



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ionio



## SOMMARIO

INDICE DELLE FIGURE.....	iv
INDICE DELLE TABELLE .....	v
INDICE DEI GRAFICI .....	vi
ELENCO ACRONIMI.....	1
INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE .....	2
EXECUTIVE SUMMARY .....	3
1. NOTA METODOLOGICA.....	4
1.1 POT 2020-2022: attori, strumenti, risultati .....	4
2. ANALISI DI SCENARIO.....	11
2.1 IL CONTESTO MACROECONOMICO E GEOPOLITICO GLOBALE.....	11
2.1.1 Il crescente ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nello shipping globale .....	15
2.1.2 Il modello di sviluppo sostenibile del porto. La strategia dell'ADSP del Mar Ionio .....	20
2.1.3 Il trasporto marittimo internazionale e l'impatto dell'epidemia da Covid-19.....	22
2.2. LO SCENARIO MACROECONOMICO DEL SISTEMA PORTUALE NAZIONALE.....	29
2.2.1 Scenario nazionale attuale in relazione all'emergenza coronavirus .....	31
2.2.2 Stime su quanto impatta sui porti nazionali l'andamento dei traffici con la Cina.....	37
2.2.3 Le possibili azioni da intraprendere.....	38
2.3 LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE/TRASPORTI NAZIONALE 2020-2022: I SISTEMI PRODUTTIVI DI PUGLIA E BASILICATA: QUALI MERCATI CAPTIVE E CONTESTABLE PER IL PORTO DI TARANTO .....	41
2.3.1 Area Captive: quadro economico .....	41
2.3.2 Analisi captive: le rotte attivabili.....	42
2.3.3 Analisi contestable: descrizione e risultati della survey su un campione di 250 imprese .....	44
2.3.4 Conclusioni .....	48
2.4 LE STRATEGIE DI POSIZIONAMENTO NEI MERCATI INTERNAZIONALI.....	50
2.4.1 Le ZES: strumenti <i>pivot</i> per l'attrazione degli investimenti.....	50
2.4.2 Il modello italiano in sintesi.....	50
2.4.3 Lo stato di attuazione.....	51
2.4.4 Le criticità riscontrate e le semplificazioni .....	52
2.4.5 La ZES Ionica e la Zona Franca Doganale in relazione al Porto di Taranto .....	53
2.4.6 La Zona Franca Doganale interclusa: elemento chiave di attrattività .....	56
2.4.7 La ZES Ionica incrementa l'attrazione degli investimenti. ....	58

2.4.8 La ZES Ionica e le azioni strategiche per favorire il processo di sviluppo territoriale facendo leva anche su azioni di marketing.....	59
<b>3. VERSO UN MODELLO DI PORTO 6.0 .....</b>	<b>61</b>
<b>3.1 Definizione del modello .....</b>	<b>61</b>
<b>3.2 AS IS/TO BE – Analisi scostamento e gap .....</b>	<b>65</b>
<b>4. LE AZIONI DI PIANO.....</b>	<b>78</b>
<b>4.1 Dettaglio delle azioni di attuazione degli obiettivi .....</b>	<b>78</b>
<b>4.2 Gli esiti del processo di consultazione partecipata.....</b>	<b>78</b>
<b>4.3 Gli obiettivi di Piano.....</b>	<b>81</b>
<b>AZIONI DI PIANO .....</b>	<b>90</b>
<b>Vision 2030 .....</b>	<b>116</b>

---

## INDICE DELLE FIGURE

<b>Figura 1</b> – <i>Road-map verso il POT 2020-2022</i> .....	4
<b>Figura 2</b> - <i>Attori del processo di costruzione del POT 2020-2022</i> .....	7
<b>Figura 3</b> - <i>Gli strumenti a disposizione degli attori del POT 2020-2022</i> .....	8
<b>Figura 4</b> - <i>Roadmap per la redazione e approvazione del nuovo POT 2020-2022</i> .....	9
<b>Figura 5</b> - <i>Il traffico del Canale di Suez</i> .....	38
<b>Figura 6</b> - <i>La struttura del campione di imprese intervistate</i> .....	45
<b>Figura 7</b> - <i>Le ZES in Italia</i> .....	52
<b>Figura 8</b> - <i>La ZES Ionica - perimetro, settori e poli logistici/lato Puglia</i> .....	54
<b>Figura 9</b> - <i>La ZES Ionica - perimetro, settori e poli logistici/lato Basilicata</i> .....	55
<b>Figura 10</b> - <i>La zona franca doganale interclusa di Taranto</i> .....	57
<b>Figura 11</b> - <i>Modello di porto 6.0</i> .....	62

---

## INDICE DELLE TABELLE

<b>Tabella 1</b> -Le rotte del commercio containerizzato globale. Anni 2015-2019.....	<b>15</b>
<b>Tabella 2</b> -Top 10 porti container. 2015-2019.....	<b>15</b>
<b>Tabella 3</b> - Previsioni traffico container lungo le maggiori rotte Est-Ovest (migliaia di TEU).....	<b>27</b>
<b>Tabella 4</b> - Posizionamento dell'Italia negli indicatori marittimi e portuali internazionali .....	<b>29</b>
<b>Tabella 5</b> - Tipologia di merce movimentata dai porti italiani nel 2019 in tonn. e var. % sul 2016. ....	<b>30</b>
<b>Tabella 6</b> -Primi tre porti per ogni categoria di merce e livello di concentrazione del traffico (Tonnellate e Teus per i container) .....	<b>31</b>
<b>Tabella 7</b> - I Rapporti Marittimi Italia-Cina e Italia USA. ....	<b>37</b>
<b>Tabella 8</b> - I Rapporti Marittimi Puglia-Cina e Puglia-USA.....	<b>37</b>
<b>Tabella 9</b> - traffici porto di taranto 2019.....	<b>39</b>
<b>Tabella 10</b> -Dati macroeconomici delle regioni captive del porto di Taranto .....	<b>42</b>
<b>Tabella 11</b> -Commercio estero via mare per area geografica (2019): area captive e singole regioni .....	<b>43</b>
<b>Tabella 12</b> - Principali rotte per area geografica, polo produttivo e valore dell'interscambio commerciale (2019). .....	<b>44</b>
<b>Tabella 13</b> - Riepilogo delle principali misure di semplificazione previste dai piani regionali. ....	<b>53</b>

