operanti nel settore della Blue Economy.</p> <p>L'acceleratore FAROS dovrà realizzare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attività di supporto all'ecosistema portuale che diventa parte integrante del più grande luogo di innovazione che è il porto di Taranto e ne costituisce un importante moltiplicatore del patrimonio umano, ambientale e professionale e offre occasioni per sperimentare e sviluppare tecnologie, servizi e modelli d'impresa e nuove soluzioni ai problemi della comunità portuale;



	<ul style="list-style-type: none">- Il 1° programma di accelerazione a favore di nr. 8 start up/scale up nazionali e internazionali da individuare mediante apposita call;- ricerca continua di promotori e sostenitori delle iniziative di innovazione;- istituzione e avvio di programmi (con periodicità 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;- accompagnamento per le fasi di internazionalizzazione, commercializzazione delle soluzioni, individuazione dei potenziali clienti della soluzione e supporto alle fasi di proposition verso questi ultimi, fino alla fase di sottoscrizione di accordi/contratti/protocolli di intesa;- reazione di network con altri incubatori/acceleratori a livello mondiale. <p>La concretizzazione dell'Azione avverrà attraverso la collaborazione attiva con altri enti pubblici e privati e avrà la finalità di consentire al porto di Taranto di migliorare il proprio posizionamento nel panorama della portualità nazionale ed internazionale. Attraverso l'innovazione, infatti, è possibile accentrare altresì il ruolo attivo e ambizioso di creare ed accentrare nuove opportunità di mercato. Il sito web dell'acceleratore FAROS è: www.farosaccelerator.com/</p>
Azione n. 2: Digitalizzazione dell'Ente	<p>A dicembre è stata attivata la piattaforma di scrivania virtuale, che risiede su Cloud PA, accessibile a tutti i dipendenti dell'AdSPMI ed i nuovi moduli relativi allo sportello unico amministrativo SUA di back office, alla gestione della performance dell'Ente ed alla cartografia operativa. Il progetto più complessivo è stato avviato attraverso un Accordo Quadro con Regione Liguria.</p>
Azione n. 3: Sportello Unico Amministrativo (SUA)	 <p>A marzo è stato attivato ed entrato in esercizio lo sportello unico amministrativo SUA di front office dell'Ente il quale consente la presentazione delle istanze online dei procedimenti amministrativi. Lo stesso è accessibile tramite SPID ed EIDAs ed è integrato con i sistemi di PagoPA e @bollo. Il progetto è stato avviato attraverso un Accordo Quadro con Unioncamere.</p> <p>A settembre è stato approvato il regolamento del SUA dal Comitato di Gestione.</p>
Azione n. 4: Port Community System (PCS)	<p>Nel 2021 sono stati attivati i moduli, che risiedono su Cloud PA, per la gestione degli accessi (ospiti, visitatori, provvisori ed annuali) e la relativa gestione presso i varchi portuali. Gli stessi sono attualmente operativi e utilizzati in via sperimentale da un gruppo di stakeholder selezionati ed accessibili tramite SPID ed EIDAs ed è integrato con i sistemi di PagoPA e @bollo. Il progetto è stato avviato attraverso Accordi Quadro Consip. Contestualmente è stato chiuso l'assessment dell'infrastruttura di videosorveglianza delle aree pubbliche del Porto e dei lettori targhe ai varchi con lo scopo di poterla evolvere ed ammodernare. È stata attivata l'interoperabilità col PMIS (Port Management Information System) della Capitaneria di Porto e con il terminalista SCCT (San Cataldo Container Terminal). Con riferimento all'interoperabilità con il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (AIDA) e con Rete Ferroviaria Italiana sono in avanzamento/ultimazione le attività di implementazione da tutti gli enti interessati.</p>
Azione n. 5: Innalzamento dei livelli di sicurezza dell'area portuale e delle aree industriali limitrofe, da estendere eventualmente anche in ambito ZES	<p>Nel 2021 si avvia a conclusione la progettazione e la programmazione di gara per il 2022. La progettualità è suddivisa in due moduli principali attraverso l'ingresso in qualità di beneficiario del Consorzio ASI.</p> <p>Il modulo da implementare nel porto di Taranto è composto dalle seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none">- Integrazione e ampliamento dell'attuale sistema di videosorveglianza del porto;- Posa in opera di fibra ottica nel porto;- Installazione di una control room presso la Questura di Taranto per la gestione condivisa dei dati;



	<ul style="list-style-type: none">- Implementazione del PSIM (Physical Security Information Management), il sistema intelligente di gestione dei dati acquisiti tramite videocamere e lettori targhe relativi alle aree oggetto di intervento;- Acquisto di un mezzo mobile per le attività di monitoraggio delle aree oggetto di intervento.
--	--

3.1.2 Obiettivo di Piano n. 2: “SOSTENIBILITA”

La strategia sottesa al Piano Operativo Triennale 2020-2022 vede l’AdSPMI quale motore dello sviluppo di nuovi modelli di business in grado di conciliare la tradizione marittima con nuove visioni di *sostenibilità* tese a favorire la transizione verso una economia circolare e più competitiva nel settore portuale, puntando in primis – ma non in via esclusiva - sulla pianificazione energetica e ambientale. La strategia alla base del Piano ambisce a considerare il valore della resilienza energetica quale strumento da valorizzare al fine di attuare la conversione del Porto di Taranto verso uno *smart green port*.

Tra il 2020 ed il 2021, il tema della sostenibilità ha assunto carattere di primaria importanza e l’Ente ha avviato una serie di azioni volte all’approfondimento e alla sperimentazione di progettualità e modelli innovativi relativi al miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche delle attività portuali, anche in materia di combustibili alternativi, in linea con la programmazione europea. L’AdSPMI ha posto il tema della sostenibilità ambientale e della sua integrazione all’interno del sistema della pianificazione strategica dell’Ente tra le priorità alla base della Vision al 2030, giungendo, già nel corso del 2019, all’adozione del “Documento di pianificazione energetica e ambientale” dell’Ente che l’AdSP ha presentato in maniera ufficiale nell’ambito di un web meeting dedicato a “Taranto smart green port” (shorturl.at/ayGKV).

Nel periodo di analisi della presente revisione, l’AdSPMI ha avviato le attività finalizzate a dare concreta declinazione operativa al DEASP, costruendo un porto attento agli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale declinati in interventi di riqualificazione che possano – con il massimo livello di coinvolgimento dell’intero ecosistema portuale – perseguire elevate prestazioni di funzionalità, continuità di servizio ed eco-sostenibilità e migliorare l’efficienza energetica all’interno dei confini del porto.

In aggiunta alle azioni squisitamente connesse alle dinamiche ambientali e di efficientamento energetico del porto e dell’Ente, l’obiettivo legato alla “Sostenibilità” si è concretizzato anche in occasioni di upgrading delle modalità di *governance*, attraverso l’apertura a nuove dinamiche di *policy making* che, in diverse occasioni, hanno sposato il principio della partecipazione quale opportunità di rigenerazione del dialogo dell’Autorità con il proprio cluster nonché con gli stakeholder interni ed esterni al porto. Il tema della sostenibilità – con particolare riferimento all’impatto sociale che i porti generano rispetto al territorio in cui insistono – è stato oggetto di specifiche iniziative promosse su impulso del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giovannini come nel caso del *Patto sulle Disuguaglianze di Genere*, attività che coinvolge direttamente l’Ente nei lavori del Gruppo di Lavoro attivato in seno ad Assoport. In tale contesto, una rappresentanza di dipendenti delle AdSP nazionali è attualmente al lavoro per lo sviluppo di un percorso mirato al superamento delle disparità di genere nel settore dei trasporti e della logistica, anche attraverso il coinvolgimento e la sensibilizzazione del cluster portuale.

Si riporta, qui di seguito, un prospetto sintetico e non esaustivo delle azioni afferenti l’obiettivo n. 2 “SOSTENIBILITA” che dettaglia anche i principali risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT. Si rimanda alle schede di Piano revisionate (capitolo n. 4) per ulteriori informazioni.

AZIONE	RISULTATI RAGGIUNTI
Azione n. 6: Approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e sviluppo dei	L’AdSP ha ricevuto, nell’ambito delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e nella fattispecie alle risorse destinate agli interventi di <i>Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)</i> di cui all’art. 1, comma 3 lett. e) del



<p>carburanti alternativi e LNG</p>	<p>Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n.330 del 13.08.2021, il finanziamento dei seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none">- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto;- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale del porto di Taranto;- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Pontile Petroli del porto di Taranto. <p>Tali interventi sono stati inseriti nel Programma triennale dei lavori pubblici 2022/2024 e le relative attività di progettazione sono state inserite nel Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022/2023.</p> <p>Inoltre, è in fase di istruttoria e verifica per la successiva eventuale valutazione della pubblica utilità e della fattibilità tecnica ed economica una proposta di PPP presentata da un Operatore Economico per un contratto di prestazione energetica, avente ad oggetto la riqualificazione energetica degli impianti, il relamping LED della pubblica illuminazione e l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili.</p>
<p>Azione n. 7: Sviluppo della mobilità sostenibile in ambito portuale</p>	<p>L'Ente ha sottoscritto un protocollo d'intesa con ENELX, nell'ambito del quale è stata installata un'infrastruttura di ricarica fast recharge in prossimità dell'area di parcheggio aperta al pubblico situata a Taranto in via Cristoforo Colombo, in prossimità del ponte di pietra, sito che costituisce un punto di sosta ideale dove poter ricaricare il veicolo elettrico in circa 20 minuti in ingresso/uscita dalla città.</p> <p>Inoltre, nell'ambito della proposta di PPP richiamata nell'Azione di piano n.6, si prevede l'avvio di un servizio di Green Mobility che consiste nella fornitura di veicoli basso emissivi, elettrici o ibridi, e l'installazione di n.3 colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli in corrispondenza dei varchi di accesso in porto e presso la sede dell'AdSP.</p>
<p>Azione n. 8: Sviluppare l'ambito della circular economy</p>	<p>Nel periodo oggetto di analisi nel presente documento revisionale, si ritiene opportuno evidenziare la realizzazione delle seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none">• Il rinnovo della certificazione, ai sensi della norma ISO 14001:2015, del sistema di gestione ambientale. Certificazione ottenuta nel mese di giugno 2021.• La partecipazione a progetti di carattere europeo - quale ECOWAVES - nell'ambito del quale è stato realizzato uno studio in relazione allo stato della situazione dei rifiuti prodotti dalle navi;• La predisposizione degli atti per la realizzazione di nuove isole ecologiche e relative attività di monitoraggio nell'ambito della partecipazione alla seconda fase del progetto. In fase di predisposizione del bando di gara per la raccolta e la gestione dei rifiuti nelle aree comuni del porto di Taranto è stato richiesto lo svolgimento di campagne di sensibilizzazione degli utenti verso la raccolta differenziata da parte dell'appaltatore. <p>L'Ente continua a monitorare la produzione dei rifiuti prodotti nelle aree comuni promuovendo attività di sensibilizzazione come la distribuzione di opuscoli realizzati ad hoc dalla società che gestisce il servizio e che sono stati distribuiti anche in occasione dei port days 2021.</p> <ul style="list-style-type: none">• E' stato dato il patrocinio dell'Ente ad attività svolte nello svolgimento di iniziative volte alla economia circolare, con particolare focus anche sulla problematica dei porti circolari ad esempio all'evento svolto in data 29/30 settembre 2021 presso l'Università di Taranto (<i>Re-Think Forum</i>).• Il 5 novembre 2020, l'AdSP del Mar Ionio ha ospitato, in versione totalmente digitale, un web meeting sul tema "Taranto smart green port: nuovi scenari di sviluppo sostenibile ed efficientamento energetico nel Porto di Taranto". Tali iniziative sono state promosse sui canali web e social dell'Ente.• In materia di formazione alcuni dipendenti hanno partecipato a corsi specifici quali quelli organizzati all'interno del Progetto EEN Bridg€conomies - Eventi



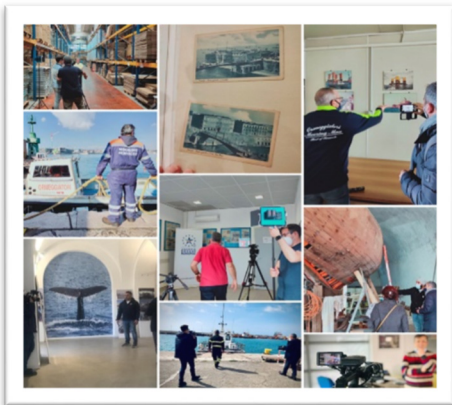
	<p>formativi sull'economia circolare organizzati da Union Camere e dall'Ordine degli Ingegneri di Taranto in modalità webinar.</p>
<p>Azione n. 9: Governance innovativa per Taranto Città Portuale sostenibile</p>	<p>L'azione si è concretizzata in numerose attività condotte dall'Ente e che hanno visto la partecipazione di stakeholder interni ed esterni all'AdSP, al fine di consolidare le relazioni e rigenerare i legami con le istituzioni del territorio e con gli stakeholder dell'ecosistema logistico e portuale jonico.</p> <p>In particolare, l'Ente ha ritenuto di prevedere un coinvolgimento attivo degli stakeholder – attraverso la somministrazione di questionari online - nelle seguenti occasioni:</p> <ul style="list-style-type: none">– Predisposizione del Sistema di misurazione e valutazione della performance 2020 – 2022 dell'AdSP del Mar Ionio– Predisposizione del nuovo Piano Operativo Triennale 2020 – 2022 dell'AdSP del Mar Ionio– Questionario sul Benessere Organizzativo dell'AdSP del Mar Ionio– La revisione 2021 annuale del POT 2020-2022 <ul style="list-style-type: none">• Anche nell'ambito della propria mission istituzionale, l'Ente ha promosso la più ampia apertura a momenti di condivisione e partecipazione promuovendo il dialogo con i propri stakeholder interni ed esterni, sia nell'ambito di progettualità dell'AdSP (es. progetto "Open Port") che attraverso una rinnovata azione di comunicazione che ha visto la creazione di specifiche campagne social, l'organizzazione e la partecipazione ad eventi in modalità fisica e virtuale, la partecipazione ad incontri con studenti appartenenti ad Istituti di ogni ordine e grado.• In particolare, dal marzo 2021, l'AdSP partecipa attivamente ai lavori del Gruppo sulle Disuguaglianze di Genere nato in seno ad Assoport per promuovere il progetto "Women in Transport – the challenge for Italian Ports" con l'obiettivo di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale, anche attraverso l'attivo coinvolgimento del cluster portuale jonico.• Dal punto di vista della Governance interistituzionale volta al miglioramento delle relazioni tra Porto e Città, nel 2019 è stato stipulato l'accordo per la stesura del Piano Urbanistico Esecutivo - nella area tipizzata come INT1 nel Piano regolatore portuale - tra l'ADSP del Mar Ionio e il Comune di Taranto, i cui elaborati definitivi sono stati completati nel 2021.• Al fine di rispondere all'obiettivo istituzionale generale n. 4 di cui alla Direttiva n. 166 in data 21/04/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), nel corso del 2021 l'Ente ha predisposto modello di rendicontazione di sostenibilità dell'Ente propedeutico alla definizione del bilancio di sostenibilità, strumento che l'AdSP presenterà nel 2022 partendo dai risultati di attività e progetti - espressi in coerenza con il rendiconto economico-finanziario e nelle relazioni annuali che l'AdSP elabora ai sensi della L.84/94.



3.1.3 Obiettivo di Piano n. 3: PORTO E TERRITORIO

Tra il 2020 e il 2021 l'AdSPMI ha proseguito la propria azione istituzionale volta alla promozione di iniziative e attività orientate ad avvicinare il porto di Taranto alla sua città e a integrare le rispettive politiche di sviluppo, sia grazie alla creazione di nuove relazioni con il tessuto associativo ed imprenditoriale locale che attraverso l'attivazione di partnership internazionali con Enti e realtà impegnate nel contesto di valorizzazione delle città portuali.

Grazie al solido rapporto col cluster portuale ed alla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione, nel periodo di analisi della presente revisione annuale sono stati consolidati i processi di rafforzamento del rapporto tra porto e territorio, tema cui, proprio con il POT 2020-2022, l'Ente ha inteso affidare all'obiettivo strategico n. 3 (azioni 10-12) da raggiungere nel triennio di riferimento del citato documento programmatico.




In tale ottica, l'AdSPMI ha inteso consolidare il binomio "Porto-città", incoraggiando e promuovendo l'attivazione di nuove sinergie attraverso l'organizzazione di eventi – anche digitali - e la strutturazione di nuove progettualità - infrastrutturali e culturali - che ambiscono a sostenere la rigenerazione del ruolo di *port-city*. Il mare è l'elemento aggregante di un processo teso a connettere uomini, imprese e istituzioni, nell'ottica di disegnare un percorso virtuoso di rigenerazione urbana, sostenibile e di rilancio di competenze e professionalità legate al settore marittimo e portuale.

Si riporta, qui di seguito, un prospetto sintetico e non esaustivo delle azioni afferenti l'obiettivo n. 3 "PORTO E TERRITORIO" sui risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT. Si rimanda alle schede di Piano revisionate (capitolo n. 4) per ulteriori informazioni.

AZIONE	RISULTATI RAGGIUNTI
<p>Azione n. 10: "Porto e città": (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare.</p>	<p>Nel periodo di riferimento della presente revisione annuale l'Ente ha portato avanti le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> – accordi e partnership con realtà locali, nazionali, europee ed internazionali aventi ad oggetto lo sviluppo del rapporto porto-città, anche attraverso lo scambio di know-how e buone pratiche: <ul style="list-style-type: none"> ○ l'AdSP MI entra nella rete dell'Associazione AIVP – Association International Villes et Ports (2020) ○ Accordo di collaborazione ex art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241 con il Comune di Taranto <i>per la condivisione di una governance collaborativa per la programmazione e progettazione degli interventi di riqualificazione delle aree di cerniera tra il porto e la città di Taranto</i> (2020) ○ Rinnovo del Protocollo di Intesa con il Museo Archeologico Nazionale di Taranto volto alla condivisione e al coordinamento di strategie congiunte finalizzate allo sviluppo territoriale ed alla valorizzazione culturale e turistica della città di Taranto (2021);



	<ul style="list-style-type: none">○ Protocolli di Intesa con le Associazioni AFO6 e <i>Jonian Dolphin Conservation</i> per l'organizzazione dei Taranto Port Days 2020 e 2021;○ Protocollo di intesa con la Fondazione Taranto 25 finalizzato all'attivazione di un'azione sinergica volta all'attuazione di un percorso di condivisione e coordinamento di strategie di sviluppo territoriale, finalizzate alla promozione e valorizzazione del patrimonio economico e socio-culturale legato al mare. <ul style="list-style-type: none">– partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare (partecipazione a meeting online e in presenza promossi dall'Associazione AIVP (es. AIVP Port and City Days del 25-26 novembre 2021); iniziative promosse da Istituti Scolastici ed Associazioni locali; ecc.– supporto ad iniziative di diffusione della cultura del mare anche attraverso il riconoscimento del Patrocinio gratuito (es. progetto cinematografico di animazione "L'Atleta"; progetto editoriale "Taranto all'appuntamento con il futuro. In colloquio con la città sui traccianti del mare" a cura di Tiziana Grassi; Catalogo della Marineria Tarantina, a cura di Officina Maremosso; ecc.– realizzazione di eventi ed iniziative in ambito portuale (Taranto Port Days 2020 e 2021)– Realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche (sia nell'ambito di progetti dell'Ente che su specifica richiesta da parte di Istituti Scolastici del territorio);– Partecipazione a corsi di formazione dedicati al tema porto-città.
<p>Azione n. 11: Sviluppo del "port exhibition center" e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche della realtà portuale → SVILUPPO DELL'OPEN PORT – EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO</p>	 <p>Il Port Center si inserisce nel più ampio programma di azioni intraprese dall'Ente - portato avanti in sinergia con l'Amministrazione Comunale di Taranto - e volto ad aprire il porto a nuove dinamiche di sviluppo ed interazione con la città e con la rete internazionale delle <i>port-cities</i>.</p> <p>Nel periodo di riferimento del presente documento revisionale è stato avviato il "cantiere" dedicato alla raccolta dei contenuti che animeranno l'Open Port di Taranto.</p> <p>TIM – partner del progetto - ha costituito un team di professionisti esperti in allestimento e comunicazione museale incaricati della progettazione e realizzazione dell'Open Port. Il gruppo di lavoro è coadiuvato da un ulteriore team di professionisti, studiosi ed esperti del territorio, con la supervisione e coordinamento dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio.</p> <p><u>La timeline del progetto</u></p> <ul style="list-style-type: none">▪ Nel mese di agosto 2019 è stato approvato il Progetto dei Fabbisogni codice 1 per la fornitura di Servizi Cloud Computing in ambito convenzione SPC Cloud Lotto 1 erogati da TIM a favore di ADSP del Mar Ionio;▪ nel settembre 2019 è stato firmato il contratto esecutivo tra ASDP del Mar Ionio e TIM per la fornitura di Servizi Cloud Computing in ambito convenzione SPC Cloud Lotto 1 che prevede la realizzazione di un "museo digitale" da adibire a <i>port exhibition center</i>.▪ A partire dal luglio 2020 sono state avviate le attività di progettazione.▪ La conclusione delle attività di che trattasi ed il lancio del portale web che ospiterà il museo digitale è prevista nel mese di dicembre 2021
<p>Azione n. 12: Piano di interventi di rigenerazione di aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano: il Waterfront come</p>	<p>Nel corso del periodo di vigenza del POT è proseguita la collaborazione tra AdSPMI e Comune di Taranto per la progettazione del Waterfront di Taranto, il progetto di rigenerazione dell'area cerniera port-città compresa tra il Molo San Cataldo ed il Castello Aragonese, attraverso strutture di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso, sistemi di interazione porto-città, percorsi</p>



infrastruttura fisica e sociale in grado di generare nuove configurazioni e dimensioni progettuali

pedonali sulla linea di frontiera tra porto, città e mare che restituiranno alla comunità tarantina un nuovo spazio pubblico.

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, in chiusura del 2019 hanno sottoscritto una convenzione finalizzata alla elaborazione del Piano Urbanistico Esecutivo propedeutico all'avvio delle gare per i lavori sull'area del *waterfront*, i cui elaborati definitivi sono stati completati nel 2021.

- la convenzione ha previsto la costituzione di un gruppo di lavoro formato da tecnici interni ai due Enti per supportare i Pianificatori. L'AdSP del Mar Ionio ha altresì affidato l'incarico di supporto tecnico-scientifico al Prof. Arch. Matteo Di Venosa, esperto in urbanistica portuale.
- durante il corso del 2020 si sono tenuti numerosi incontri del gruppo di lavoro per la definizione delle scelte di impostazione, che sono state condivise con i principali stakeholders interessati;
- in data 04.11.2020 si è tenuto, in videoconferenza, il forum di consultazione aperto all'intera cittadinanza per la condivisione delle scelte di impostazione;
- i Progettisti hanno redatto gli elaborati, costituenti la prima fase consistente dello schema di Piano Urbanistico Esecutivo, che sono stati trasmessi sia al Comune di Taranto che all'Autorità di sistema portuale ai fini delle successive incombenze legate all'iter amministrativo di adozione e approvazione del PUE.

Con graduatoria provvisoria pubblicata il 25.01.2021, il progetto *“Riqualificazione dell'ambito di interfaccia fra porto e città storica e valorizzazione del sistema dei waterfront sul Mar Grande”* è risultato ammesso a finanziamento nell'ambito del Bando PAC 2014/2020 Asse B *“Recupero Waterfront”*.

A seguito della procedura di valutazione tecnica avviata dalla Struttura di Attuazione del PAC 2014-2020, è stata pubblicata, in data 25.05.2021, la graduatoria definitiva, in cui il progetto è risultato ammissibile ma non finanziabile per la saturazione delle risorse finanziarie disponibili.

Con successiva nota prot. 6147/SP del 14.06.2021, l'AdSPMI e il Comune di Taranto (co-beneficiario della proposta progettuale) hanno formulato formale richiesta di beneficiare, a copertura della proposta candidata, delle economie rinvenienti dalla mancata distribuzione delle risorse del Bando.

Con nota del 06.07.2021, il MIMS ha comunicato di aver inoltrato la proposta al *Tavolo permanente per la governance del Programma* che è attualmente chiamato a decidere sul criterio di riparto finanziario delle risorse residue attraverso il quale operare lo scorrimento delle graduatorie sulla base dei punteggi ottenuti dalle singole candidature. Rispetto alla graduatoria definitiva pubblicata, la proposta *“Riqualificazione dell'ambito di interfaccia fra porto e città storica e valorizzazione del sistema dei waterfront sul Mar Grande”* risulta essere posizionata al primo posto, pari merito con la proposta candidata dall'AdSP del Mar di Sicilia Occidentale.

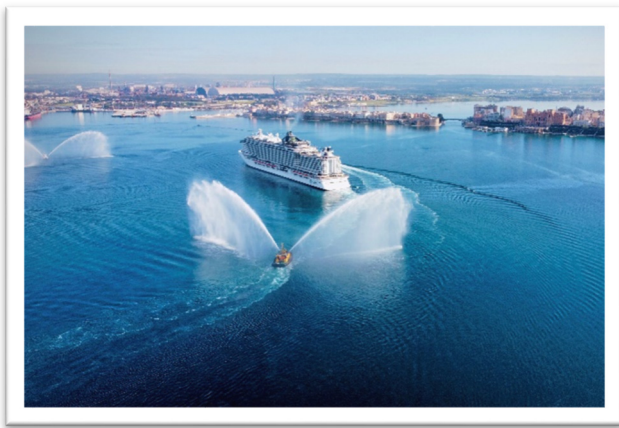
3.1.4 Obiettivo di Piano n. 4: INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'

Nel corso del 2020-2021 sono state ulteriormente rafforzate le attività dell'Ente volte a sostenere un incisivo efficientamento dell'infrastruttura fisica del porto di Taranto nonché l'ottimizzazione dei servizi portuali.



Nonostante l'imperversare della crisi pandemica a livello globale, nel mese di luglio 2020 è stata avviata l'operatività del Molo Polisetoriale del porto di Taranto con il primo scalo della nave portacontenitori "Nicola" della compagnia CMA-CGM che ha inaugurato l'inserimento del porto di Taranto nel servizio feeder "SSLMED Turned".

Tra il 2020 e il 2021, la Società terminalista ha proceduto con le operazioni di revamping delle gru di banchina e con il generale efficientamento sia dell'asset infrastrutturale che gestionale del terminal.



Tra gli elementi di maggior rilievo nel periodo di riferimento del presente documento vi è sicuramente la positiva stagione crocieristica del porto di Taranto che ha visto il 2021 come l'*annus mirabilis* per lo scalo jonico in termini di approdi e passeggeri, anche grazie alla scelta effettuata da MSC Crociere di includere Taranto nei propri itinerari del Mediterraneo. Gli importati traguardi raggiunti nell'anno in corso – frutto anche della proficua sinergia con il cluster portuale e degli investimenti infrastrutturali e di marketing effettuati dall'AdSP del Mar Ionio negli ultimi anni – sono giunti a valle del

periodo più buio per il settore crocieristico internazionale che, nel corso del 2020, ha dovuto affrontare una lunga fase di arresto a causa dell'emergenza pandemica Covid-19. A distanza di quattro anni dal primo scalo a Taranto della compagnia Marella Cruises nel 2017, l'AdSPMI ha proseguito senza sosta la propria azione promozionale e di marketing volta a far conoscere l'unicità dell'offerta di Taranto alla platea delle cruise lines internazionali che, in maniera sempre crescente, stanno dimostrando apprezzamento ed interesse verso la "destinazione Taranto" quale meta crocieristica emergente del Mediterraneo. Nel corso del 2021, l'AdSP ha, inoltre, completato l'iter di concessione demaniale marittima tra l'AdSP MI e la Taranto Cruise Port Srl (TCP) aprendo per Taranto - "*a destination beyond your imagination*" - nuove strade per lo sviluppo del territorio anche come meta turistica d'eccellenza. La stagione 2022 prenderà il via nel Porto di Taranto a partire dal prossimo mese di marzo, con ben 9 diverse compagnie di navigazione e circa 50 approdi già confermati, inclusi quelli della MSC Crociere che, con la "MSC Splendida", ha garantito la propria presenza nello scalo anche nella prossima annualità. Per maggiori info, si rimanda alle news: ["WE SALUTE YOU!": con l'ultima toccata della MSC SEASIDE si chiude la stagione crocieristica 2021 del porto di Taranto](#); [Il porto di Taranto tra i nuovi eletti nel Board of Directors 2021-2024 di MedCruise](#); [ITALIAN CRUISE DAY 2021: GRANDI RISULTATI PER LA DESTINAZIONE TARANTO](#); [Secondo scalo della MSC Seaside nel porto di Taranto. Cresce l'offerta turistica.](#); [A destination beyond your imagination: oggi la presentazione del nuovo operatore Taranto Cruise Port](#); [Benvenuta a Taranto, MSC Seaside!](#); [Porto e Crociere: Da maggio la MSC Seaside fa rotta verso il porto di Taranto.](#)

L'AdSP, nonostante l'impossibilità di incontrare fisicamente nuove controparti di business durante la prima annualità di blocco a livello internazionale degli eventi pubblici in presenza a causa dell'emergenza covid-19,

ha curato un'intensa attività di marketing volta anche ad accrescere i livelli di internazionalizzazione dell'Ente, partecipando a numerose iniziative digitali nell'ottica di intercettare nuovi driver da sviluppare al fine di aprire lo scalo a opportunità di crescita sul panorama nazionale, Mediterraneo e internazionale. In linea gli obiettivi strategici declinati nel POT 2020-2022, le attività poste in essere da parte dell'Ente nel corso del periodo di riferimento sono state condotte con l'intento di creare, intorno al Porto di Taranto, una rete che, da un lato, faccia leva su un sistema logistico integrato e basato su strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo e, dall'altro, sia connessa ad un indotto manifatturiero per favorire la crescita economica del territorio circostante, soprattutto in considerazione dell'attivazione della *Zona Economica Speciale* e della *Zona Franca Doganale* nel porto di Taranto. Nel caso della ZFD, nel febbraio 2021 l'Ente ha approvato il regolamento che ne disciplina il funzionamento e ne avvia l'operatività ([news del 16.02.2021](#)).

Inoltre, sia nel 2020 che nel 2021 l'Ente ha avuto modo di portare a termine e presentare in maniera ufficiale l'ultimazione di alcune progettualità (vds. [l'insediamento del Centro Scientifico Merceologico nel porto di Taranto](#)) nonché di interventi infrastrutturali (Per il 2020: vds. [Inaugurazione della testata del Molo San Cataldo, 1° Sporgente del Porto di Taranto](#); per il 2021: vds.: [inaugurazione "calata 1" e degli edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici](#); [inaugurazione banchina di levante del Molo San Cataldo](#)).

In aggiunta, il CIS ha dato avvio ad una serie di progetti volti all'attuazione degli interventi funzionali a risolvere le situazioni di criticità ambientale, socio-economica e di riqualificazione urbana, riguardanti la città e l'area di Taranto e ha altresì dato avvio alla realizzazione del piano di interventi per il porto di Taranto, per il recupero e la valorizzazione della città vecchia e per la valorizzazione culturale e turistica dell'Arsenale Militare, attraverso la riprogrammazione delle risorse esistenti. L'AdSPMI è soggetto attuatore e/o stazione appaltante di interventi strategici per lo sviluppo dello scalo jonico e della sua città. Nel periodo di riferimento della presente revisione annuale, l'AdSP è, inoltre, divenuta soggetto attuatore unico del progetto Distripark – oggi ridenominato Eco-industrial park - che prevede la promozione, attivazione ed il completamento delle procedure tecnico-amministrative e la realizzazione delle opere necessarie per la costruzione di una piattaforma logistica in area retroportuale, nonché degli interventi connessi alla creazione di una rete di trasporto intermodale in grado di agevolare lo sviluppo della logistica, in un'area di n. 75 ettari.

Oltre a quanto illustrato in precedenza, l'AdSP è e sarà interessata dai progetti che il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha previsto nel pacchetto di investimenti e riforme articolato in sei missioni e che per lo scalo jonico si concretizzeranno in circa 150 milioni di euro da investire per il potenziamento dell'infrastruttura portuale.

Si riporta, qui di seguito, un prospetto sintetico e non esaustivo delle azioni afferenti l'obiettivo n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'" che dettaglia anche i principali risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT. Si rimanda alle schede di Piano revisionate (capitolo n. 4) per ulteriori informazioni.

AZIONE	RISULTATI RAGGIUNTI
Azione n. 13: Efficientamento ed ottimizzazione dei servizi portuali	Tra il 2020 ed il 2021 l'Ente ha proseguito la propria azione interlocutoria con il cluster portuale, con l'obiettivo di intercettare criticità e proposte migliorative e individuare soluzioni condivise. In particolare, nel corso del 2021, l'Ente ha finalizzato un Protocollo di Intesa con Assarmatori, Confitarma e Federagenti <i>per l'avvio di una collaborazione volta alla realizzazione di uno studio sulla competitività del porto di Taranto in comparazione con i maggiori porti nazionali ed europee.</i>
Azione n. 14: Efficientamento ed	L'Ente Ha Ultimato I Seguenti Interventi:



<p>ottimizzazione dell'infrastruttura esistente ed Implementazione di nuove infrastrutture strategiche</p>	<ol style="list-style-type: none">1. <i>Piastra Portuale Del Porto Di Taranto (5 Interventi)</i>2. <i>Ricostruzione Dell'impalcato In C.A.P. Della Testata (Precedentemente Inagibile) Del Molo San Cataldo</i>3. <i>Rettifica, Allargamento E Adeguamento Strutturale Della Banchina Di Levante Del Molo San Cataldo E Della Calata 1</i>4. <i>Edifici Per Sistemazioni Logistiche Dei Servizi Tecnico-Nautici In Area Retrostante La Darsena Servizi</i> <p>Con Decreto N. 132 Del 21.10.2021 È Stato Adottato Dall'adsp Il Programma Triennale 2022-2024 E L'elenco Annuale Dei Lavori Pubblici 2022, Redatto In Conformità Alle Disposizioni Di Cui Al DM N. 14 Del 16.01.2018, Nel Quale Sono Previste Molteplici Opere Da Avviare.</p> <p>Inoltre, L'adsp È Risultata Beneficiaria, Nell'ambito Delle Risorse Del Piano Nazionale Di Ripresa E Resilienza (PNRR) E Nella Fattispecie Alle Risorse Destinate Agli Interventi Di "Sviluppo Dell'accessibilità Marittima E Della Resilienza Delle Infrastrutture Portuali Ai Cambiamenti Climatici" Di Cui All'art. 1, Comma 3 Lett. A) Del Decreto Del Ministero Delle Infrastrutture E Della Mobilità Sostenibili N.330 Del 13.08.2021, Del Finanziamento Degli Interventi Di Realizzazione Delle Dighe Foranee Di Protezione Del Porto Fuori Rada Di Taranto, Sia Del Tratto Di Ponente Che Del Tratto Di Levante.</p> <p>In Tema Di Efficientamento Ed Ottimizzazione Dell'infrastrutture Esistenti È Stato Avviato Nel 2021 Il Servizio Di "Global Service Per La Gestione Manutentiva Dei Manufatti E Dei Servizi Di Interesse Generale Del Porto Di Taranto.</p>
<p>Azione n. 15: Attrazione per investimenti: Zona Economica Speciale (ZES) Ionica e Zona Franca Doganale del Porto di Taranto</p>	<p>Nel periodo di riferimento si rileva:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'approvazione del Regolamento per il funzionamento della Zona Franca Doganale del Porto di Taranto, istituita dalla Legge 27 dicembre 2019, n.160, la cui perimetrazione è stata definita su proposta del Presidente dell'AdSP con proprio Decreto del 13 Marzo 2020 e approvata con Determinazione Direttoriale n. 128586/RU del 28 aprile 2020 della Direzione Generale dell'Agenzia Dogane Monopoli (ADM).• La sottoscrizione di un Protocollo di intesa tra AdSPMI e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per lo sviluppo del sistema portuale jonico;• l'integrazione della composizione del Comitato di Indirizzo della ZES Interregionale Ionica con la nomina del Commissario Straordinario di Governo nella persona del Dott. Giampiero Marchesi, successivamente non confermato;• proseguo delle attività del Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale Interregionale Ionica;• importanti modifiche della disciplina della ZES con l'introduzione di misure di semplificazione (es. autorizzazione unica) e digitalizzazione delle procedure (sportello unico digitale istituito presso ogni Commissario Straordinario);• la Regione Puglia ha creato un sito web dedicato alle ZES Pugliesi (https://www.sezpuglia.com/it/);• La partecipazione a meeting ed eventi – online e in presenza, nazionali ed internazionali – volti ad attrarre nuove controparti di business (anche in collaborazione con Assoporti, Invitalia ed altri partner istituzionali) e presentare i principali elementi di competitività del Porto di Taranto.
<p>Azione n. 16: Valorizzazione del ruolo del Porto di Taranto nell'ambito dei corridoi della rete TEN-T</p>	<p>Nel corso del 2020-2021 le attività connesse ai <i>fora</i> del corridoio Scandiano-Mediterraneo hanno subito un arresto a causa della crisi emergenziale covid-19. Ciononostante, l'Ente ha risposto positivamente alle richieste di consultazione attivate a livello EU al fine di una revisione partecipata del Regolamento 1315/2013.</p>
<p>Azione n. 17: Promozione e Marketing, supporto al</p>	<p>Nel corso delle annualità 2020-2021 una serie di iniziative implementate dall'AdSP hanno concorso a realizzare tale azione, in particolare:</p>



cluster industriale tarantino e avvio dello Ionian cruise cluster **logistico-marittimo**

- Ad aprile 2021 è stata sottoscritta la concessione demaniale marittima tra l'AdSP MI e la Taranto Cruise Port Srl (TCP) società controllata da Global Ports Holding, il più grande terminalista indipendente a livello globale nel settore crociere. Contestualmente GPH ha lanciato la destinazione crocieristica Taranto con lo slogan "A destination beyond your imagination"
- A maggio 2021 con il maiden call della MSC Seaside è iniziata la stagione crocieristica nella destinazione ionica, che ha visto il porto di Taranto diventare per la prima volta home port grazie alla collaborazione con TCP che reso possibile lo svolgimento delle operazioni di imbarco/sbarco passeggeri nel totale rispetto dei protocolli richiesti da MSC Crociere
- A marzo 2021 si è concluso il percorso Destination Make! Taranto, un progetto in collaborazione con l'agenzia di marketing territoriale Destination Makers allo scopo di creare awareness nell'ecosistema locale legato al settore del turismo e della cultura. Il percorso ha coinvolto, oltre che ai soggetti pubblici e privati locali, anche le cruise lines e ha avuto come prodotto finale, tra gli altri, la strategia di marketing di destinazione
- Nel corso del 2020 e 2021 sono stati realizzati il consolidamento dei rapporti di fiducia e collaborazione, già esistenti con diverse compagnie crocieristiche, e l'intercettazione dell'interesse di nuovi operatori attraverso la partecipazione a incontri B2B online organizzati da MedCruise e CLIA, e agli eventi fieristici Seatrade Cruise Virtual (5-8 ottobre 2020) e Seatrade Cruise Global 2.0 (4-31 ottobre 2021) svoltisi in modalità digitale
- L'AdSP congiuntamente all'amministrazione comunale ha candidato la città porto a ospitare Italian Cruise Day nel 2023, appuntamento prestigioso per la crocieristica italiana
- Nel 2020 l'AdSP ha partecipato alla fiera Fruit logistica, svolgendo incontri B2B in congiunzione con i delegati di Yilport Holding, al fine di creare opportunità di business in vista dell'avvio dell'operatività del terminal
- Nel 2021 l'Ente ha partecipato alla fiera Transport Logistic online presentandosi nell'ambito del webinar "Ports and freight villages: the Italian cases and opportunities" organizzato grazie al coordinamento di Assoport
- L'AdSP ha rinnovato la collaborazione con il porto di Shenzhen grazie alla sottoscrizione della Shenzhen Declaration 6 accordo volto a individuare una visione comune del processo di crescita della portualità a livello internazionale all'insegna della sostenibilità e dell'innovazione digitale;
- Sono state implementate azioni efficaci di promozione dello scalo ionico come porto crocieristico nel corso del 2021 attraverso i seguenti eventi:
 - o "A destination beyond your imagination" – presentazione nell'ambito di talian Cruise Day 2021 con il supporto di TCP
 - o "Reactivate, Revamp, Restart" – intervento nell'ambito del webinar in collaborazione con MedPorts/MedCruise "Serving cruise and ferries: Crisis generated opportunities and adjustments"
 - o pubblicazioni (Medcruise news, GPH news, ecc)

3.1.5 Obiettivo di Piano n. 5: ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE

Le attività svolte dall'Ente al fine del raggiungimento dell'obiettivo n. 5 del POT dedicato all'Accountability istituzionale hanno avuto un impatto sia all'esterno che all'interno dell'Amministrazione essendo le stesse orientate da un lato all'empowerment della dotazione organica dell'AdSP e, dall'altro, alla più ampia

comunicazione e rendicontazione della mission istituzionale. In particolare, l'emergenza pandemica mondiale ha portato l'Ente a rivedere e riorganizzare le proprie azioni di divulgazione dell'azione amministrativa anche in chiave digitale, garantendo una continuità nella valorizzazione dell'operato istituzionale dell'Autorità.

Si rileva come nel periodo di riferimento della presente revisione di Piano l'Ente sia stato interessato da:

- Nomina del Presidente Sergio Prete alla guida dell'AdSP – giusta Decreto n. 14 del 14 gennaio 2021 della Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli –
- nomina del nuovo Segretario Generale nella persona del Dr. Roberto Settembrini – giusta Delibera del Comitato di Gestione n. 05/2021 del 11/05/2021 –
- ricostituzione del Comitato di Gestione – giusta Decreto del Presidente n. 35 in data 22 marzo 2021
- Ricostituzione dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare – giusta Decreto del Presidente n. 57 del 19/05/2021 e ss.mm.ii –
- Nomina del Collegio dei Revisori dei Conti giusta Decreto ministeriale n. 418 del 28/10/2021
- Ricostituzione della Commissione Consultiva Locale – giusta decreto del Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili del 26/11/2021.