## INDICE DEI GRAFICI

<b>Grafico 1</b> - <i>Variazione % annua del Pil mondiale, del commercio internazionale e del commercio marittimo</i> .....	<b>12</b>
<b>Grafico 2</b> - <i>Quantità (milioni di tonnellate) e quote delle diverse tipologie di merci trasportate via mare nel 2019</i> .....	<b>13</b>
<b>Grafico 3</b> - <i>Variazione annua (%) 2014-2019 delle merci trasportate via mare</i> .....	<b>13</b>
<b>Grafico 4</b> - <i>Confronto della crescita nel periodo 2008-2013 e 2014-2019 delle aree portuali del Mediterraneo e del Mar Nero (dati in TEU)</i> .....	<b>16</b>
<b>Grafico 5</b> - <i>Peso dei porti sulla movimentazione dei container nel Mediterraneo e Mar Nero (TEU)</i> .....	<b>17</b>
<b>Grafico 6</b> - <i>Struttura del sistema portuale italiano (Inc. % delle tipologie di merci movimentate)</i> .....	<b>30</b>
<b>Grafico 7</b> - <i>Principali Criticità logistico-marittime</i> .....	<b>35</b>
<b>Grafico 8</b> - <i>Coronavirus: Settori A Maggior Impatto</i> .....	<b>36</b>
<b>Grafico 9</b> - <i>Coronavirus: Da Dove Ripartire</i> .....	<b>36</b>
<b>Grafico 10</b> - <i>Percentuale di imprese che utilizza Taranto</i> .....	<b>46</b>
<b>Grafico 11</b> - <i>Percentuale di imprese vende/esporta verso l'area</i> .....	<b>46</b>
<b>Grafico 12</b> - <i>Gli Incoterm utilizzati dalle imprese in export e in import</i> .....	<b>47</b>
<b>Grafico 13</b> - <i>I fattori chiave che possono spingere l'impresa a scegliere Taranto</i> .....	<b>48</b>
<b>Grafico 14</b> - <i>Disponibilità delle imprese a utilizzare Taranto</i> .....	<b>48</b>
<b>Grafico 15</b> - <i>Stima dell'impatto della ZES sull'Import-export delle regioni Puglia e Basilicata a 5 e 10 anni</i> .....	<b>58</b>
<b>Grafico 16</b> - <i>Percentuali di valutazione del grado di priorità da attribuire agli obiettivi di piano</i> .....	<b>80</b>
<b>Grafico 17</b> - <i>Percentuali esito valutazione questionario consultivo</i> .....	<b>81</b>

## ELENCO ACRONIMI

**AdSP:** Autorità di Sistema Portuale

**AdSPMI:** Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

**ASEAN:** Association of South-East Asian Nations

**BRI:** Belt and Road Initiative

**CCCC:** China Communication Construction Company

**CCIAA:** Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura

**CTE:** Cooperazione Territoriale Europea

**D.Lgs:** Decreto Legislativo

**DDP:** Delivered Duty Paid

**DEASP:** Documento di Pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale

**DL:** Decreto Legislativo

**DPCM:** Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri

**DPP:** Documento Pluriennale di Pianificazione

**EUASIR:** EU Strategy for the Adriatic-Ionian Region

**FCA:** Fiat Chrysler Automobiles

**FMI:** Fondo Monetario Internazionale

**FOB:** Free On Board

**FSC:** Fondo Sviluppo e Coesione

**IMO:** International Maritime Organization

**INCOTERMS:** International Commercial Terms

**IVA:** Imposta sul Valore Aggiunto

**LPI:** Logistics Performance Index

**LSCI:** Liner Shipping Connectivity Index

**MEL:** Master in Economia e Logistica Marittima

**MIT:** Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

**MLN:** Milioni

**MSC:** Mediterranean Shipping Company

**OECD:** Organization for Economic Co-operation and Development

**OIV:** Organismo Indipendente di Valutazione

**OPEC:** Organization of the Petroleum Exporting Countries

**PA:** Pubblica Amministrazione

**PCS:** Port Community System

**PIL:** Prodotto Interno Lordo

**PoliMI:** Politecnico di Milano

**POR:** Programma Operativo Regionale

**POT:** Piano Operativo Triennale

**PRSP:** Piano Regolatore di Sistema Portuale

**QPI:** Quality of Port Infrastructure

**RFI:** Rete Ferroviaria Italiana

**Ro-Ro:** Roll on-Roll off

**SDG:** Sustainable Development Goals

**SIE:** Social Innovation and Entrepreneurship Development Fund

**SRM:** Studi e Ricerche per il Mezzogiorno

**SUA:** Sportello Unico Amministrativo

**SUAP:** Sportello Unico Attività Produttive

**TEU:** Twenty-foot Equivalent Unit

**TONN:** Tonnellate