In linea con i principi di apertura, partecipazione e trasparenza sottesi al POT 2020-2022, i vertici dell'AdSP hanno inteso incontrare l'ecosistema del porto di Taranto in una piazza digitale aperta anche alla trasmissione in streaming sui social, innescando nuove dinamiche di accountability istituzionale.

In tale ottica l'Ente, oltre a prendere parte ad eventi e meeting online, ha aperto le porte dell'AdSP anche alla comunità virtuale, organizzando per la prima volta eventi digitali che si sono rivelati efficaci strumenti a supporto di una comunicazione inclusiva e diffusa. In particolare, nel corso del 2020, l'AdSPMI si è resa

promotrice di alcuni web meeting trasmessi anche in live streaming sui canali social dell'Ente.

La creazione dell'obiettivo denominato "ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE nel Piano Operativo Triennale 2020-2022 è stata generata dalla consapevolezza dell'Ente di essere una Amministrazione con un forte ruolo di costruzione di politiche con impatto diretto sulle imprese dell'ecosistema, sul sistema economico del territorio e sui cittadini. Ciò ha portato, nel tempo, a valorizzare e a rendere centrali le attività connesse al buon governo del territorio e al, conseguente, dovere di "rendere conto" di quanto messo in atto. In tale obiettivo, l'AdSP ha capitalizzato i risultati raggiunti con l'avvio de processi di cambiamento (*policy change*) all'interno della propria programmazione attraverso l'introduzione di inediti momenti di partecipazione alla vita istituzionale ed ai processi di costruzione della pianificazione strategica. Il termine "accountability" della Pubblica Amministrazione è spesso usato come sinonimo di trasparenza, apertura o buon governo e, in senso più ampio, implica il dover "rendere conto" della propria condotta nei confronti di un altro soggetto (Accountability come "count", cioè "conto", "registro"). La performance dell'AdSP è fortemente connessa alla capacità di integrare nella pianificazione strategica dell'Ente ma, ancor più, nell'operatività quotidiana delle varie Direzioni, la piena adesione alle policy in materia di Anticorruzione e Trasparenza. La prevenzione e la repressione del fenomeno corruttivo inteso come *maladministration* è l'obiettivo posto dalla L. 190/2012 a tutte le P.A. e la trasparenza, ovvero la maggiore conoscibilità da parte dei cittadini dell'organizzazione e delle attività della P.A., costituisce il principale mezzo per raggiungere lo scopo. L'AdSP ha assegnato con il Piano della Performance 2021-2023, a tutte le Direzioni, un obiettivo strategico in materia di prevenzione della corruzione che consiste nell'implementare la mappatura dei processi dell'AdSP alla luce delle indicazioni

di cui al Piano Nazionale Anticorruzione 2019, indicando per ogni processo le attività che lo compongono e i rischi connessi allo stesso, e sintetizzando il tutto in una rappresentazione tabellare di tale mappatura.

Nel contempo, l'Ente ha migliorato il proprio Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance secondo le indicazioni metodologiche fornite dall'Organismo Indipendente di Valutazione della Performance, il particolare nel 2021 si è ampliato il meccanismo di valutazione della performance dell'ADSP da parte degli stakeholder aprendolo anche a quelli interni.

Nel triennio, al fine di implementare l'attività fin qui esperita, l'AdSP si prefigge di informatizzare il flusso per la pubblicazione dei dati nella Sezione "Amministrazione Trasparente" del sito web istituzionale, utilizzare un applicativo dedicato per la gestione e pubblicazione delle informazioni previste per legge, implementare la qualità della formazione erogata ai dipendenti in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza. Strettamente correlate alle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione e della trasparenza si pongono le previsioni di cui al Regolamento (UE) 2016/679 relative alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati. Detto Regolamento, prevede in particolare, al considerando n. 4, che *"il diritto alla protezione dei dati personali non è una prerogativa assoluta ma va considerato alla luce della sua funzione sociale e va temperato con gli altri diritti fondamentali in ossequio al principio di proporzionalità"*. L'AdSP - ai fini dell'adeguamento alle nuove disposizioni in materia di privacy - ha aggiornato il "Sistema di gestione della protezione dei dati personali (SGPDP) ai sensi del GDPR e del D. LGS. 196/03 e s.m.i." e le relative Appendici. Tale Sistema è sottoposto ad un costante monitoraggio volto a garantire il rispetto delle disposizioni ivi contenute nonché ad individuare e correggere eventuali punti di debolezza. È previsto, altresì, un aggiornamento continuo del Sistema di gestione in linea con i numerosi e frequenti provvedimenti emanati dal Garante Privacy. L'attività dell'Amministrazione nel triennio sarà volta a redigere un Regolamento per la protezione dei dati personali (privacy), che declini operativamente le previsioni del Regolamento (UE) 2016/679 sopra citato. Sono stati implementati ed aggiornati i sistemi informatici di controllo, al fine di garantire la tutela dei dati, il Registro dei trattamenti, l'Elenco Ruoli Privacy e il Documento di valutazione dei rischi. L'AdSP, al fine di perseguire obiettivi di efficienza e di efficacia integrerà la formazione tradizionale in aula con nuove modalità di erogazione (ad es: e-learning) garantendo un pari livello qualitativo della necessaria formazione del personale in materia di privacy.

Nel prossimo triennio, al fine di accrescere il valore dell'accountability istituzionale all'interno dell'Ente, saranno, inoltre, implementate le attività di comunicazione istituzionale, l'uso di piattaforme social, lo sviluppo delle relazioni internazionali, attraverso accordi e partnership in grado di accrescere l'apertura dell'Ente verso la contaminazione ed il dialogo portuale multiculturale, nel Mediterraneo e a livello globale.

Con particolare riferimento *agli interventi di implementazione, valorizzazione e empowerment delle risorse umane* previsti dall'azione n. 19 del POT, l'AdSP, con Decreto n. 59/2020 in data 04.08.2020, successivamente rettificato/integrato dal Decreto n. 73/2020 del 21.09.2020, ha avviato la procedura di selezione *per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato di n. 19 (diciannove) posizioni vacanti in pianta organica da inquadrare nei livelli dal 1° al 4° livello del CCNL dei lavoratori dei porti*, pubblicato a partire dal 14.10.2020 sull'Albo Pretorio dell'Ente, nella sezione Amministrazione Trasparente - sotto-sezione Bandi di Concorso - del portale istituzionale.

Nel termine per la presentazione delle domande di ammissione alla selezione le ore 12:00 del giorno 12.11.2020, sono pervenute n. 1.000 domande e con Decreto n. 6 del 14.01.2021- successivamente integrato dal Decreto n. 37 del 24.03.2021- sono stati approvati gli elenchi dei candidati ammessi "con riserva di accertamento dei requisiti di ammissione" alle fasi successive della selezione, nonché dei candidati esclusi dalla procedura. Ad oggi, sono concluse le procedure selettive per n. 15 profili.

Nel 2021 si è proceduto, inoltre, all'adeguamento alla nuova contrattazione decentrata per il personale dell'AdSP per il periodo 01.01.2021/31.12.2023 sottoscritta in data 07.05.2021 (recepita con Delibera del Comitato di Gestione n. 6 del 11.05.2021, adottata e resa esecutiva con decreto del Presidente n. 65 del

18.06.2021 successivamente alla trasmissione per condivisione al Ministero Vigilante con nota prot. 5062 del 14.05.2021).

L'AdSPMI, come disposto nel PTPCT 2021-2023, ha predisposto il codice di comportamento, integrato con le disposizioni contenute nel D.P.R. n. 62 del 16.04.2013 nonché con le Linee Guida in materia di codici di comportamento delle amministrazioni pubbliche di cui alla Delibera dell'Autorità Nazionale Anticorruzione n. 177 del 19 febbraio 2020, sulla base del documento redatto congiuntamente con le altre AdSP coordinate da Assoporti.

Il codice è stato sottoposto a consultazione pubblica ed inviato all'OIV per acquisire il parere ai sensi dell'art. 54, comma 5, del D. Lgs. 165/2001.

Si riporta, qui di seguito, un prospetto sintetico e non esaustivo delle azioni afferenti l'obiettivo n. 5 "ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE" che dettagli anche i principali risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT. Si rimanda alle schede di Piano revisionate (capitolo n. 4) per ulteriori informazioni.

AZIONE	RISULTATI RAGGIUNTI
<p>Azione n. 18: Prevenzione della Corruzione, Performance e Protezione dei dati personali</p>	<p>Attività sviluppate nel corso del 2020-2021:</p> <ul style="list-style-type: none"> - implementazione della mappatura dei processi dell'AdSP alla luce delle indicazioni di cui al Piano Nazionale Anticorruzione 2019; - implementazione della valutazione della performance dell'ADSP da parte degli stakeholder nell'ambito del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance; - l'AdSP ha posto in essere la procedura selettiva pubblica finalizzata all'acquisizione di manifestazioni di interesse per la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) della performance in forma monocratica; - aggiornamento del "Sistema di gestione della protezione dei dati personali (SGPDP) ai sensi del GDPR e del D.lgs. n. 196/03 e s.m.i." e delle relative Appendici; - implementati ed aggiornati i sistemi informatici di controllo, al fine di garantire la tutela dei dati, il Registro dei trattamenti, l'Elenco Ruoli Privacy e il Documento di valutazione dei rischi.
<p>Azione n. 19: Riorganizzazione delle Risorse Interne dell'AdSP attraverso interventi di implementazione, valorizzazione e empowerment delle risorse umane</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nel corso del 2021, sono state erogate n. 525 ore di formazione specialistica al personale, oltre ad essere sottoscritti n. 2 abbonamenti con società di formazione. • L'Ente ha aderito al Master di II Livello in "Diritto ed Economia delle Attività Produttive e Logistiche (DEAPL)" indetto con D. D. n. 90 del 14.01.2020 del Dipartimento di Scienze dell'Economia dell'Università degli studi di Lecce "Unisalento". • È stato organizzato un progetto formativo interamente finanziato da FONDIRIGENTI "SMARTWORKING MANAGEMENT PER PORTO DI TARANTO: SVILUPPARE E SOSTENERE L'ORGANIZZAZIONE A DISTANZA", realizzato con la collaborazione della CONSVIP SCARL, rivolto alla co-costruzione ed alla condivisione di un nuovo modello manageriale fondato sul concetto di Agilità Organizzativa, in grado di sostenere i progetti di sviluppo dell'organizzazione e di gestire con consapevolezza il processo di cambiamento che vede la P.A. sempre più proiettata ad abbracciare logiche tipiche del privato (gestione per obiettivi, programmazione del tempo per priorità, responsabilizzazione ed autonomia rispetto all'organizzazione del proprio lavoro, interfunzionalità dei processi interni, ecc.). Progetto formativo che proseguirà anche nel 2022 con il progetto "UNA MANAGERIALITA' «AGILE» PER SOSTENERE LA CRESCITA DELL'ORGANIZZAZIONE", avviato a novembre 2021, la cui finalità è di sviluppare questa nuova managerialità «Agile» attorno a tre aspetti chiave: la



	<p><i>People Agility</i> come azione consapevole di chi conduce e fa crescere un gruppo di lavoro, proiettandolo al raggiungimento di determinati traguardi; la <i>Result Agility</i>, come indispensabile strumento di responsabilizzazione delle persone e di programmazione delle attività; la <i>Change Agility</i> come approccio che guarda al cambiamento come opportunità di creare valore attraverso l'integrazione di metodi e competenze diverse. Progetto che prevede, anche, percorsi di coaching riservati ai quattro Dirigenti della durata di 4 ore ciascuno.</p> <ul style="list-style-type: none">• Sulla base delle esigenze formative pervenute dalle direzioni interessate (nell'ambito delle attività propedeutiche alla redazione del POLA) è stato predisposto ed approvato, con Determinazione di servizio del Segretario generale n. 36 del 22.10.2021, il piano formativo da realizzare nell'anno 2022.
<p>Azione n. 20: Relazioni internazionali e comunicazione Istituzionale anche attraverso il portale WEB e i canali social</p>	<p>Nel corso del 2020, in considerazione delle misure emergenziali connesse alla pandemia da covid-19, l'Ente ha dovuto riorganizzare le attività di promozione e divulgazione anche in chiave digitale, garantendo una continuità nell'azione di valorizzazione dell'operato istituzionale dell'Autorità.</p> <p>In particolare, nel corso del 2020, l'AdSPMI si è resa promotrice dei seguenti web meeting trasmessi anche in live streaming sui canali social dell'Ente:</p> <p>WEB MEETING DI PRESENTAZIONE DEL NUOVO PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022 (29/06/2020)</p> <p>L'evento digitale di presentazione del POT ha delineato il processo di pianificazione strategica promosso dall'AdSP del Mar Ionio che vede il porto 6.0 di Taranto – così definito in base al modello qualitativo di porto del futuro sviluppato da SRM - di fronte ad una vision di comunità nell'ambito della quale l'infrastruttura fisica incontra quella immateriale in una convergenza di interessi, dinamiche e obiettivi di rilancio della città.</p> <p>News dedicata all'evento: http://port.taranto.it/index.php/it/home-2/1972-l-adsp-del-mar-ionio-apre-alla-comunita-digitale-presentato-il-nuovo-piano-operativo-triennale-2020-2022</p> <p>WEB MEETING "TARANTO SMART GREEN PORT: NUOVI SCENARI DI SVILUPPO SOSTENIBILE ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO NEL PORTO DI TARANTO" (5/11/2020)</p> <p>Altro evento digitale molto partecipato, il web meeting organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per "TARANTO SMART GREEN PORT", volto ad illustrare i nuovi scenari sul tema della pianificazione e dell'efficientamento energetico nel Porto di Taranto.</p> <p>Tanti i temi discussi ed illustrati dai relatori che hanno presentato le diverse prospettive di sviluppo sostenibile.</p> <p>Tra gli argomenti oggetto di approfondimento Lorenzo Ferrara del DIPAR ha illustrato gli scenari attivabili nel porto di Taranto nell'ambito delle Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate (APPEA) della Regione Puglia. Con Massimo La Scala del Politecnico Di Bari si è discusso di smart ports e smart grid e, grazie agli interventi di Andrea Stegher di Snam, Ambra Nicole Strub e Cristina Ottaiano di Invitalia è emerso come il settore portuale italiano si stia attivando nel contesto della transizione energetica e quale sia il mercato delle energie rinnovabili nel nostro paese, attraverso un'analisi delle sfide e delle progettualità attivabili per un futuro sostenibile, partendo dal contesto di riferimento del porto di Taranto, per il quale si sta testando sul mercato una ipotesi progettuale di Eco Industrial Park.</p> <p>È intervenuto, inoltre, il Sottosegretario di Stato Mario Turco che ha illustrato il nuovo paradigma economico del CIS Taranto che si presenta oggi anche quale polo di attrazione di investimenti secondo le tre direttrici: cultura/ricerca, infrastrutture e ambiente, su cui si basa il modello di riconversione economica della città di Taranto.</p>



La registrazione dell'evento è disponibile al seguente link:
<https://youtu.be/vrceZ0L8A4A>

WEB MEETING “presentazione dello “Sportello Unico Amministrativo” (24/03/2021). Il 24 marzo 2021 l'AdSP ha tenuto il webinar dedicato alla presentazione dello “Sportello Unico Amministrativo” del Porto di Taranto, la finestra unificata di dialogo tra l'utenza portuale e l'AdSP del Mar Ionio costruita in collaborazione con Unioncamere e realizzata da InfoCamere all'interno del portale www.impresainungiorno.gov.it.

La registrazione dell'evento è disponibile al seguente link:
<https://www.youtube.com/watch?v=MXWOz5WiMQg>

Si rimanda alla scheda n. 20 per ulteriori dettagli

3.2 Il processo di revisione partecipata: gli esiti della survey online

In data 16 novembre 2021 l'AdSP del Mar Ionio ha aperto formalmente il processo di revisione partecipata del POT 2020-2022, attivando la propria rete di stakeholder interni ed esterni cui è stato chiesto di rispondere ad una breve survey anonima finalizzata alla raccolta di contributi utili per una più efficace attualizzazione degli obiettivi e delle finalità sottese al POT 2020-2022 dell'AdSP del Mar Ionio.

ZZA RISULTATI - PRESENTA I RISULTATI

PIANO OPERATIVO TRIENNALE (POT) 2020-2022 DELL'ADSP DEL MAR IONIO
Al via la consultazione partecipata per la revisione 2021 del POT!

Il Piano Operativo Triennale (POT) 2020 - 2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Porto di Taranto - approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 03/2020 del 13/05/2020 - è il documento programmatico dell'Ente previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale nazionale.

Il Piano - soggetto a revisione annuale - è finalizzato a pianificare, lungo un arco temporale triennale, la condotta istituzionale - strategica, organizzativa ed operativa - dell'AdSP del Mar Ionio.

Per il 2021, l'Autorità ha avviato la fase di **prima revisione** del documento, nell'ambito della quale l'Ente deve procedere alla rendicontazione di quanto realizzato nel periodo di vigenza del POT ad oggi maturato (maggio 2020 - dicembre 2021); è tempo di guardare indietro per tracciare il percorso futuro, attraverso l'analisi dei risultati raggiunti, delle criticità incontrate e della puntuale verifica dello stato di attuazione delle azioni di piano. Tale *modus operandi* consente di attuare una precisa e dettagliata rilettura della programmazione strategica dell'Ente con un approccio concreto, realistico e volto alla migliore attuazione e applicazione degli obiettivi strategici sottesi al POT 2020-2022.

In linea con la metodologia attuata dall'Ente nelle precedenti annualità, anche in occasione della presente revisione l'Ente conferma la volontà di abbracciare il principio della partecipazione, riconoscendo in tale strumento un'occasione di apertura e promozione di politiche inclusive in grado di favorire l'integrazione tra i piani di sviluppo e la coesione tra gli stakeholder del porto di Taranto, generando, allo stesso tempo, nuovi e più estesi margini di *accountability istituzionale*.

Il cluster portuale è chiamato a far sentire la propria voce contribuendo, in ottica strategica ed operativa, alla revisione del Piano, alla sua attuazione, ed alla strutturazione di un percorso condiviso.

In tale contesto, **chiediamo il vostro contributo** al fine di una più efficace attualizzazione degli obiettivi e delle finalità sottese al POT 2020-2022 dell'AdSP del Mar Ionio!

Documenti utili ai fini della consultazione:
- Piano Operativo Triennale (POT) 2020-2022 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio
- Piano delle Performance 2021-2023

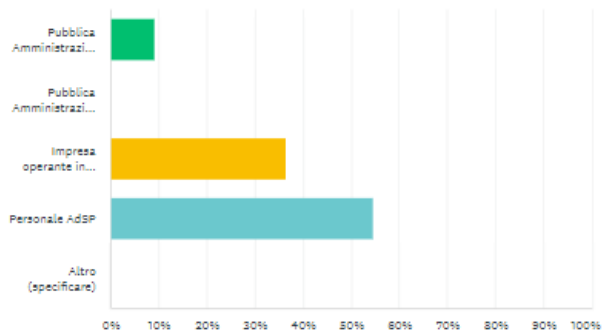
Il questionario è stato articolato su n. 12 domande a risposta multipla, aventi l'obiettivo di orientare le scelte dell'Ente in fase di prima revisione della propria programmazione strategica declinata nel POT 2020-2022. Tra i destinatari del questionario, oltre al personale interno all'AdSP, anche gli stakeholder esterni (inclusi Comitato di Gestione, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e OIV dell'Ente) e le Istituzioni pubbliche e gli Enti privati - talvolta aggregati in associazioni di categoria - appartenenti al network allargato dell'Autorità e del Porto, per un totale di oltre 100 destinatari. Attraverso tale consultazione - rimasta aperta fino al 26 novembre 2021 - l'AdSP ha attivato un'interazione esplorativa che ha contribuito alla raccolta di contributi e proposte utili alla definizione del nuovo Piano per il triennio 2020-2022.

L'analisi dei risultati della survey indica il personale dell'AdSP tra i primi ad aver accolto l'invito a partecipare al questionario, seguiti dalle imprese operanti in porto e dalle PP.AA. con cui l'Ente opera.



Il mio contributo alla consultazione è dato in qualità di:

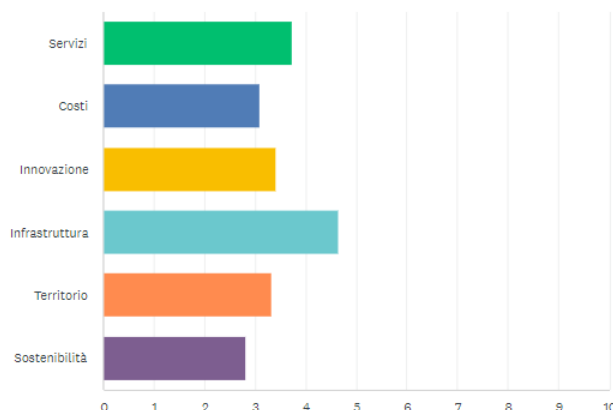
Risposte: 22 Saltate: 0



OPZIONI DI RISPOSTA	RISPOSTE
▼ Pubblica Amministrazione operante in ambito portuale	9,09% 2
▼ Pubblica Amministrazione non operante in ambito portuale	0,00% 0
▼ Impresa operante in ambito portuale	36,36% 8
▼ Personale AdSP	54,55% 12
▼ Altro (specificare)	Risposte 0,00% 0
TOTALE	22

L'Ente ritiene che la partecipazione rappresenti comunque uno strumento importante per agevolare il dialogo con la propria rete istituzionale che ha un ruolo preminente ai fini dell'azione di policy making dell'AdSP. Per questo motivo, occorrerà insistere per favorire, in tutte le occasioni possibili, il maggiore coinvolgimento di tutti gli stakeholder.

L'analisi delle risposte e dei commenti ricevuti ha permesso di rilevare come, tra i principali fattori di competitività del Porto di Taranto, al primo posto vi sia l'*infrastruttura*, seguita rispettivamente dai *servizi*, dall'*innovazione*, dal *rapporto* del porto con il *territorio* e, infine, la *sostenibilità*.



Con particolare riferimento al tema dell'*innovazione*, i risultati dimostrano come la digitalizzazione dei servizi e dei processi del Sistema Portuale si configuri per alcuni come il volano dell'innovazione sebbene sia ancora da ampliare per ciò che attiene l'informatizzazione dei processi. Tra le proposte avanzate dai rispondenti vi è quella di contestualizzare l'innovazione rispetto agli asset di sviluppo del porto e alle ricadute degli interventi di innovazione rispetto all'incremento e alla diversificazione dei traffici.

Con particolare riferimento al tema della *sostenibilità*, lo sviluppo della *circular economy* risulta essere l'elemento che, allo stato attuale di implementazione del POT, necessita essere attenzionato ulteriormente.

Tra le proposte di implementazione raccolte nell'ambito della survey, gli utenti ritengono necessario puntare ancor di più sull'utilizzo del trasporto intermodale, sull'uso delle energie rinnovabili e sulla creazione di stazioni di rifornimento LNG e dell'idrogeno, nonché valorizzare il ruolo dello scalo nel contesto dei *green ports*.

Con particolare riferimento al tema **porto e territorio**, la valorizzazione del *Waterfront* come infrastruttura fisica e sociale risulta essere l'obiettivo da implementare prioritariamente rispetto alle ulteriori azioni di sviluppo proposte. Tale azione è ritenuta essere la strategia migliore per mettere in contatto il porto con il territorio, dando anche una spinta maggiore all'economia dell'intera città e fungendo anche come forma di attrazione turistica. Dai feedback raccolti, si evince che gli interventi infrastrutturali di rigenerazione del waterfront si configurano quale strumento utile ai fini della migliore attuazione delle iniziative intraprese dall'Ente nell'ambito dell'obiettivo finalizzato alla rivitalizzazione del binomio porto-città.

Con particolare riferimento al tema dell'**infrastruttura fisica e competitività**, i risultati raccolti dimostrano la necessità di implementare gli strumenti dedicati alla attrazione di nuovi investimenti (ZES, ZFD, ecc.) nonché quelli di promozione e marketing a supporto del cluster logistico-industriale e del cruise cluster locale. Inoltre, tra i feedback raccolti, gli utenti ritengono sia necessario lavorare sul posizionamento dello scalo nei mercati globali di riferimento nonché il collegamento dello stesso con i mercati del nord Italia e del resto d'Europa.

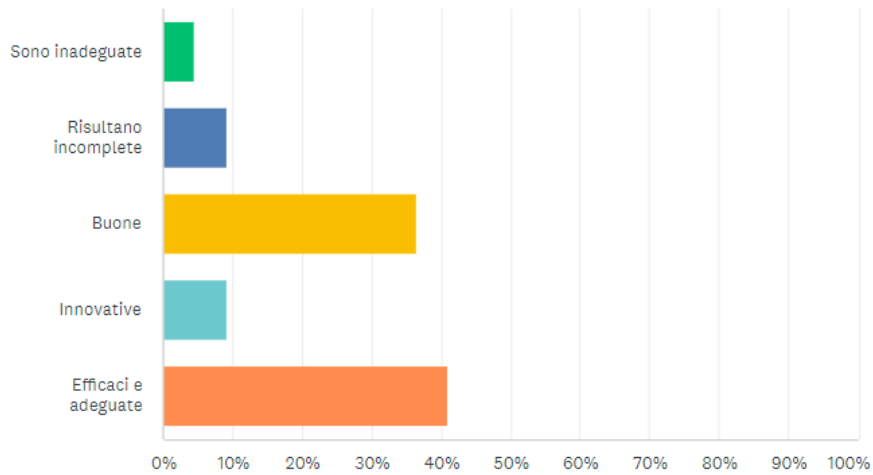
Con particolare riferimento al tema dell'**accountability istituzionale**, risulta necessario implementare ulteriori azioni di comunicazione istituzionale e creazione di relazioni internazionali. Risulta, inoltre, opportuno inserire le azioni volte alla misurazione delle performance (con idonei criteri di valutazione dei pesi da attribuire agli indicatori) finalizzata a una corretta riorganizzazione delle direzioni dell'Ente.

Alla domanda: ***"Delle opere e/o servizi già realizzati, quale è quello che, a suo avviso, riveste maggiore importanza per il porto di Taranto in questo momento?"*** gli utenti hanno segnalato i seguenti:

Alla domanda: ***"Quali azioni ritiene sia utile aggiungere/eliminare dalla programmazione del POT 2020-2022?"*** gli utenti hanno indicato le seguenti:

1. *aggiungere opere di efficienza dei servizi*
2. *inserire azioni che consentano una concreta attuazione della ZFD*
3. *semplificare le procedure interne al fine di accelerare tutti i procedimenti amministrativi*
4. *sviluppare ulteriormente l'azione dedicata all'asse "Porto e città"*
5. *inserire nell'obiettivo 3 "porto e territorio" tutte le infrastrutture fisiche e tecnologiche previste dal PNRR e le infrastrutture connesse ai giochi del mediterraneo,*
6. *Prevedere l'inserimento di indicatori di performance per il raggiungimento degli obiettivi di incremento dei traffici.*
7. *Eliminare tutte le azioni che non raggiungano livelli minimi nella valutazione costi-benefici*

Le pratiche di partecipazione attuate dall'AdSPMI al fine di rendere efficiente ed efficace il processo di revisione annuale risultano essere efficaci e adeguate.



Infine, la valutazione media della performance e della capacità di dialogo dell'AdSP con gli stakeholder risulta essere positiva.

Come valuta, nel complesso, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio in termini di performance e capacità di dialogo con gli stakeholder?

Risposte: 22 Saltate: 0

3,9★
Valutazione
media





4 REVISIONE 2021: AGGIORNAMENTO DELLE AZIONI DI PIANO 2020-2022

4.1 Il livello di avanzamento delle azioni strategiche

Il presente capitolo include le n. 20 azioni di Piano revisionate al dicembre 2021.

Per ciascuna azione, le Direzioni competenti dell'AdSP hanno dato atto dello stato di avanzamento delle attività e dei principali risultati raggiunti.



AZIONE n. 1

“REALIZZAZIONE E AVVIO DELL’ACCELERATORE DI START UP “FAROS” E PROMOZIONE DELL’INNOVAZIONE IN AMBITO PORTUALE E LOGISTICO”.

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	1. INNOVAZIONE
Stakeholder coinvolti	Regione Puglia, Comune di Taranto, Università degli Studi di Bari Aldo Moro, Associazioni territoriali, istituti bancari, operatori del settore portuale (armatori, spedizionieri, terminalisti, ...), componenti del cluster portuale e logistico del porto di Taranto, imprese appartenenti alla ZDF o ZES, acceleratori o incubatori nazionali ed internazionali; network o associazioni nazionali/internazionali
Strumenti attuativi	MoU – Partnerhip pubblico-private - Programmi di incubazione/accelerazione di startup/scale up - creazione di reti e network internazionale - Iniziative di matchmaking e B2B

Descrizione e opportunità:

L'Azione identifica nell'innovazione lo strumento utile per affiancare e sostenere l'evoluzione in atto nel porto di Taranto e fornire un contributo all'avanzamento delle conoscenze sui temi della generazione, promozione e gestione dell'innovazione all'interno di reti complesse come il porto di Taranto.

Le iniziative di innovazione intraprese dall'Ente, in questi ultimi anni, sono state efficaci sotto il profilo della costruzione di un ecosistema portuale aperto ad una collaborazione permeata da fiducia e condivisione reciproca dei fabbisogni e degli obiettivi di sviluppo.

Nella fase attuale, l'innovazione può senz'altro contribuire a delineare ulteriormente il ruolo strategico dell'AdSP secondo una visione di *continuous improvement* del “Business Environment” in cui si trova ad operare. In tale contesto, infatti, l'Ente oggi si presenta e agisce quale contaminatore e acceleratore dell'intera comunità portuale e logistica, proponendosi come il luogo istituzionale in cui fare rete e collaborare nell'ottica di consolidare, intorno allo scalo jonico, la funzione di hub di innovazione e sviluppo territoriale.

Nel corso del 2021, inoltre, CDP Venture Capital SGR SpA ha deliberato lo stanziamento di fondi necessario per la creazione, a Taranto, del primo e unico Acceleratore sulla Blue Economy della propria rete, con l'obiettivo di renderlo un riferimento nel settore dell'innovazione, dell'economia marittima e della sostenibilità e di tracciare le linee guida per introdurre l'open innovation anche nei porti italiani. In collaborazione con l'AdSP e con i partner privati selezionati da CDP (A|Cube, Deloitte Officine Innovazione, PortXL, ecc...) è stata svolta una campagna di sensibilizzazione e coinvolgimento dei principali stakeholder dell'ecosistema portuale disponibili a contribuire finanziariamente al programma di accelerazione e professionalmente, partecipando nelle attività di scouting, accompagnamento e mentoring a favore delle start up.

La creazione dell'acceleratore sulla Blue Economy FAROS è avvenuta il 10 dicembre 2021, data in cui è stato contestualmente lanciato il 1° programma di accelerazione dedicato a start up e scale up operanti nel settore della Blue Economy.

L'acceleratore FAROS dovrà realizzare:

- Attività di supporto all'ecosistema portuale che diventa parte integrante del più grande luogo di innovazione che è il porto di Taranto e ne costituisce un importante moltiplicatore del patrimonio umano, ambientale e professionale e offre occasioni per sperimentare e sviluppare tecnologie, servizi e modelli d'impresa e nuove soluzioni ai problemi della comunità portuale;
- Il 1° programma di accelerazione a favore di nr. 8 start up/scale up nazionali e internazionali da individuare mediante apposita call;
- ricerca continua di promotori e sostenitori delle iniziative di innovazione;
- istituzione e avvio di programmi (con periodicità 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;
- accompagnamento per le fasi di internazionalizzazione, commercializzazione delle soluzioni, individuazione dei potenziali clienti della soluzione e supporto alle fasi di proposition verso questi ultimi, fino alla fase di sottoscrizione di accordi/contratti/protocolli di intesa;
- reazione di network con altri incubatori/acceleratori a livello mondiale.

La concretizzazione dell'Azione avverrà attraverso la collaborazione attiva con altri enti pubblici e privati e avrà la finalità di consentire al porto di Taranto di migliorare il proprio posizionamento nel panorama della portualità nazionale ed internazionale. Attraverso l'innovazione, infatti, è possibile accentrare altresì il ruolo attivo e ambizioso di creare ed accentrare nuove opportunità di mercato. Il sito web dell'acceleratore FAROS è: www.farosaccelerator.com/



AZIONE n. 2

DIGITALIZZAZIONE DELL'ENTE

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	1. INNOVAZIONE
Stakeholder coinvolti	AdSP, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati, ecc.
Strumenti attuativi	Consp e Gare. Convenzioni ed Accordi Quadro con altri Enti e Pubbliche Amministrazioni. Gestione di un Gruppo di lavoro trasversale. Corsi di formazione su specifiche tematiche.

Descrizione e opportunità:

L'azione si prefigge di far transitare l'Autorità di sistema portuale verso il digitale, efficientando l'utilizzo delle risorse umane e strumentali, per migliorare il servizio pubblico e offrire una più efficiente organizzazione delle attività attraverso lo sviluppo del sistema informativo portuale a supporto di tutti i procedimenti amministrativi e i processi interni dell'Ente. Conseguentemente, l'AdSP dovrà procedere a:

- Digitalizzare e dematerializzare di tutti i processi interni all'Ente
- Sviluppare sistemi di integrazione ed interoperabilità con altre piattaforme telematiche nazionali
- Sviluppare sistemi aderenti alle normative di privacy (GDPR) e sicurezza (cybersecurity)
- Gestire in maniera informatizzata e centralizzata il patrimonio dell'Ente
- Esternalizzare su Cloud di tutti i sistemi informativi portuali
- Sviluppare un sistema di Cartografia Operativa in ottica IoT da interfacciare con il PCS
- Accompagnare l'intero processo con una intensa azione di accompagnamento a tutto il personale per agevolare la transizione al digitale
- Sottoscrivere accordi e partnership
- Definire (compatibilmente con le disponibilità in organico) l'ufficio responsabile della Transizione alla Modalità Operativa Digitale (art. 17 del CAD)

Il processo di digitalizzazione dell'Ente diviene fondamentale, ai sensi del nuovo Codice dell'Amministrazione Digitale e del Piano Triennale per l'informatica nella Pubblica Amministrazione, al fine di costruire una cultura innovativa e digitale per l'intera AdSPMI nonché un percorso di semplificazione organizzativa.

Revisione 2021

A dicembre è stata attivata la piattaforma di scrivania virtuale, che risiede su Cloud PA, accessibile a tutti i dipendenti dell'AdSPMI ed i moduli relativi allo sportello unico amministrativo SUA di back office, alla gestione della performance dell'Ente ed alla cartografia operativa. Si è proceduto alla sottoscrizione dell'accordo di contitolarità ADSPMI / Regione Liguria ai sensi dell'art. 26 GDPR per processi di digitalizzazione e alla nomina del Responsabile esterno ex art. 28 GDPR – LIGURIA DIGITALE per la mappatura dei processi e trattamenti privacy.

Si è inoltre provveduto alla verifica dei servizi di *cloud computing* del RTI Telecom Italia con valutazione degli aspetti afferenti all'ubicazione dei dati personali e alle modalità tecniche e organizzative adottate dal fornitore di servizi secondo le linee guida adottate dall'Autorità Garante per la *Privacy*. In particolare, il Codice della *privacy* definisce regole precise per il trasferimento dei dati personali fuori dall'Unione europea e vieta, in linea di principio, il trasferimento "anche temporaneo" di dati personali verso uno Stato extraeuropeo, qualora l'ordinamento del Paese di destinazione o di transito dei dati non assicuri un adeguato livello di tutela. Questa evenienza può verificarsi frequentemente nel caso in cui si decida di usufruire di servizi di *public cloud* invece che di modalità private o ibride. L'A.d.S.P.M.I. nell'acquisto dei servizi di *cloud* ha, quindi, tenuto in debito conto del luogo di conservazione dei dati (server ubicati in Italia) e delle misure di sicurezza tecniche e organizzative adottate al fine di ridurre al minimo i rischi di distruzione o perdita anche accidentale dei dati, di accesso non autorizzato, di trattamento non consentito o non conforme alle finalità della raccolta, di modifica dei dati in conseguenza di interventi non autorizzati o non conformi alle regole.

L'attività di implementazione delle nomine di responsabili esterni del trattamento è costantemente in corso in ragione della stipula di contratti esecutivi nell'ambito del suddetto progetto.



AZIONE n. 3

SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO (SUA)

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	1. INNOVAZIONE
Stakeholder coinvolti	AdSP, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati, ecc.
Strumenti attuativi	Consip e Gare. Convenzioni ed Accordi Quadro con altri Enti e Pubbliche Amministrazioni. Gestione di un Gruppo di lavoro trasversale. Corsi di formazione su specifiche tematiche.

Descrizione e opportunità:

L'azione si prefigge l'implementazione dello Sportello Unico Amministrativo, ovvero dell'interfaccia portuale unica con tutti i soggetti deputati ad operare in porto, a supporto dell'accoglimento e della gestione dei procedimenti autorizzativi e dei processi esterni dell'Ente. L'AdSPMI ha pertanto avviato un processo di innovazione tecnologica e di razionalizzazione volto all'adozione di strumenti applicativi che permettano di adempiere alle prescrizioni normative di carattere nazionale ed europeo. Conseguentemente, l'AdSP dovrà procedere a:

- Informatizzare di tutti i procedimenti nei confronti dell'utenza portuale attraverso un unico sistema di front office rappresentato dallo Sportello Unico Amministrativo
- Integrare il front office SUA e SUA ZES
- Utilizzare piattaforme abilitanti e (PagoPA, @bollo, ecc.)
- Utilizzare sistemi di identità digitale (SPID, CIE EIDAS)
- Sviluppare sistemi inclusivi ed accessibili
- Sviluppare sistemi aderenti alle normative di privacy (GDPR) e sicurezza (cybersecurity)
- Esternalizzare su Cloud di tutti i sistemi informativi portuali
- Sviluppare sistemi di integrazione ed interoperabilità con altre piattaforme telematiche nazionali

Il sistema informativo che si sta sviluppando, in linea con gli altri sportelli amministrativi, promuoverà la standardizzazione dei processi e la semplificazione dei procedimenti, che saranno gestiti e rilasciati in maniera più efficace ed efficiente.

Revisione 2021

A marzo è stato attivato ed entrato in esercizio lo sportello unico amministrativo SUA di front office dell'Ente il quale consente la presentazione delle istanze online dei procedimenti amministrativi. Lo stesso è accessibile tramite SPID ed EIDAS ed è integrato con i sistemi di PagoPA e @bollo. Il progetto è stato avviato attraverso un Accordo Quadro con Unioncamere.

A settembre è stato approvato il regolamento del SUA. In data 24 Marzo 2021 è stato attivato e reso operativo lo sportello unico amministrativo di front office dell'Ente il quale consente la presentazione delle istanze online dei procedimenti amministrativi.

Tale azione ha avuto un impatto con la materia connessa al trattamento dei dati personali. In particolare, per quel che attiene allo Sportello Unico Amministrativo – istituito in ottemperanza alle prescrizioni dell'art. 15 *bis* della Legge 28.1.1994 n. 84 – l'AdSP ha, sottoscritto in data 10.03.2020 il citato accordo con Unioncamere, in virtù del quale tale ultimo ente si è impegnato a fornire il servizio di realizzazione e manutenzione dello sportello informatico c.d. di front-office per conto dell'A.d.S.P.M.I. in modo da permettere all'utenza la compilazione e la presentazione di istanze relative ai procedimenti amministrativi di cui all'art. 15-*bis* L. 84/1994 e s.m.i. Nel predetto accordo, le parti hanno stabilito che il servizio innanzi indicato sarebbe stato espletato da Unioncamere, per il tramite di Infocamere, secondo le specifiche di cui all'allegato tecnico-economico posto in calce all'accordo de quo. Sotto il profilo *privacy*, sono stati elaborati i seguenti output: 1) Atto di nomina di Unioncamere a responsabile esterno per il trattamento dei dati ex art. 28 GDPR con autorizzazione espressa alla nomina del subresponsabile Infocamere S.C.p.A.; 2) Informativa ex art. 13 GDPR, da rendere per il tramite dello sportello telematico SUA, ai soggetti interessati; 3) Informativa breve di riservatezza delle comunicazioni a mezzo mail relative al SUA.



AZIONE n. 4

PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	1. INNOVAZIONE
Stakeholder coinvolti	AdSP, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Autorità di gestione del PON, Gestore Piattaforma Logistica Nazionale, Agenzia delle Dogane, Capitaneria di Porto, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati, ecc.
Strumenti attuativi	Consip e Gare. Convenzioni ed Accordi Quadro con altri Enti e Pubbliche Amministrazioni. Gestione di un Gruppo di lavoro trasversale. Corsi di formazione su specifiche tematiche.

Descrizione e opportunità:

L'azione si prefigge l'obiettivo di implementare e portare in esercizio il *Port Community System* integrato con i sistemi di security per ridurre i tempi di gestione porto ed efficientare la catena logistica, promuovendo contestualmente il dialogo telematico tra i diversi attori della comunità portuale al fine di attivare il *Taranto Digital Port* in linea con la strategia della trasformazione digitale della Pubblica Amministrazione.

Al fine di rendere il Port Community System operativo nella realtà Portuale e funzionale alle esigenze della Comunità Portuale, l'AdSP dovrà procedere a:

- Attivare la fase finale di test con l'utenza per le componenti relative ai moduli per gestione degli accessi e gestione dei varchi portuali.
- Implementare moduli software innovativi e dei sistemi di business intelligence a supporto della comunità portuale
- Sottoscrivere accordi e partnership
- Integrarsi ed interoperare con sistemi terzi pubblici e privati
- Individuare ulteriori fabbisogni informativi e di digitalizzazione dei processi portuali funzionali alle necessità della Comunità Portuale di Taranto
- Implementare nuove infrastrutture tecnologiche basate sul paradigma di Internet of Things atte a facilitare i traffici ed il lavoro portuale
- Utilizzare piattaforme abilitanti e (PagoPA, @bollo, ecc.)
- Utilizzare sistemi di identità digitale (SPID, CIE, EIDAS)
- Sviluppare sistemi inclusivi ed accessibili
- Sviluppare sistemi aderenti alle normative di privacy (GDPR) e sicurezza (cybersecurity)
- sviluppare soluzioni Open Data
- Esternalizzare su Cloud di tutti i sistemi informativi portuali
- Interfacciare il PCS con gli altri sistemi informativi portuali e con i sistemi di monitoraggio ambientale portuali

L'idea non è solo di incrementare trasparenza e visibilità in ottica di collaborazione tra gli stakeholder del porto, ma anche di combinare e condividere le informazioni al fine di supportare le scelte strategiche del Porto ed incrementarne i traffici e, conseguentemente, di facilitare la crescita economica del sistema Paese.

Revisione 2021

Nel 2021 sono stati attivati i moduli, che risiedono su Cloud PA, per la gestione degli accessi (ospiti, visitatori, provvisori ed annuali) e la relativa gestione presso i varchi portuali. Gli stessi sono attualmente operativi e utilizzati in via sperimentale da un gruppo di stakeholder selezionati ed accessibili tramite SPID ed EIDAS ed è integrato con i sistemi di PagoPA e @bollo. Il progetto è stato avviato attraverso Accordi Quadro Consip. Contestualmente è stato chiuso l'assessment dell'infrastruttura di videosorveglianza delle aree pubbliche del Porto e dei lettori targhe ai varchi con lo scopo di poterla evolvere ed ammodernare. È stata attivata l'interoperabilità col PMIS (Port Management Information System) della Capitaneria di Porto e con il terminalista SCCT (San Cataldo Container Terminal). Con riferimento all'interoperabilità con il sistema informativo dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli (AIDA) e con Rete Ferroviaria Italiana sono in corso le attività di implementazione da tutti gli enti interessati.



AZIONE n. 5

INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA DELL'AREA PORTUALE E DELLE AREE INDUSTRIALI LIMITROFE, DA ESTENDERE EVENTUALMENTE ANCHE IN AMBITO ZES

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022

1. INNOVAZIONE

Stakeholder coinvolti

AdSP, Prefettura, Questura, Ministero degli Interni, altre PA

Strumenti attuativi

Consip e Gare. Convenzioni ed Accordi Quadro con altri Enti e Pubbliche Amministrazioni. Gestione di un Gruppo di lavoro trasversale.

Descrizione e opportunità:

L'azione si prefigge la realizzazione di un sistema innovativo integrato per il controllo e la prevenzione dei reati in area a vocazione industriale e logistico-portuale delle aree coinvolte (Porto di Taranto 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 innovative al fine di rafforzare la sicurezza delle aree e aumentarne l'attrattività anche per l'istituzione della Zona Economica Speciale.

Il Progetto presentato con la denominazione "Miglioramento degli standard di sicurezza intelligente ed integrata dell'area di sviluppo produttivo e portuale di Taranto" è stato finanziato dal PON Legalità 2014-2020 e prevede la creazione di presidi con l'ausilio di apparati con video-analisi, sensori per il monitoraggio ambientale e lettori targhe che forniranno i dati ad una piattaforma PSIM (Physical Security Information Management) in grado di collezionare e correlare i dati che saranno utilizzati dalla Questura di Taranto per l'analisi preventiva dei reati.

L'implementazione del progetto, mediante un controllo mirato delle aree in questione, consentirà di incrementare anche le azioni mirate di Maritime Security in ambito portuale permettendo di creare una rete di condivisione delle informazioni tra le Amministrazioni interessate e le Forze di Polizia ottenendo così un miglioramento del livello di sicurezza di tutto l'ambito portuale.

A tal fine, l'AdSP ha in corso la progettazione del sistema integrato e provvederà ad:

- Effettuare la fornitura, posa in opera, infrastrutturazione, dotazione impiantistica e sistema di connettività degli apparati di videosorveglianza
- Effettuare la fornitura di apparati tecnologici speciali e sistemi informativi altamente innovativi
- Sviluppare sistemi aderenti alle normative di privacy (GDPR) e sicurezza (cybersecurity)

L'obiettivo è implementare un sistema strategico che favorisca la produttività e i nuovi investimenti, in quanto in grado di innalzare la capacità delle Forze dell'Ordine nel contrastare fenomeni criminali in aree a vocazione industriale nei comuni di Taranto, Massafra e Statte oltre che nell'area portuale.

In relazione allo sviluppo dell'Azione 15 l'AdSP valuterà la fattibilità della proposizione di una iniziativa analoga in ambito ZES.

Revisione 2021

Nel 2021 si avvia a conclusione la progettazione e la programmazione di gara per il 2022. La progettualità viene suddivisa in due moduli principali attraverso l'ingresso in qualità di beneficiario del Consorzio ASI.

Il modulo da implementare nel porto di Taranto è composto dalle seguenti attività:

- Integrazione e ampliamento dell'attuale sistema di videosorveglianza del porto;
- Posa in opera di fibra ottica nel porto;
- Installazione di una control room presso la Questura di Taranto per la gestione condivisa dei dati;
- Implementazione del PSIM (Physical Security Information Management), il sistema intelligente di gestione dei dati acquisiti tramite videocamere e lettori targhe relativi alle aree oggetto di intervento;
- Acquisto di un mezzo mobile per le attività di monitoraggio delle aree oggetto di intervento.



AZIONE n. 6

APPROVVIGIONAMENTO DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI E SVILUPPO DEI CARBURANTI ALTERNATIVI E LNG

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	2. SOSTENIBILITA'
Stakeholder coinvolti	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
Strumenti attuativi	Servizi di ingegneria, programmazione dei lavori/partenariato pubblico privato

Descrizione e opportunità:

Il D.Lgs. 4 agosto 2016 n. 169 prevede che sia redatto il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), al fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂. Pertanto, questa AdSP, in accordo al cit. disposto normativo, ha predisposto detto Documento, che è stato adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 12/19 del 18.12.2019.

Lo sviluppo del sistema portuale, e dei servizi in esso offerti, passa quindi attraverso una gestione efficiente ed efficace delle risorse anche in chiave energetico-ambientale, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali e riduzione dei costi di gestione e che consentono importanti risultati nella riduzione delle emissioni di gas serra e in particolare di CO₂.

L'Obiettivo dell'AdSP MI è di ridurre i consumi di energia fossile e le emissioni di gas serra del 15% in 10 anni, contribuendo a salvaguardare la salute e il benessere dei lavoratori e della popolazione.

Tra le strategie poste in essere dall'AdSP, particolare attenzione è stata posta a:

- 1) Riduzione dei consumi energetici dei natanti, dalle grandi navi ai piccoli natanti di servizio;
- 2) Riduzione dei consumi energetici degli edifici e delle strutture e infrastrutture portuali;
- 3) Misure di incentivazione alla realizzazione di opere di efficientamento energetico e di impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile;

Riguardo al primo punto, è noto come la maggior parte delle emissioni in atmosfera che avviene nelle infrastrutture portuali è imputabile alla sosta delle navi in banchina, causate principalmente dalla necessità di produrre energia elettrica per il mantenimento in funzione di tutti gli apparati elettrici a bordo. Una sostanziale riduzione delle emissioni in atmosfera dovuto alla produzione di energia elettrica dei natanti fermi in banchina può essere ottenuto tramite la fornitura diretta di energia elettrica tramite sistemi di "cold ironing" riducendo o annullando l'uso di gruppi elettro-generatori in dotazione alle navi.

Al fine di dare attuazione al presente punto, l'AdSP ha ottenuto, nell'ambito delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e nella fattispecie alle risorse destinate agli interventi di *Elettrificazione delle banchine (Cold ironing)* di cui all'art. 1, comma 3 lett. e) del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n.330 del 13.08.2021, il finanziamento dei seguenti interventi:

- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del porto di Taranto;
- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Molo Polisettoriale del porto di Taranto;
- Realizzazione di un impianto di cold ironing presso il Pontile Petroli del porto di Taranto.

Tali interventi sono stati inseriti nel Programma triennale dei lavori pubblici 2022/2024 e le relative attività di progettazione sono state inserite nel Programma biennale degli acquisti di forniture e servizi 2022/2023.

Particolare attenzione è stata inoltre posta per sviluppare nel Porto di Taranto un sistema di alimentazione delle navi e dei veicoli stradali a GNL. A tal proposito l'AdSP ha avviato nel 2020 una gara per l'affidamento sotto soglia di un servizio per la redazione del documento di fattibilità delle alternative progettuali di un impianto di stoccaggio e distribuzione del GNL nel Porto di Taranto, gara che purtroppo è risultata infruttuosa.

Pertanto, l'Ente ha avviato diverse interlocuzioni con Operatori economici leader nel settore per forme di cooperazione tra Enti pubblici e soggetti privati, come il Partenariato Pubblico Privato, con lo scopo di finanziare, costruire e gestire l'infrastruttura e fornire il servizio di interesse pubblico.

Con riferimento al secondo e terzo punto, l'Ente ha ricevuto da parte di un Operatore Economico una proposta di PPP ai sensi dell'art. 183 comma 15 del D.Lgs. 50/2016 per un contratto di prestazione energetica, avente ad oggetto la riqualificazione energetica degli impianti, il relamping LED della pubblica illuminazione e l'installazione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili. Tale proposta è attualmente in fase di istruttoria e verifica per la successiva eventuale valutazione della pubblica utilità e della fattibilità tecnica ed economica.

Infine l'ente, al fine di agevolare il processo di transizione energetica del Porto di Taranto, ha avviato un servizio con Rina Consulting SpA, società leader nel settore energy e mobility, per il supporto tecnico specialistico a sostegno delle azioni che l'Energy Manager dell'AdSP dovrà intraprendere in materia di Project Financing, per l'aggiornamento del Documento di Pianificazione Energetico-



ambientale nonché per la valutazione di investimenti a supporto della graduale decarbonizzazione del Porto di Taranto, anche con riferimento alla costruzione del Masterplan dell'Ecopark.

L'AdSP, inoltre, sta promuovendo il progetto SMARTPORT, ammesso a finanziamento nell'ambito del Programma Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014-2020, con il quale si propone di introdurre un'ottimizzazione del risparmio energetico e raggiungere alti livelli di efficienza energetica con l'obiettivo di promuovere l'efficientamento energetico dei porti, in linea con gli obiettivi di riduzione delle emissioni posti dall'UE a partire dal 2020. Il progetto cerca di fornire risposte innovative alle sfide di ammodernamento tecnologico ed energetico dei porti attraverso un sistema di illuminazione in ambito portuale altamente tecnologico che utilizza moduli LED innovativi che garantiscono un utilizzo di lunga durata e un'efficienza straordinariamente alta che consente di abbattere i costi di manutenzione e sostituzione.



AZIONE n. 7

SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AMBITO PORTUALE

<i>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</i>	2. SOSTENIBILITA'
<i>Stakeholder coinvolti</i>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni; Cittadinanza; Trasporti pubblici e privati
<i>Strumenti attuativi</i>	Partnership; Pubblicità; Appalti di servizi; Rilascio di concessione demaniale.

Descrizione e opportunità:

Il D.Lgs. 4 agosto 2016 n. 169 prevede che sia redatto il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), al fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂. Pertanto, questa AdSP, in accordo al cit. disposto normativo, ha predisposto detto Documento, che è stato adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 12/19 del 18.12.2019.

Nello specifico, come misure per consentire la riduzione delle emissioni di CO₂ in ambito portuale, nel DEASP, tra le altre cose, si incentiva la conversione dei mezzi di trasporto interni da alimentazione a combustibili fossili ad alimentazione elettrica. L'AdSP riconosce che la mobilità elettrica presenta grandi potenzialità in termini di riduzione dell'inquinamento sia atmosferico che acustico e offre la possibilità di numerose applicazioni a livello cittadino, tra le quali la mobilità privata su due e quattro ruote, il trasporto pubblico, la logistica, la gestione delle flotte.

Per questo motivo, l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio ha sottoscritto un protocollo d'intesa con ENELX, nell'ambito del quale è stata installata un'infrastruttura di ricarica fast recharge in prossimità dell'area di parcheggio aperta al pubblico situata a Taranto in via Cristoforo Colombo, in prossimità del ponte di pietra, sito che costituisce un punto di sosta ideale dove poter ricaricare il veicolo elettrico in circa 20 minuti in ingresso/uscita dalla città.

Tali infrastrutture abilitano la ricarica di tutti gli autoveicoli attualmente in commercio e sono gestite con le più avanzate tecnologie informatiche per il controllo e la gestione remota ("Electric Mobility Management").

Inoltre, nell'ambito della proposta di PPP richiamata nell'Azione di piano n.6, è previsto l'avvio di un servizio di Green Mobility che consiste nella fornitura di veicoli basso emissivi, elettrici o ibridi, e l'installazione di n.3 colonnine per la ricarica elettrica dei veicoli.



AZIONE n. 8

SVILUPPARE L'AMBITO DELLA CIRCULAR ECONOMY

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	2. SOSTENIBILITA'
Stakeholder coinvolti	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
Strumenti attuativi	Servizi di ingegneria, partecipazione a progetti europei, workshop ed eventi

Descrizione e opportunità:

Il concetto di economia circolare risponde al desiderio di crescita sostenibile, nel quadro della pressione crescente a cui produzione e consumi sottopongono le risorse mondiali e l'ambiente. Finora l'economia ha funzionato con un modello "produzione-consumo-smaltimento", modello lineare dove ogni prodotto è inesorabilmente destinato ad arrivare a "fine vita",

In questa ottica l'Ente si propone di essere un punto di riferimento nei confronti dell'utenza e delle altre Amministrazioni interessate al fine di incentivare e promuovere attività di sensibilizzazione volte ad un miglioramento dell'utilizzo delle risorse.

In relazione a questo l'Ente prevede attività di sensibilizzazione volte alla diffusione delle pratiche previste dal piano di raccolta e di gestione dei rifiuti redatto ai sensi del D.Lgs. 182/03 ed approvato dalla Regione Puglia al fine di incentivare la raccolta differenziata e il recupero dei rifiuti. Nella redazione dell'adottato piano dei rifiuti sono stati coinvolti tutti gli stakeholder al fine di acquisire un quadro reale dello stato di fatto esistente in porto per ciò che attiene la produzione e la gestione dei rifiuti ed intraprendere azioni di sensibilizzazione conseguenti.

L'Ente come dichiarato nel sistema di gestione ambientale, certificato conformemente alla norma UNI EN ISO 14001, promuove attività di analisi e valutazione sistematica delle attività, svolte in ambito portuale, che possono interferire con il mantenimento di un adeguato livello di qualità dell'ambiente.

Una volta nota la situazione ambientale del porto sono stati definiti gli obiettivi di sostenibilità ambientale da conseguire, nonché le strategie e gli interventi per perseguirli, considerando una serie di soluzioni che consentano, nel prossimo triennio, di avviare azioni e interventi mirati a ridurre la produzione di rifiuti, incentivarne il recupero, sensibilizzare l'utenza portuale all'utilizzo di prodotti e servizi sostenibili ed in generale ad una maggiore attenzione alle tematiche ambientali.

Per tale ragione questa AdSP ha inserito anche nella propria politica ambientale la volontà di partecipare a progetti e programmi europei volti a garantire una crescita economica e un'occupazione sostenibili attraverso un uso migliore delle risorse.

In tale ambito l'Ente continuerà ad aderire regolarmente e partecipare fattivamente a progetti ed iniziative comunitarie in tema di economia circolare, che riconducano alle tematiche connesse all'European Green Deal con particolare riguardo a green shipping, ports and logistics.

Revisione 2021

In relazione alla scheda n. 8 le attività svolte dall'Ente sono:

Rinnovo della certificazione, ai sensi della norma ISO 14001:2015, del sistema di gestione ambientale. Certificazione ottenuta nel mese di giugno 2021.

L'Ente ha partecipato a progetti di carattere europeo quale ECOWAVES realizzando uno studio in relazione allo stato della situazione dei rifiuti prodotti dalle navi; sta predisponendo gli atti per la realizzazione di nuove isole ecologiche e relative attività di monitoraggio nell'ambito della partecipazione alla seconda fase del progetto.

In fase di predisposizione del bando di gara per la raccolta e la gestione dei rifiuti nelle aree comuni del porto di Taranto è stata richiesta lo svolgimento di campagne di sensibilizzazione degli utenti verso la raccolta differenziata da parte dell'appaltatore.

L'Ente continua a monitorare la produzione dei rifiuti prodotti nelle aree comuni promuovendo attività di sensibilizzazione come la distribuzione di opuscoli realizzati ad hoc dalla società che gestisce il servizio e che sono stati distribuiti anche in occasione dei port days 2021.

E' stato dato il patrocinio dell'Ente ad attività svolte nello svolgimento di iniziative volte alla economia circolare, con particolare focus anche sulla problematica dei porti circolari ad esempio all'evento svolto in data 29/30 settembre 2021 presso l'Università di Taranto. Il 5 novembre 2021, l'AdSP del Mar Ionio ha ospitato, in versione totalmente digitale, un web meeting sul tema "Taranto smart green port: nuovi scenari di sviluppo sostenibile ed efficientamento energetico nel Porto di Taranto". Tali iniziative sono state promosse sui canali web e social dell'Ente.

In materia di formazione alcuni dipendenti hanno partecipato a corsi specifici quali quelli organizzati all'interno del Progetto EEN Bridg€conomies - Eventi formativi sull'economia circolare organizzati da Union Camere e dall'Ordine degli Ingegneri di Taranto in modalità webinar.



Si riporta elenco dei corsi svolti:

- 16/06/2020 “Green public procurement: i criteri ambientali minimi” organizzato da Union Camere cui hanno partecipato dipendenti delle Sezioni Economato, Ambiente, Gare e Sicurezza;
- **20/07/2020 "Webinar introduttivo sui principi generali dell'economia circolare"** organizzato da Union Camere **cui ha partecipato dipendente della Sezione Sicurezza**
- 25/01/2021 “Economia circolare: il riciclo e il riuso dei rifiuti” organizzato dall’ordine degli ingegneri di Taranto cui ha partecipato **dipendente della Sezione Sicurezza;**
- 05/05/2021 “Focalizzazione MUD 2021” organizzato da Union Camere **cui ha partecipato dipendente della Sezione Sicurezza;**
- 16/11/2021, “Cessazione della qualifica di rifiuto”, organizzato da Union Camere **cui ha partecipato dipendente della Sezione Sicurezza;**
- **17/11/2021 “Valorizzazione sottoprodotti e economia circolare”** organizzato da Union Camere **cui ha partecipato dipendente della Sezione Sicurezza.**

Sono in programma altresì i seguenti webinar cui si ritiene utile la partecipazione del personale dipendente:

- 14 dicembre 2021 “Cessazione della qualifica di rifiuto”;
- 11 gennaio 2022, “Emissioni in atmosfera”;
- 25 gennaio 2022, “Vidimazione virtuale dei formulari[GL1][GL2]”.

Si ritiene utile continuare con il coinvolgimento di tutte le direzioni dato che l’argomento è di carattere trasversale.

In tema di economia circolare, le finalità connesse al progetto Eco-industrial Park (link: <https://port.taranto.it/index.php/it/intermodalita-e-logistica/logistica/eco-park>) - la cui strategicità è stata pienamente riconosciuta a livello nazionale e comunitario con l’inserimento nel PNRR - rappresenta un’ulteriore occasione di sviluppo per il territorio ionico. Nel complesso, l’infrastruttura si candida come luogo di insediamento sia per attività di produzione che logistiche, caratterizzate da un forte grado di innovazione - anche energetica - e legate ai flussi di import export dei traffici portuali.



AZIONE n. 9

GOVERNANCE INNOVATIVA PER TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 2 <i>SOSTENIBILITÀ</i>
Stakeholder coinvolti	<i>Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Organismo Indipendente di Valutazione, Personale AdSP, Istituzioni pubbliche e private appartenenti al network dell'Ente, ecc.</i>
Strumenti attuativi	Workshop / incontri/ seminari/ meeting in modalità hackathon / Open Space Technology, laboratori, training e aggiornamento specialistico, questionari, web surveys, ecc.

Descrizione e opportunità:

Il tema della sostenibilità abbraccia una serie di dinamiche e processi interni ed esterni all'Ente, sia quelli prettamente connessi al sistema ambientale ed energetico che quelli afferenti le dinamiche di governance istituzionale. In tale ottica, l'AdSP, a partire dal precedente periodo di programmazione strategica, ha inteso rigenerare i propri processi di *policy making* valorizzando il concetto di "open *policy*" attraverso l'introduzione di metodologie innovative impiegate sul principio della partecipazione e dell'inclusione quali strumenti efficaci e dinamici che necessitano di essere standardizzati ed integrati per accrescere ulteriormente i valori della trasparenza e del buon governo in seno all'AdSP.

Revisione 2021

Fino al dicembre 2021 l'Ente ha portato avanti ogni azione utile al rafforzamento della propria strategia garantendo la sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio-lungo periodo, attraverso la promozione di politiche volte ad accrescere la fiducia e l'accountability istituzionale

In particolare, l'azione si è concretizzata in numerose attività condotte dall'Ente e che hanno visto la partecipazione di stakeholder interni ed esterni all'AdSP, al fine di consolidare le relazioni e rigenerare i legami con le istituzioni del territorio e con l'ecosistema logistico e portuale jonico. Nello specifico, l'Ente ha ritenuto di prevedere un coinvolgimento attivo degli stakeholder – attraverso la somministrazione di questionari online - nelle seguenti occasioni:

- Predisposizione del Sistema di misurazione e valutazione della performance 2020 – 2022 dell'AdSP del Mar Ionio
- Predisposizione del nuovo Piano Operativo Triennale 2020 – 2022 dell'AdSP del Mar Ionio
- Questionario sul Benessere Organizzativo dell'AdSP del Mar Ionio
- La revisione 2021 annuale del POT 2020-2022

Nell'ambito della propria mission istituzionale, l'Ente ha promosso la più ampia apertura a momenti di condivisione e partecipazione incoraggiando il dialogo sia nell'ambito di progettualità dell'AdSP (es. progetto "Open Port") che attraverso una rinnovata azione di comunicazione che ha visto la creazione di specifiche campagne social, l'organizzazione e la partecipazione ad eventi in modalità fisica e virtuale, la partecipazione ad incontri con studenti appartenenti ad Istituti di ogni ordine e grado. In particolare:

- dal marzo 2021, l'AdSP partecipa attivamente ai lavori del Gruppo sulle Disuguaglianze di Genere nato in seno ad Assoporti per promuovere il progetto "Women in Transport – the challenge for Italian Ports" con l'obiettivo di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale, anche attraverso l'attivo coinvolgimento del cluster portuale jonico.
- Dal punto di vista della Governance interistituzionale volta al miglioramento delle relazioni tra Porto e Città, nel 2019 è stato stipulato l'accordo per la stesura del Piano Urbanistico Esecutivo - nella area tipizzata come INT1 nel Piano regolatore portuale - tra l'ADSP del Mar Ionio e il Comune di Taranto, i cui elaborati definitivi sono stati completati nel 2021.

Nel corso del 2021 l'Ente, al fine di rispondere all'obiettivo istituzionale generale n. 4 di cui alla Direttiva n. 166 in data 21/04/2021 del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), ha predisposto il proprio **modello di rendicontazione di sostenibilità** dell'Ente, propedeutico alla definizione del **Bilancio di sostenibilità**, strumento che l'AdSP presenterà nel 2022 partendo dai risultati di attività e progetti - espressi nel rendiconto economico-finanziario e nelle relazioni annuali che l'AdSP elabora ai sensi della L.84/94. Il bilancio di sostenibilità rappresenta un modello di rendicontazione di impatto molto dettagliato che si concentra sugli effetti dell'attività delle organizzazioni, sui portatori di interesse (stakeholder), rispetto a tre dimensioni principali: ambientale, sociale ed economica.

Il processo avviato nel 2021 rappresenta il risultato naturale di un progetto ambizioso che l'Ente sta attuando già da tempo anche con metodologie volte alla partecipazione e all'accrescimento dei livelli di accountability istituzionale.



Ciò premesso, per il 2022, la presente azione si orienterà verso il consolidamento dei risultati già raggiunti dall'Ente nel periodo oggetto di analisi nella revisione 2021 e che, ad ogni buon fine, si riportano di seguito:

- Il consolidamento delle relazioni dell'Ente, sia al suo interno che all'esterno, attraverso una rigenerazione dei legami con le istituzioni del territorio e con gli stakeholder dell'ecosistema logistico e portuale jonico;
- L'introduzione di nuovi elementi di governance istituzionale in grado di produrre risultati sia all'interno (organizzazione dell'Ente e cluster portuale) che all'esterno (territorio, istituzioni, ecc.);
- L'apertura a momenti di condivisione e partecipazione che puntino ad introdurre nuove 'strategie di indagine' volte accrescere il carattere inclusivo dei processi ed innescare momenti di confronto e condivisione con gli attori appartenenti all'ecosistema portuale jonico al fine di raggiungere la completa integrazione delle policy dell'AdSPMI con il territorio;
- La standardizzazione delle metodologie già sperimentate nella definizione delle politiche organizzative e programmatiche dell'Ente che abbiano anche ricadute sulla Città-Porto di Taranto.



AZIONE n. 10

“PORTO E CITTÀ”: (RI)COSTRUZIONE DI LEGAMI E RELAZIONI CON IL TERRITORIO ATTRAVERSO LA MATERIALIZZAZIONE DI UNA NUOVA IDENTITÀ TERRITORIALE BASATA SULLA CULTURA DEL MARE.

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 3 “PORTO E TERRITORIO”
Stakeholder coinvolti	Comune di Taranto, Assoporti, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cittadinanza, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Unione Europea, Ministeri, GAL del territorio, laboratori urbani, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, ecc.
Strumenti attuativi	Eventi (es. Taranto Port Days) Workshop – Forum – Accordi e Partnership - visite formative, progetti nazionali ed europei, nuove membership, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.) e social media, training e aggiornamento specialistico, ecc

Descrizione e opportunità:

L'azione nasce come naturale prosecuzione del lavoro di revisione attuato nell'ambito della precedente programmazione triennale ed ambisce a dare nuovo impulso rigenerativo alle azioni già attuate dall'Ente attraverso la strutturazione di nuove iniziative e progettualità finalizzate alla valorizzazione della *cultura del mare* quale valore identitario grazie al quale porre il porto e l'intera città di Taranto al centro di un processo di (ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio.

In tale ottica, il binomio porto–città di Taranto sarà valorizzato sì attraverso la continuità fisica e infrastrutturale del porto di Taranto verso la città sia grazie al rinnovato waterfront - che costituisce azione a sé nell'ambito del presente documento – ma anche grazie ad iniziative promosse dall'AdSP e volte a materializzare una rinnovata identità della città basata sul concetto di *floating community*, in linea con le buone pratiche promosse da altri porti europei.

Revisione 2021

Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo- portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, l'Ente ha portato avanti tutte le iniziative previste in fase di costruzione del POT 2020-2022, sia a livello locale che nazionale ed internazionale, elevando il ruolo e la conoscenza di Taranto port-city in numerosi contesti ed iniziative.

Nel periodo di riferimento della presente revisione annuale l'Ente ha portato avanti le seguenti attività prioritarie che troveranno nel 2022 la loro massima attuazione ed impatto rispetto alle finalità sottese al presente Piano:

- accordi e partnership con realtà locali, nazionali, europee ed internazionali aventi ad oggetto lo sviluppo del rapporto porto-città, anche attraverso lo scambio di know-how e buone pratiche;
- partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare (partecipazione a meeting online e in presenza promossi dall'Associazione AIVP (es. AIVP Port and City Days del 25-26 novembre 2021);
- partecipazione ad iniziative promosse da Istituti Scolastici ed Associazioni locali; ecc.
- attività di docenza finalizzate alla diffusione della cultura del mare;
- supporto ad iniziative di diffusione della cultura del mare anche attraverso il riconoscimento del Patrocinio gratuito
- realizzazione di eventi ed iniziative in ambito portuale (Taranto Port Days 2020 e 2021)
- Realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche (sia nell'ambito di progetti dell'Ente che su specifica richiesta da parte di Istituti Scolastici del territorio);
- Partecipazione a corsi di formazione dedicati al tema porto-città.
- Realizzazione di un progetto partecipativo per la divulgazione della cultura del mare e la beneficenza a favore dei più piccoli
- Supporto alle attività promosse dal Comitato Nazionale Welfare porto di Taranto per il tramite dell'Associazione “Stella Maris”.



AZIONE n. 11

SVILUPPO DELL' "OPEN PORT - EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO"

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 3 "PORTO E TERRITORIO"
Stakeholder coinvolti	Comune di Taranto, Assoport, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, terminalisti, MarTa, cittadinanza, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Ministeri, GAL del territorio, laboratori urbani, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, ecc.
Strumenti attuativi	Accordi e partnership, mostre/manifestazioni, aule multimediali, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.), visite formative, accoglienza scolaresche, videoconferenze, ecc

Descrizione e opportunità:

L'azione ambisce a sostenere il processo di progettazione e realizzazione di una sede multifunzione (c.d. "port exhibition centre"), come struttura per la presentazione del contesto portuale (centro visite, centro mostre e manifestazioni/conferenze; centro informativo/interattivo, ...).

Revisione 2021

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, in linea con gli obiettivi sottesi al Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Ente ha dato avvio e sta attualmente coordinando le attività di progettazione del port center di Taranto denominato "Open Port - Exhibition center del Porto di Taranto", contenitore di divulgazione della cultura marittimo-portuale che ambisce a divenire il primo port center del Mezzogiorno nonché hub di esperienze immersive capaci di connettere il porto con la città di Taranto, agendo quale centro educativo, informativo e di interazione aperto alla cittadinanza

Con l'obiettivo di celebrare la *risorsa mare*, l'AdSP, in data 2/10/2021, ha presentato alla comunità digitale e all'intero ecosistema portuale di Taranto un'anteprima del progetto "Open Port" che l'Ente lancerà ufficialmente, nella sua veste virtuale, a conclusione delle attività di progettazione attualmente in corso e che si protrarranno fino alla fine del 2021. Il Port Center si inserisce nel più ampio programma di azioni intraprese dall'AdSP - in sinergia con l'Amministrazione Comunale di Taranto - volte ad **aprire il porto a nuove dinamiche di sviluppo ed interazione** con la città portuale di Taranto e con la rete internazionale delle port-cities, attraverso progetti di conoscenza e divulgazione del patrimonio portuale che riconosce, nella risorsa mare, la sua massima espressione identitaria.

In tale contesto, è stato avviato un inedito processo di costruzione dei temi e delle attività che andranno ad animare l'Open Port di Taranto, grazie alla preziosa collaborazione con il team di professionisti esperti in allestimento e comunicazione museale che è attualmente al lavoro con l'obiettivo di coinvolgere la rete di attori pubblici e privati nonché l'intero cluster portuale jonico al fine di raccogliere il qualificato contributo di testimoni privilegiati della storia passata e delle vicende attuali di Taranto e del suo porto. Uomini e donne che, con grande entusiasmo e viva partecipazione, stanno contribuendo alla propagazione di conoscenze e aneddoti portuali ma anche alla condivisione di materiale documentale, iconografico, referenze storiche e testimonianze dirette. *Open Port* è un cantiere aperto, un percorso di scoperta non di soli contenuti ma di esperienze umane e ludiche in cui sta prendendo forma l'idea progettuale in un concept originale e innovativo per il panorama dei *Port Center*. L'AdSP sta facendo del coinvolgimento territoriale e dell'ascolto delle sue istanze la base su cui costruire una visione strategica sotto l'ottica della sostenibilità, dell'innovazione, dell'inclusione e del senso di appartenenza. Un contenitore - inizialmente virtuale che troverà collocazione fisica nel Centro Servizi Polivalente "Falanto" - che, con i suoi contenuti e i linguaggi moderni e condivisi, apra le porte del porto ad un target di visitatori attivi, più o meno giovani, un luogo aperto a nuove idee e nuove rotte: un Open Port.

Pagine social dedicate al progetto:

Facebook: <https://www.facebook.com/OpenPortTaranto>

Instagram: https://www.instagram.com/openport_taranto/



AZIONE n. 12

PIANO DI INTERVENTI DI RIGENERAZIONE DI AREE “LEISURE/AMBIENTALI” IN AMBITO PORTUALE E URBANO: IL WATERFRONT COME INFRASTRUTTURA FISICA E SOCIALE IN GRADO DI GENERARE NUOVE CONFIGURAZIONI E DIMENSIONI PROGETTUALI.

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	3. PORTO E TERRITORIO
Stakeholder coinvolti	Municipalità; altri enti territoriali; operatori portuali; cittadinanza.
Strumenti attuativi	Piano urbanistico esecutivo, Concorsi di idee e di progettazione

Descrizione e opportunità:

L'obiettivo è quello di concretizzare, sotto l'aspetto percepibile della qualità degli spazi, l'impegno dell'AdSPMI – 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.

Per tale ragione nel dicembre 2019 è stato stipulato l'accordo per la stesura del Piano Urbanistico Esecutivo - nella area tipizzata come INT1 nel Piano regolatore portuale - tra l'ADSP del Mar Ionio e il Comune di Taranto per disegnare l'assetto delle aree di interfaccia città- porto.

Gli elaborati definitivi del PUE INT-1 sono stati completati nel 2021. Ai fini delle successive incombenze legate al percorso amministrativo di approvazione del PUE sono prossime all'avvio le seguenti attività:

- procedura di assoggettabilità a VAS;
- acquisizione del parere di compatibilità paesaggistica;
- indizione della conferenza di servizi per l'acquisizione dei pareri degli Enti e Amministrazioni interessate.

Le scelte strategiche da assumere con detto Piano urbanistico esecutivo - coerenti con quelle assunte nel Piano regolatore portuale approvato, anche attraverso il coinvolgimento della cittadinanza - permetteranno un nuovo assetto del waterfront, inteso come infrastruttura fisica e sociale in grado di generare nuove configurazioni e dimensioni progettuali.

In questa prospettiva di avvicinamento e di integrazione fra porto e città, l'AdSPMI avvierà, una volta approvato il Piano urbanistico esecutivo ed attraverso il coinvolgimento partecipativo della cittadinanza e di giovani professionisti (es. concorso di idee per giovani architetti), uno o più progetti integrati orientati allo sviluppo 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.) volti alla fruizione della cittadinanza.



AZIONE n. 13

EFFICIENTAMENTO ED OTTIMIZZAZIONE DEI SERVIZI PORTUALI

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'
Stakeholder coinvolti	Servizi portuali, Servizi tecnico nautici, Imprese Portuali, Operatori portuali, Agenzia delle Dogane, USMAF, P.I.F., Capitaneria di Porto, ASL, VV.F., stakeholder pubblici e privati, ecc.
Strumenti attuativi	Indagine conoscitiva

Descrizione e opportunità:

L'azione nasce dall'esigenza di studiare – ai fini della condivisione e della identificazione di azioni correttive – gli elementi che limitano la competitività del Porto e che incidono sulla capacità di penetrazione nel mercato di riferimento e, in generale, sull'attrattività dello scalo.

L'obiettivo dell'azione è quindi quello di individuare le modalità per incidere sui costi e sui tempi di movimentazione delle merci ma anche quello di riuscire a raggiungere i potenziali clienti del porto con una rappresentazione chiara e corretta della realtà portuale ionica. A tal fine si pensa di proseguire l'attività di ascolto avviata in seno all'Organismo di partenariato della risorsa mare per poi valutare la possibilità di condurre un'analisi di confronto tra lo scalo Tarantino e altri porti di riferimento, al fine di mettere a fuoco i principali gap di competitività in relazione allo specifico aspetto dei servizi portuali.

Revisione 2021

Tra il 2020 ed il 2021 l'Ente ha proseguito la propria azione interlocutoria con il cluster portuale, con l'obiettivo di intercettare criticità e proposte migliorative e individuare soluzioni condivise.

In particolare, nel corso del 2021, l'Ente ha finalizzato un Protocollo di Intesa con Assarmatori, Confitarma e Federagenti per l'avvio di una collaborazione volta alla realizzazione di uno studio sulla competitività del porto di Taranto in comparazione con i maggiori porti nazionali ed europei. Con il citato Protocollo le Parti hanno inteso avviare una collaborazione in quanto risulta necessario condurre un approfondimento sull'offerta di servizi alla nave e al carico (merci e passeggeri) nel porto di Taranto nell'ottica di una razionalizzazione e di una più efficace organizzazione degli stessi. Partendo da una conoscenza dei principali indicatori di competitività di un porto di rilevanza internazionale, l'indagine sarà finalizzata ad analizzare le performance del Porto di Taranto, attraverso l'individuazione e lo studio delle caratteristiche e dei fattori che, rispetto ai competitors mediterranei e nordeuropei, costituiscono elementi imprescindibili per lo sviluppo di nuovi traffici e la valorizzazione del ruolo nell'ambito della rete di collegamenti marittimi e intermodali in area EuroMed. Quanto sopra consentirà di mettere a fuoco i principali e fisiologici gap di efficienza in relazione a specifici aspetti del sistema portuale (servizi portuali) e supportare l'AdSP nel delineare una strategia capace di incidere sul riposizionamento competitivo dello scalo jonico attraverso la ricerca di un modello di business che individui un equilibrio tale da soddisfare l'interesse pubblico e quello imprenditoriale degli operatori del porto e del suo indotto in modo commisurato rispetto agli effettivi fabbisogni di tutti gli stakeholder che, a vario titolo, operano nell'area captive e contestabile cui lo scalo oggi si colloca. Con il protocollo sarà, infatti, avviato un percorso di analisi che sia finalizzato alla realizzazione di uno studio comparativo – anche attraverso tecniche di benchmarking – volto alla definizione di una fotografia realistica dei fattori di competitività del porto di Taranto che parta dallo status attuale (as is) dello scalo e punti all'individuazione degli asset da sviluppare ed implementare nell'ottica di elevare i margini di efficienza dello scalo (to be) ai fini del completamento dell'offerta del porto di Taranto e dell'incremento e diversificazione dei traffici.



AZIONE n. 14

EFFICIENTAMENTO ED OTTIMIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE ED IMPLEMENTAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE.

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'
Stakeholder coinvolti	Professionisti, Operatori economici di servizi e lavori, Altre Amministrazioni
Strumenti attuativi	Adesione a bandi nazionali ed europei, servizi di ingegneria, appalti di servizi e lavori.

Descrizione e opportunità:

L'obiettivo è quello di completare le azioni già previste nell'asse "B" del POT 2017-2019 (revisione 2019 – Pillar "Traffici, logistica e competitività") e di sviluppare nuove azioni strategiche attraverso l'adozione e l'attuazione della programmazione triennale delle opere pubbliche. L'opportunità è quella di completare il processo di trasformazione del porto di Taranto, connesso e strutturato, che sia motore propulsivo dello sviluppo economico della città, in grado di sviluppare policy innovative, basate sui principi nazionali e comunitari, ed in grado di contaminare l'intero territorio circostante. In tema di infrastrutture la vision è quella di 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 che per l'intero comprensorio portuale) e agli obiettivi di sostenibilità energetico-ambientale. Gli interventi infrastrutturali in corso, già previsti nel POT 2017-2019, e quelli da implementare consentiranno il miglioramento della competitività nell'ambito dei trasporti di rinfuse liquide, rinfuse solide, general cargo, container, Ro-Ro e crociere.

Con Decreto n. 132 del 21.10.2021 è stato adottato dall'AdSP il programma triennale 2022-2024 e l'elenco annuale dei lavori pubblici 2022, redatto in conformità alle disposizioni di cui al DM n. 14 del 16.01.2018.

Gli interventi ultimati sono i seguenti:

1. *Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)*
2. *Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo*
3. *Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1*
4. *Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi*

Gli interventi in fase di esecuzione sono i seguenti:

1. *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*
2. *Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo (Edificio Falanto)*
3. *Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante*

Gli interventi da avviare nel corso del triennio 2022-2024 sono i seguenti:

1. *REALIZZAZIONE DEL NUOVO VARCO EST*
2. *REALIZZAZIONE DEI PARCHEGGI DI SUPERFICIE NELLE ADIACENZE DEL VARCO EST E ADEGUAMENTO DEGLI ARREDI DELLE BANCHINE IN RADICE DEL MOLO SAN CATALDO*
3. *COMPLETAMENTO DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO IN CALATA V NEL PORTO DI TARANTO*
4. *EX STAZIONE TORPEDINIERE – DISMISSIONE DAGLI USI MILITARI, RECUPERO/VALORIZZAZIONE CULTURALE-TURISTICA DELL'AREA "EX STAZIONE TORPEDINIERE" NEL MAR PICCOLO DI TARANTO CON CONTESTUALE RICOLLOCAZIONE DI FUNZIONI DELLA M.M. – 1 LOTTO*
5. *REALIZZAZIONE DELLA NUOVA CASERMA DELLA GUARDIA DI FINANZA NEL PORTO DI TARANTO*
6. *DRAGAGGIO DI BONIFICA E MANTENIMENTO DEI FONDALI ANTISTANTI I MOLI DEL PORTO IN RADA*
7. *RIFIORIMENTO DELLE OPERE DI PROTEZIONE DALLA AGITAZIONE ONDOSA DEL PORTO DI TARANTO E DELLA RADA DI TARANTO*
8. *RIQUALIFICAZIONE E PROLUNGAMENTO DELLA DIGA A SCOGLIERA A PROTEZIONE DEL PRIMO E SECONDO SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO*



9. ADEGUAMENTO E RIQUALIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE DELL'AREA EX SCIVOLO IN DARSENA TARANTO
10. ADEGUAMENTO E PROTEZIONE DEL LITORALE TRA IL MOLO SANT'ELIGIO ED IL CASTELLO ARAGONESE
11. DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO A GIORNO IN C.A.P. DEL LATO PONENTE DEL MOLO SAN CATALDO
12. REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO DI COLD IRONING PRESSO LE BANCHINE PUBBLICHE DEL PORTO DI TARANTO;
13. REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO DI COLD IRONING PRESSO IL MOLO POLISETTORIALE DEL PORTO DI TARANTO;
14. REALIZZAZIONE DI UN IMPIANTO DI COLD IRONING PRESSO IL PONTILE PETROLI DEL PORTO DI TARANTO.
15. EX STAZIONE TORPEDINIERE – CENTRO VELICO E RIQUALIFICAZIONE PER USO COMMERCIALE DEL PORTO
16. REALIZZAZIONE DI UN ECO-INDUSTRIAL PARK IN TARANTO
17. RIFIORITURA E PROLUNGAMENTO DELLA DIGA A SCOGLIERA A PROTEZIONE DELLA DARSENA AD OVEST DEL IV SPORGENTE
18. DEMOLIZIONE DEL CAVALCAVIA E RISISTEMAZIONE DELLA ZONA RETROSTANTE IL TERZO SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO
19. BONIFICA AMBIENTALE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA: RIMOZIONE HOT SPOT ADIACENZE RFI
20. BONIFICA AMBIENTALE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA: RIMOZIONE HOT SPOT VARCO NORD

L'AdSP ha ottenuto, nell'ambito delle risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e nella fattispecie alle risorse destinate agli interventi di "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" di cui all'art. 1, comma 3 lett. a) del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n.330 del 13.08.2021, il finanziamento dei seguenti interventi:

1. NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI PONENTE
2. NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI LEVANTE

Inoltre, l'AdSP è risultata beneficiaria di un finanziamento di 50.000.000,00 € nell'ambito del PNRR – interventi sviluppo ZES per la realizzazione dell'infrastrutturazione primaria e l'accessibilità stradale e ferroviaria dell'area "Eco industrial Park".

In tema di efficientamento ed ottimizzazione dell'infrastrutture esistenti è stato avviato nel 2021 il servizio di "Global service per la gestione dei manufatti e dei servizi di interesse generale del porto di Taranto, al fine di ottimizzare tempi e costi degli interventi di manutenzione di strade e piazzali, di edifici e manufatti, delle aree a verde, degli impianti elettrici, di illuminazione, di manutenzione e gestione delle reti idriche e fognanti, della rete idrica industriale e di quella delle acque meteoriche.

In relazione all'intervento ultimato della *Piastra Portuale del Porto di Taranto*, nell'ambito della verifica delle condizioni per il riequilibrio del Piano economico Finanziario, è emersa la necessità di costituire il Collegio Consultivo tecnico ai sensi e per gli effetti dell'art. 6 della Legge n.120/2020.

La realizzazione del *Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo (Edificio Falanto)* ha registrato notevoli ritardi in fase di esecuzione dovuti alle difficoltà economiche della mandataria dell'ATI Appaltatrice, Christian Color srl, in concordato preventivo. Nell'ambito della procedura di risoluzione del contratto per grave ritardo (ex art. 136 del D.Lgs. 163/06) l'Avvocatura dello Stato, nell'esprimere il proprio parere, ha ritenuto che l'AdSP "valuti, nel rispetto dei principi di efficienza, efficacia ed economicità, se la risoluzione del contratto comporti un vantaggio per la S.A. o se invece la stessa possa costituire ostacolo alla realizzazione dell'opera."

Anche l'intervento previsto per la realizzazione dei Dragaggi in area Molo Polisetoriale nonché per la realizzazione della cassa di colmata in ampliamento al V Sporgente, ha subito notevoli ritardi dovuti sia alle difficoltà dell'Impresa appaltatrice, Astaldi SpA, che è stata ammessa a concordato nell'anno 2018 e ad oggi è confluita in Partecipazioni Italia – Gruppo WeBuilt, sia alle criticità operative e tecniche legate alla realizzazione del marginamento a mare e a terra della cassa di colmata, nonché alla contestuale operazione di bonifica dei fondali.



AZIONE n. 15

ATTRAZIONE PER INVESTIMENTI: ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES) IONICA E ZONA FRANCA DOGANALE DEL PORTO DI TARANTO

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'"
Stakeholder coinvolti	UE, Presidenza Consiglio dei Ministri, Regione Puglia, Regione Basilicata, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Comitato di Indirizzo ZES, Osservatorio ZES, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Ministero della Coesione e altri Ministeri, Ernst & Young, ICE/ITA, Invitalia, Istituzioni pubbliche e private locali (es. Camera di Commercio, Confindustria, ICE, Confcommercio, ecc.) nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cluster portuale, imprese, ecc.
Strumenti attuativi	Regolamenti istitutivi, cabine di regia, tavoli istituzionali, gruppi di lavoro, linee guida, Piani e strumenti di comunicazione (online e offline) fiere, convegni, meeting e workshop, Accordi e Partnership, missioni incoming e outgoing, progetti nazionali ed europei, site visit, ricerche di mercato, branding, ecc

Descrizione e opportunità:

Con l'avvenuta attivazione ed il conseguente avvio della **Zona Economica Speciale Interregionale Ionica** nonché con la prossima attivazione della **Zona Franca Doganale**, il Porto di Taranto sarà al centro di un processo di rigenerazione ed attivazione di sinergie in grado di sviluppare nuove dinamiche per l'economia del territorio. Il disegno strategico sotteso è, infatti, quello di creare intorno al Porto di Taranto una rete di connessioni che, da un lato, faccia leva su un sistema logistico integrato e basato su una rete di strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo e, dall'altro, su un sistema manifatturiero che sia in grado di favorire la crescita economica del territorio circostante.

In tale ottica, l'Ente ha pianificato la programmazione del prossimo triennio al fine di integrare le proprie azioni di sviluppo stimolando la più ampia sinergia ed interoperabilità tra le stesse – in ottica trasversale e inclusiva rispetto ad elementi di carattere innovativo e ad elevato valore attrattivo quali, ad esempio, l'infrastruttura green e l'informatizzazione delle procedure - individuando quegli elementi chiave che permetteranno la più rapida ed incisiva attivazione ed entrata in esercizio della ZES Ionica e della ZFD del Porto di Taranto.

A tal fine, l'Ente agevolerà il coordinamento e l'armonizzazione delle seguenti azioni strategiche finalizzate ad incentivare l'attrazione di nuovi investimenti in area ZES e ZFD:

- Strutturare il pacchetto localizzativo con tutte le tipologie di incentivo previste per ZES e indirettamente interessanti anche in ottica ZFD
- Promuovere l'interlocuzione con gli Enti Istituzionali coinvolti in relazione alle attività di relativa competenza (es. modalità di attivazione degli incentivi regionali, burocratici e finanziari, funzione Commissario Straordinario, ecc.).
- Completare gli adempimenti di concerto con l'Agenzia delle Dogane per rendere la ZFD definitivamente operativa.
- Definire un *piano di comunicazione* e marketing integrato e un *piano di sviluppo e ricerca di investitori* che indichi le "reasons why to invest" come delineato nel Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale ionica, attraverso lo svolgimento di attività di promozione, disseminazione e informazione nonché specifiche azioni strategiche volte all'attrazione di nuovi investimenti - anche di grandi gruppi nazionali o multinazionali – anche attraverso la realizzazione e partecipazione ad eventi, roadshow, meeting e convegni dal respiro locale/regionale, nazionale ed internazionale.
- Sviluppare reti e accordi internazionali per lo scambio di know-how e buone pratiche in materia di ZES, ZFD e attrazione investimenti nell'ottica di costruire network internazionali che consentano di mettere in comune reciproche strategie di successo.
- Effettuare attività di monitoraggio e analisi volte alla verifica dell'andamento dei settori ZES e ZFD in ambito regionale e quali di essi sono più in grado di generare nuovi traffici.
- Promuovere l'integrazione delle catene del valore a livello regionale e interregionale, attraverso la valorizzazione e il rilancio del ruolo e delle funzioni di integrazione logistica e produttiva dei sistemi portuali e delle piattaforme e degli snodi logistici regionali.
- Promuovere investimenti da parte delle PMI locali nei settori di riferimento dell'economia regionale

Con riferimento alla Zona Franca Doganale Interclusa del Porto di Taranto istituita con Legge 160/2019, il cui funzionamento è regolamentato dal Disciplinare Quadro 16590/RU del 03.09.2020, che rappresenta un elemento di assoluta novità non presente nelle attuali funzioni dell'AdSP, si è ritenuto necessario procedere all'avvio di una procedura di gara per l'affidamento del servizio



di ricerca, selezione e somministrazione di personale a tempo determinato (n. 3 unità con contratto full time) da dedicare alle attività dell'art. 5.2 del Disciplinare Quadro citato.

La società aggiudicataria del servizio, dopo aver effettuato un colloquio con i soggetti che hanno presentato la candidatura, ha fornito all'ADSP MI, un elenco di candidati ritenuti rispondenti alle Job Descriptions.

L'ADPS MI ha provveduto a sentire la rosa di candidati inviata dalla società aggiudicatrice a seguito della quale sono state individuate solo due figure rispondenti alle richieste, ossia, le figure indicate come "Economista" e come "Doganalista".

Per quanto concerne il profilo di "Ingegnere", ad oggi non vi è stata alcuna candidatura in linea con la richiesta.

Ad oggi, è stata inserita soltanto la figura dell'Economista, mentre quella del Doganalista potrà essere inserite non prima del 10.01.2022.



AZIONE n. 16

VALORIZZAZIONE DEL RUOLO DEL PORTO DI TARANTO NELL'AMBITO DEI CORRIDOI DELLA RETE TEN-T

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITÀ"
Stakeholder coinvolti	Stakeholder del Corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T – Commissione Europea – INEA – MIT – Regione Puglia – Comune di Taranto – RFI – Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, ecc.
Strumenti attuativi	Workshop / Meeting, ideas labs, forum di corridoio, eventi transnazionali, adesione a progetti UE, ecc.

Descrizione e opportunità:

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.

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 ha inteso 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 gli attori coinvolti possano conoscere e discutere di possibili strategie di sviluppo.

Revisione 2021

Nel corso del 2020 -2021, le attività connesse ai fora del corridoio Scandinavo-Mediterraneo hanno privilegiato gli incontri a distanza, a causa della crisi emergenziale covid-19. Ciononostante, l'Ente ha risposto positivamente alle richieste di consultazione attivate a livello EU al fine di una revisione partecipata del Regolamento 1315/2013 e partecipando a tutti gli incontri online attivati dal Coordinatore UE del Corridoio ScanMed, Mr. Pat Cox.

In particolare, al fine di consolidare i legami con gli stakeholder e la rete europea delle infrastrutture di trasporto, in sinergia con il coordinatore UE del corridoio Scandinavo Mediterraneo, si è condivisa l'opportunità di rinviare la realizzazione di un meeting del corridoio ScanMed a Taranto, nell'ambito del quale tutti gli attori coinvolti potranno conoscere e discutere di possibili strategie di sviluppo. Tale iniziativa sarà occasione 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.

Nel biennio 2020-2021, sono state rafforzate le posizioni dell'Ente e di altri stakeholders che auspicano il riconoscimento dello status di corridoio core per almeno uno dei due corridoi interessati ossia lo ScanMed e/o il Baltico Adriatico ai fini dell'integrazione e prolungamento della dorsale adriatica da Ancona/Ravenna fino a Bari/Taranto. Nell'ambito degli incontri bilaterali tecnico-politici, tra il MIMS e la Commissione, tra i temi oggetto del dialogo, rientra tale proposta di inclusione del tratto mancante della dorsale adriatica stradale e ferroviaria nella rete di rango core con l'obiettivo di prolungare il corridoio Baltico-Adriatico fino al nodo di Bari per rafforzare la competitività europea anche nelle regioni del basso Adriatico e dello Ionio. Se la proposta di tale prolungamento/completamento dovesse essere accolta, il porto di Taranto si troverebbe ad insistere su due Corridoi poiché, oltre al Corridoio Scan Med, sarebbe nodo anche del Baltico Adriatico che attraversa i distretti industriali del sud della Polonia, fino in Austria e quindi Bratislava in Slovacchia fino ad arrivare alle Alpi italiane.

Inoltre, tra il 2020 e il 2021 l'Ente ha intensificato la propria partecipazione ai lavori del Rail Freight Corridor afferente l'area Scandinavo Mediterraneo, partecipando ad alcune sessioni dei workshop dedicati ai gestori dei terminal marittimi.



AZIONE n. 17

PROMOZIONE E MARKETING, SUPPORTO AL CLUSTER LOGISTICO- INDUSTRIALE-MARITTIMO TARANTINO E AVVIO DELLO IONIAN CRUISE CLUSTER

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'"
Stakeholder coinvolti	Comune di Taranto, Assoporti, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cittadinanza, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Comitato di Indirizzo ZES, Osservatorio ZES, Camera di Commercio, Confindustria, ICE, Confcommercio, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, terminalisti, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Unione Europea, Ministeri, GAL del territorio, laboratori urbani, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, MARTA e altri musei tematici, giornalisti e blogger/influencer, provider di servizi turistici a terra, Aeroporti di Puglia, compagnie crocieristiche, terminalisti , ENIT, PugliaPromozione, Puglia Sviluppo, testate giornalistiche, ecc.
Strumenti attuativi	Eventi, Fiere, Convegni, B2B, Workshop (hackathon, OST, ecc.), Forum, Accordi e Partnership, missioni incoming e outgoing, visite formative, progetti nazionali ed europei, nuove membership, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.) e social media, ecc

Descrizione e opportunità:

L'azione si configura come prosecuzione di quanto avviato nella precedente programmazione al fine di sostenere da un lato lo sviluppo del cluster logistico-industriale-marittimo del Porto di Taranto, dall'altro il concreto avvio del cruise cluster jonico, anche attraverso la prosecuzione dell'intensa attività di dialogo con le compagnie crocieristiche volta alla costruzione del "brand Taranto" quale meta turistica d'eccellenza. L'azione ambisce altresì a costruire un percorso sinergico e condiviso con gli attori del cluster portuale jonico volto alla definizione di una strategia di promozione comune che, mossa dal fil rouge "Perché Taranto", abbia la finalità di individuare gli elementi chiave che permetteranno di posizionare a livello nazionale e globale l'offerta infrastrutturale e dei servizi del Porto.

In tale ottica, l'azione traccia la strategia da seguire al fine del raggiungimento dei seguenti obiettivi generali:

- Sostenere l'incremento dei traffici commerciali e di attività logistiche e supporto del cluster industriale-marittimo tarantino.
- Sostenere l'incremento dei traffici passeggeri, sviluppo della filiera turistica e valorizzazione del brand Taranto collegato al mare attraverso l'avvio del cruise cluster tarantino.

Con particolare riferimento al *supporto del cluster industriale marittimo del Porto di Taranto*, le azioni si concentreranno verso:

- la definizione di strategie integrate volte a rafforzare il dialogo con gli operatori dell'ecosistema portuale jonico al fine di identificare le modalità di promozione e valorizzazione condivisa delle condizioni di competitività capaci di rendere lo scalo tarantino preferibile rispetto ad altri porti;
- la diffusione e conoscenza degli incentivi e delle opportunità di sviluppo imprenditoriale e di attrazione di nuovi investimenti;
- Un'accelerazione rapida del processo di "aggregazione" basata sulla formalizzazione e promozione di un "network" (rete) industriale-marittimo, secondo un modello (cluster) dal respiro internazionale, anche attraverso la collaborazione con associazioni.
- La promozione delle infrastrutture portuali, con particolare riferimento a quelle finalizzate ai traffici commerciali e alla logistica;
- La promozione integrata degli incentivi e delle agevolazioni connesse all'attivazione della ZES e della Zona Franca doganale nell'ottica di contribuire al rifiorire dell'economia locale attraverso nuovi insediamenti imprenditoriali.

Con particolare riferimento all'*avvio del cruise cluster tarantino*, le azioni si concentreranno verso:

- L'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;
- L'innescio del network, con la formazione e l'arricchimento della rete, con l'impegno diretto dei vertici e la predisposizione di risorse adeguate agli aspetti organizzativi e promozionali e per l'alimentazione di alcuni primi "progetti di cluster";
- L'individuazione di un percorso condiviso con gli operatori locali pubblici e privati per accrescere la brand awareness della destinazione Taranto facendo leva sugli aspetti competitivi e caratterizzanti in collaborazione con gli operatori economici

- La definizione di un'azione di comunicazione e marketing territoriale integrata con gli attori pubblici e le associazioni di categoria di operatori privati
- L'integrazione delle azioni di rete anche con gli operatori economici (es. terminalisti)
- L'implementazione delle attività di somministrazione ai croceristi di questionari investigativi e analisi dei dati;
- La valorizzazione dell'immagine della città sia dal punto di vista culturale che di animazione.

Revisione 2021

Nel corso delle annualità 2020-2021 una serie di iniziative implementate dall'AdSP hanno concorso a realizzare tale azione, in particolare:

- Ad aprile 2021 è stata sottoscritta la concessione demaniale marittima tra l'AdSP MI e la Taranto Cruise Port Srl (TCP) società controllata da Global Ports Holding, il più grande terminalista indipendente a livello globale nel settore crociere. Contestualmente GPH ha lanciato la destinazione crocieristica Taranto con lo slogan "A destination beyond your imagination"
- A maggio 2021 con il maiden call della MSC Seaside è iniziata la stagione crocieristica nella destinazione ionica, che ha visto il porto di Taranto diventare per la prima volta home port grazie alla collaborazione con TCP che reso possibile lo svolgimento delle operazioni di imbarco/sbarco passeggeri nel totale rispetto dei protocolli richiesti da MSC Crociere
- A marzo 2021 si è concluso il percorso Destination Make! Taranto, un progetto in collaborazione con l'agenzia di marketing territoriale Destination Makers allo scopo di creare awareness nell'ecosistema locale legato al settore del turismo e della cultura. Il percorso ha coinvolto, oltre che ai soggetti pubblici e privati locali, anche le cruise lines e ha avuto come prodotto finale, tra gli altri, la strategia di marketing di destinazione
- Nel corso del 2020 e 2021 sono stati realizzati il consolidamento dei rapporti di fiducia e collaborazione, già esistenti con diverse compagnie crocieristiche, e l'intercettazione dell'interesse di nuovi operatori attraverso la partecipazione a incontri B2B online organizzati da MedCruise e CLIA, e agli eventi fieristici Seatrade Cruise Virtual (5-8 ottobre 2020) e Seatrade Cruise Global 2.0 (4-31 ottobre 2021) svoltisi in modalità digitale
- L'AdSP congiuntamente all'amministrazione comunale ha candidato la città porto a ospitare Italian Cruise Day nel 2023, appuntamento prestigioso per la crocieristica italiana
- Nel 2020 l'AdSP ha partecipato alla fiera Fruit logistica, svolgendo incontri B2B in congiunzione con i delegati di Yilport Holding, al fine di creare opportunità di business in vista dell'avvio dell'operatività del terminal
- Nel 2021 l'Ente ha partecipato alla fiera Transport Logistic online presentandosi nell'ambito del webinar "Ports and freight villages: the Italian cases and opportunities" organizzato grazie al coordinamento di Assoporti
- L'AdSP ha rinnovato la collaborazione con il porto di Shenzhen grazie alla sottoscrizione della Shenzhen Declaration 6 accordo volto a individuare una visione comune del processo di crescita della portualità a livello internazionale all'insegna della sostenibilità e dell'innovazione digitale;
- Sono state implementate azioni efficaci di promozione dello scalo ionico come porto crocieristico nel corso del 2021 attraverso i seguenti eventi:
 - o "A destination beyond your imagination" – presentazione nell'ambito di Italian Cruise Day 2021 con il supporto di TCP
 - o "Reactivate, Revamp, Restart" – intervento nell'ambito del webinar in collaborazione con MedPorts/MedCruise "Serving cruise and ferries: Crisis generated opportunities and adjustments"
 - o pubblicazioni (Medcruise news, GPH news, ecc)



AZIONE n. 18

PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE, PERFORMANCE E PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	5. ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE
Stakeholder coinvolti	Ufficio RPCT (RPCT e Staff RPCT), Organi di indirizzo AdSP, Segretario Generale, OPRM, Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), Struttura Tecnica Permanente di supporto all'OIV, dipendenti AdSP, altre P.A., Cluster portuale e territoriale e ogni soggetto, pubblico o privato, che interagisce, a qualsiasi titolo, con l'Amministrazione.
Strumenti attuativi	<ul style="list-style-type: none">▪ Progettazione e elaborazione di: misure di riduzione del rischio corruttivo, regolamenti, protocolli e forum specifici;▪ Acquisizione di: applicativi web, sistemi e supporti informatici e ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione;▪ Partecipazione e organizzazione di: workshop e corsi di formazione specifici e giornate di sensibilizzazione. <p>Tutto ciò, oltre, ogni altro strumento che si renderà necessario per la completa attuazione dell'azione e per l'adempimento di ogni relativo obbligo di legge.</p>

Descrizione e opportunità:

L'azione consiste nella promozione dei tre ambiti in cui la stessa si suddivide (Prevenzione della Corruzione - Performance - Protezione dei dati personali (c.d. Privacy)) come elementi per rinnovare l'organizzazione, materiale e immateriale, dell'AdSP del Mar Ionio nel percorso di accountability definito quale obiettivo strategico di lungo corso della stessa, ciò valorizzando la necessaria interconnessione fra gli stessi.

La Prevenzione della Corruzione richiede all'Ente di affrontare la redazione del nuovo PTPCT con la metodologia di cui allegato n. 1 al Piano Nazionale Anticorruzione 2019 e, quindi, ristrutturare il proprio sistema di gestione del rischio e migliorare le misure di contrasto del fenomeno corruttivo e il monitoraggio delle stesse.

Inoltre, l'Ente intende raggiungere livelli sempre maggiori di trasparenza anche dotandosi di supporti informatici ed appositi sistemi applicativi che possano aumentare l'accountability ed agevolare l'attività dei dipendenti connessa alla pubblicazione dei dati e delle informazioni previste dalla disciplina specifica di settore.

L'Ente intende, altresì, implementare la cultura dell'etica e della legalità garantita dall'erogazione di corsi di formazione per il personale dipendente al fine di dotare i destinatari di strumenti decisionali in grado di affrontare adeguatamente situazioni lavorative che possano dar luogo a fenomeni corruttivi attivando le necessarie misure di prevenzione. Consiste, inoltre, nell'attivazione di percorsi formativi specifici per i dipendenti facenti parte dell'Ufficio dell'RPCT al fine di garantire l'aggiornamento continuo e l'implementazione delle conoscenze acquisite in modo da fornire una migliore collaborazione all'RPCT nell'applicazione della normativa di settore.

La Performance richiede all'AdSP il prosieguo del percorso avviato nel 2019 con l'adozione del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance seguendo le raccomandazioni dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) e ponendo in essere ogni altra utile iniziativa.

La Protezione dei dati personali (c.d. Privacy) è volta a garantire la massima tutela dei dati personali affinché, nell'assicurare e favorire ogni possibile forma di controllo sul perseguimento delle funzioni istituzionali e sull'utilizzo delle risorse pubbliche della AdSP, sia comunque garantito che i dati personali siano "trattati in modo lecito, corretto e trasparente nei confronti dell'interessato": diritti fondamentali della persona e trasparenza oggi sono più che mai complementari; ciò mediante l'adozione di idonei regolamenti e protocolli, l'acquisizione di strutture e applicativi informatici, la partecipazione a corsi di formazione, workshop e forum da parte del personale dipendente e di corsi specifici da parte del personale direttamente coinvolto nelle attività.

Revisione 2021

- implementazione della mappatura dei processi dell'AdSP alla luce delle indicazioni di cui al Piano Nazionale Anticorruzione 2019;
- implementazione della valutazione della performance dell'ADSP da parte degli stakeholder nell'ambito del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance;
- l'AdSP ha posto in essere la procedura selettiva pubblica finalizzata all'acquisizione di manifestazioni di interesse per la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) della performance in forma monocratica;



- aggiornamento del “Sistema di gestione della protezione dei dati personali (SGPDP) ai sensi del GDPR e del D.lgs. n. 196/03 e s.m.i.” e delle relative Appendici;
- implementati ed aggiornati i sistemi informatici di controllo, al fine di garantire la tutela dei dati, il Registro dei trattamenti, l’Elenco Ruoli Privacy e il Documento di valutazione dei rischi.

Con riferimento a tale azione e, specificamente, in materia di protezione dei dati personali a seguito di procedure sottosoglia, è stato nominato il RDP dapprima (per un anno) con Decreto n. 13/20 in data 04/02/2020 e, successivamente con Decreto n. 27/2021 in data 4.3.2021 (per tre anni) l’AdSP ha proceduto alla designazione, per il periodo di un anno, del Responsabile della Protezione dei Dati dell’Ente (RPD/DPO), al quale è stato chiesto lo svolgimento di tutte le attività previste per il RPD dal Regolamento UE 2016/679, da espletarsi in conformità alla vigente normativa in materia.

In collaborazione con il RPD - ai fini del continuo adeguamento alle disposizioni in materia di privacy – sono state poste in essere le seguenti attività:

- aggiornamento del “*Sistema di gestione della protezione dei dati personali ai sensi del GDPR e del D. LGS. 196/03 e s.m.i.*”, con revisione dell’Elenco nominativi dei ruoli privacy e del Registro dei trattamenti dati (sezioni 1 e 2 allegate);
- adeguamento delle nomine dei referenti privacy (dirigenti) e dei soggetti incaricati del trattamento (dipendenti);
- nomina dei Responsabili esterni del trattamento dati ex art. 28 del GDPR;
- revisione delle informative;
- aggiornamento delle misure necessarie al raggiungimento di un adeguato livello di sicurezza conforme agli standards previsti, soprattutto con riferimento al sistema informatico con implementazione dei sistemi tecnologici al fine di migliorare la sicurezza informatica dell’Ente;
- valutazione degli aspetti *privacy* e relativi adempimenti in ordine ai nuovi trattamenti programmati dall’AdSP secondo il principio della *privacy by design* (Videosorveglianza, Digitalizzazione amministrativa, Sportello Unico Amministrativo).

Inoltre, a seguito della pandemia, la Sezione legale ha posto in essere tutti gli adempimenti privacy necessari per lo svolgimento delle attività lavorative in modalità agile (SmartWorking).

Al fine di garantire la sicurezza dei propri dipendenti e l’adozione delle misure anticontagio, in ossequio al dettato normativo del DPCM 11.03.2020 recante “*ulteriori misure in materia di contenimento e gestione dell’emergenza epidemiologica da COVID-19*”, l’AdSP ha organizzato lo svolgimento delle prestazioni lavorative del proprio personale dipendente in forma agile. Sotto il profilo *privacy*, tale modalità di erogazione dell’attività lavorativa ha richiesto l’osservanza di accorgimenti tecnici organizzativi idonei a soddisfare l’esigenza di protezione e riservatezza dei dati personali. In tal senso sono state rese ai soggetti incaricati le relative istruzioni operative

Il Titolare del trattamento, inoltre, al fine di agevolare le attività lavorative in regime di smartworking, ha dovuto consentire ai soggetti autorizzati un accesso dall’esterno ai propri sistemi informatici cosicché, per porre in essere le opportune misure tecniche di prevenzione dei rischi da accesso non autorizzato, ha impiegato strumenti quali firewall, VPN e monitoraggio delle reti che - sebbene diretti a soddisfare il legittimo interesse alla sicurezza dei dati - potenzialmente potrebbero costituire una forma di controllo a distanza dei lavoratori. Il Titolare del trattamento, pertanto, in collaborazione con il RPD, ha redatto l’informativa ex art. 13 GDPR, trasmessa al personale dipendente, al fine di specificare le finalità e le modalità del predetto trattamento conformemente alle prescrizioni dell’art. 4 dello Statuto dei Lavoratori, come novellato dal D.lgs 151/2015.

Si è anche proceduto agli adempimenti in ordine al trattamento dei dati personali conseguenti all’applicazione del “*Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e contenimento della diffusione del virus covid-19 negli ambienti di lavoro*” datato 24/04/2020 ed allegato al DPCM del 26 aprile 2020.

Sono stati illustrati ai soggetti responsabili del trattamento – esterni ed interni - i necessari accorgimenti da apportare al trattamento dei dati personali consistente nella rilevazione della temperatura corporea prevista dal protocollo allegato al DPCM 26/04/2020, onde garantire l’esigenza di riservatezza e di tutela dei diritti e delle libertà fondamentali dei soggetti interessati.

Con riferimento alla gestione del processo di rilevazione della temperatura corporea presso i varchi di accesso alle aree portuali è stata predisposta la nomina del responsabile esterno al trattamento dei dati ex art. 28 GDPR nonché l’informativa ex art. 13 del Reg. (UE) n. 679/2016 - GDPR da rendere in ordine al trattamento *de quo* ai soggetti interessati; si è anche proceduto all’aggiornamento del Registro dei trattamenti dell’AdSP integrandolo col trattamento dei dati personali connesso alle misure anticontagio.



AZIONE n. 19

RIORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE INTERNE DELL'ADSP ATTRAVERSO INTERVENTI DI IMPLEMENTAZIONE, VALORIZZAZIONE E EMPOWERMENT DELLE RISORSE UMANE.

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	5. ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE
Stakeholder coinvolti	AdSP – OO.SS.
Strumenti attuativi	Corsi di formazione, sviluppo della comunicazione interna attraverso incontri di direzione e incontri aperti a tutto il personale.

Descrizione e opportunità:

L'azione consiste nella valorizzazione del capitale umano. La corretta gestione delle Risorse Umane rappresenta infatti un valore aggiunto per affrontare efficacemente le sfide di mercato.

Valorizzare il capitale intellettuale e le capacità delle persone significa attuare tutte le modalità perché si propaghi la spinta motivazionale che realizza il successo dell'intera organizzazione. Queste modalità si concretizzano in formazione continua, coinvolgimento e diffusione di progetti, processi e modalità operative. Il personale in particolare attraverso un'adeguata attività formativa potrà essere sempre pronto ad adeguarsi alle esigenze nuove degli scenari economici e tecnologici.

Revisione 2021

- Nel corso del 2021, sono state erogate n. 525 ore di formazione specialistica al personale, oltre ad essere sottoscritti n. 2 abbonamenti con società di formazione.
- L'Ente ha aderito al Master di II Livello in "Diritto ed Economia delle Attività Produttive e Logistiche (DEAPL)" indetto con D. D. n. 90 del 14.01.2020 del Dipartimento di Scienze dell'Economia dell'Università degli studi di Lecce "Unisalento".
- È stato organizzato un progetto formativo interamente finanziato da FONDIRIGENTI "SMARTWORKING MANAGEMENT PER PORTO DI TARANTO: SVILUPPARE E SOSTENERE L'ORGANIZZAZIONE A DISTANZA", realizzato con la collaborazione della CONSVIP SCARL rivolto alla co-costruzione ed alla condivisione di un nuovo modello manageriale fondato sul concetto di Agilità Organizzativa, in grado di sostenere i progetti di sviluppo dell'organizzazione e di gestire con consapevolezza il processo di cambiamento che vede la P.A. sempre più proiettata ad abbracciare logiche tipiche del privato (gestione per obiettivi, programmazione del tempo per priorità, responsabilizzazione ed autonomia rispetto all'organizzazione del proprio lavoro, interfunzionalità dei processi interni, ecc.). Progetto formativo che proseguirà anche nel 2022 con il progetto "UNA MANAGERIALITÀ «AGILE» PER SOSTENERE LA CRESCITA DELL'ORGANIZZAZIONE", avviato a novembre 2021, la cui finalità è di sviluppare questa nuova managerialità «Agile» attorno a tre aspetti chiave: la People Agility come azione consapevole di chi conduce e fa crescere un gruppo di lavoro, proiettandolo al raggiungimento di determinati traguardi; la Result Agility, come indispensabile strumento di responsabilizzazione delle persone e di programmazione delle attività; la Change Agility come approccio che guarda al cambiamento come opportunità di creare valore attraverso l'integrazione di metodi e competenze diverse. Il progetto prevede anche percorsi di coaching riservati ai quattro Dirigenti della durata di 4 ore ciascuno.
- Sulla base delle esigenze formative pervenute dalle direzioni interessate (nell'ambito delle attività propedeutiche alla redazione del POLA) è stato predisposto ed approvato, con Determinazione di servizio del Segretario generale n. 36 del 22.10.2021, un piano formativo da realizzare nell'anno 2022 relativo alle competenze informatiche.
- Con Decreto n. 59/2020 in data 04.08.2020, successivamente rettificato/integrato dal Decreto n. 73/2020 del 21.09.2020, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSPMI) ha avviato la procedura di selezione per l'assunzione con contratto a tempo indeterminato di n. 19 (diciannove) posizioni vacanti in pianta organica da inquadrare nei livelli dal 1° al 4° livello del CCNL dei lavoratori dei porti;
- Nel termine per la presentazione delle domande di ammissione alla selezione le ore 12:00 del giorno 12.11.2020, sono pervenute n. 1.000 domande e con Decreto n. 6 del 14.01.2021- successivamente integrato dal Decreto n. 37 del 24.03.2021- sono stati approvati gli elenchi dei candidati ammessi "con riserva di accertamento dei requisiti di ammissione" alle fasi successive della selezione, nonché dei candidati esclusi dalla procedura. Ad oggi, sono concluse le procedure selettive per n. 15 profili.
- Nel 2021 si è proceduto, inoltre, all'adeguamento alla nuova contrattazione decentrata per il personale dell'AdSP per il periodo 01.01.2021/31.12.2023 sottoscritta in data 07.05.2021 (recepita con Delibera del Comitato di Gestione n. 6 del 11.05.2021, adottata e resa esecutiva con decreto del Presidente n. 65 del 18.06.2021 successivamente alla trasmissione per condivisione al Ministero Vigilante con nota prot. 5062 del 14.05.2021).



- Nuova struttura organizzativa: è in corso la predisposizione della nuova struttura organizzativa anche a seguito dell'emanazione del decreto del Presidente/Commissario Straordinario del Porto di Taranto n. 161 del 14.12.2021 di attuazione del decreto n. 09/2021 del 29.01.2021 di istituzione dell'Ufficio Speciale Opere Strategiche (USOS) dell'AdSPMI.



AZIONE n. 20

RELAZIONI INTERNAZIONALI E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE ANCHE ATTRAVERSO IL PORTALE WEB E I CANALI SOCIAL

Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022	n. 5 "ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE"
Stakeholder coinvolti	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: <i>Assoporti, Associazioni nazionali ed internazionali di settore, UE, Ministeri, Istituzioni pubbliche e private / nazionali ed estere, ecc.</i>
Strumenti attuativi	Accordi e partnership, strumenti di comunicazione istituzionale online (sito web, social media, ecc.) e offline (press kit, port profile, brochure, presentazioni) campagne di comunicazione su media e social-media, interviste, web surveys, news, networking con operatori di calibro internazionale, missioni di incoming, partecipazione ad eventi e meeting, roadshows, training e aggiornamento specialistico.

Descrizione e opportunità:

L'AdSPMI, nel triennio 2020-2022, attuerà la propria strategia volta a rendere lo sviluppo internazionale un asset stabile del Porto di Taranto, con lo scopo di rafforzare il posizionamento dello scalo jonico nel Mediterraneo e sui mercati internazionali, anche al fine di generare nuove occasioni di contaminazione dell'ecosistema portuale verso nuove opportunità business. La strategia di internazionalizzazione da attuare ripartirà, quindi, dallo sviluppo di nuove forme di comunicazione internazionale anche al fine di incentivare occasioni di sviluppo di reti globali con altre realtà portuali (estere) che fungano da stimolo per il trasferimento di know-how e che possano incoraggiare nuove relazioni. Tale obiettivo non potrà prescindere da un rinnovamento delle capacità e dell'expertise delle strutture interne all'Ente oggi chiamate ad attuare strategie comunicative più efficaci ed in grado di ampliare la rete di relazioni internazionali dell'AdSP.

A tal fine, si procederà a:

- Siglare nuovi accordi e partnership – con realtà transnazionali - che consentano di mettere in campo strategie di successo;
- Implementare le attività di comunicazione istituzionale aumentando la presenza dell'Ente nei contesti internazionali anche attraverso la divulgazione – con i propri canali di comunicazione e/o per il tramite di Associazioni, operatori, attori appartenenti al network dell'AdSP - di news, comunicati, contributi tecnici e promozionali in lingua inglese volti a promuovere l'operato istituzionale dell'Ente a livello internazionale e, in generale, ad un aggiornamento sulle attività in itinere;
- Sviluppare campagne di comunicazione finalizzate ad aumentare la presenza dell'AdSP sui social media e nei canali online, anche in lingua inglese e rivolgendosi a target internazionali;
- Adeguare i propri strumenti di comunicazione alla nuova strategia di posizionamento dell'Ente nei mercati internazionali;
- Garantire la presenza in eventi, meeting, occasioni di networking legati al contesto della portualità e della logistica;
- Organizzare missioni di incoming da parte di players internazionali nel settore dello shipping e della portualità e decision makers – pubblici e privati – a vari livelli.

Revisione 2021

Nel corso del 2020-2021, in considerazione delle misure emergenziali connesse alla pandemia da covid-19, l'Ente ha dovuto riorganizzare le attività di promozione e divulgazione anche in chiave digitale, garantendo una continuità nell'azione di valorizzazione dell'operato istituzionale dell'Autorità.

In linea con i principi di apertura, partecipazione e trasparenza sottesi al POT 2020-2022, i vertici dell'AdSP hanno inteso incontrare l'ecosistema del porto di Taranto in una piazza digitale aperta anche alla trasmissione in streaming sui social, innescando nuove dinamiche di accountability istituzionale.

In tale ottica l'Ente, oltre a prendere parte ad eventi e meeting online, ha aperto le porte dell'AdSP anche alla comunità virtuale, organizzando per la prima volta eventi digitali, che si sono rivelati efficaci strumenti a supporto di una comunicazione inclusiva e diffusa. In particolare, nel corso del 2020, l'AdSPMI si è resa promotrice di web meeting ([WEB MEETING "TARANTO SMART GREEN PORT: NUOVI SCENARI DI SVILUPPO SOSTENIBILE ED EFFICIENTAMENTO ENERGETICO NEL PORTO DI TARANTO"](#) (5/11/2020); [WEB MEETING DI PRESENTAZIONE DEL NUOVO PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020-2022](#) (29/06/2020); [WEB MEETING DI PRESENTAZIONE DEL SUA](#) (24/03/2021)) trasmessi anche in live streaming sui canali social dell'Ente.



L'Ente ha garantito la massima copertura mediatica delle principali iniziative condotte attraverso il costante aggiornamento del sito web istituzionale, con la pubblicazione di news, l'upload di nuovi contenuti e l'animazione dei profili social dell'AdSP (YouTube, Facebook, Instagram, LinkedIn, Twitter, ecc.).

Nel periodo 2020-2021 le attività dell'Ente sono state più volte rilanciate a livello internazionale, attraverso news in lingua inglese prodotte dall'AdSP e grazie alla condivisione da parte della rete di stakeholder internazionale dell'Ente.

Nel 2020 l'Ente ha, inoltre, pubblicato un paper internazionale intitolato ***"How to redesign a port-city's landscape and relations: the regeneration of the urban waterfront in the port-city of Taranto"*** sulla rivista Portus Plus di RETE e ha partecipato all'edizione 2021 degli ESPO Awards, rientrando nel gruppo dei porti selezionati per l'assegnazione dell'Award.

Nel corso del periodo di riferimento, l'ente ha inoltre promosso e preso parte a numerosi incontri con players internazionali nel settore dello shipping e della portualità e decision makers – pubblici e privati – a vari livelli.



4.2 Guardando al 2022: elementi di proiezione futura

Nel 2022 l'Ente dovrà portare a compimento l'ultima annualità di vigenza del POT, con la consapevolezza di aver maturato un ampio livello di avanzamento delle azioni di Piano che, al dicembre 2021, presentano – *in fieri* - numerose iniziative e progettualità avviate e in corso di realizzazione e che, in alcuni ambiti, hanno consentito il raggiungimento di ambiziosi risultati per il porto di Taranto e, di riflesso, per il territorio locale. Il binomio porto-città, infatti, assume oggi crescente importanza in considerazione del ruolo pivot che l'AdSP svolge nel contesto jonico, agendo anche quale attore responsabile dello sviluppo economico e sociale del territorio.

Il presente documento ha fornito una corposa analisi delle azioni intraprese dall'Ente e delle strategie adottate in fase di esecuzione delle numerose progettualità che l'AdSP del Mar Ionio porta avanti nell'ambito della propria mission istituzionale. Risulta evidente che le attività in essere, oltre a rispondere all'obiettivo generale di adempiere al coordinamento del quadro programmatico dell'AdSP – ai fini della migliore

attuazione di tutti gli obiettivi strategici e dell'allineamento temporale, gestionale ed esecutivo di ciascun documento di pianificazione – va incontro alla necessità da parte dell'Ente di recepire e osservare, nell'ambito della propria governance, l'insieme dei principi dell'Agenda 2030 e dei Sustainable Development Goals definiti dall'ONU, come anche gli indirizzi dell'Unione Europea declinati nell'*European Green Deal* e con gli obiettivi fissati dal Governo e dal Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili per il settore portuale e logistico.



In tale contesto, l'obiettivo di rendere il sistema portuale jonico sempre più competitivo e ben integrato sul territorio locale, nazionale e Mediterraneo risulta essere un elemento fondamentale del percorso di sostenibilità sotteso al POT 2020-2022 che ha inteso tracciare i principali traguardi per l'Ente, sia in termini di *policy making* che di *accountability* e *responsibility*.

Infine, con riferimento al disegno riformatore sotteso al PNRR ed alle azioni che vedono il porto di Taranto quale Ente beneficiario di numerosi interventi nell'ambito del Contratto Istituzionale di Sviluppo, resta chiara all'orizzonte la necessità di guardare al futuro all'interno di un contesto operativo e programmatico più vasto che ambisce a rendere il porto di Taranto un catalizzatore sia per il rilancio industriale e logistico del territorio ma anche per il ridisegno delle relazioni - siano esse locali e transnazionali. Il PNRR impone oggi un ripensamento del modus operandi delle Pubbliche Amministrazioni, in ottica di riconversione culturale, verso un approccio volto a conferire maggiore concretezza e dinamicità dell'*agere* pubblico. Il citato Piano detta tempi e metodi ineludibili che prevedono una maggiore interrelazione e dialogo tra i vari attori pubblici e privati (cfr. azione n. 20) interessati dalla realizzazione delle opere pubbliche finanziate dai fondi del *recovery fund*.

In tale contesto, la mission istituzionale condivisa a più livelli e tesa alla valorizzazione della risorsa mare potrà concretizzare l'obiettivo di elevare e ricontestualizzare l'immagine della città portuale di Taranto, collocandola a livello Mediterraneo ed internazionale come destinazione crocieristica d'eccellenza e come

piattaforma privilegiata in cui sviluppare progetti imprenditoriali e commerciali basati sui principi dell'innovazione, della cooperazione e della sostenibilità.

Taranto, 21.12.2021

f.to Il Presidente (*)
Prof. Avv. Sergio Prete

(*) Originale firmato e custodito agli atti dell'AdSP del Mar Ionio, ai sensi del D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445, "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa".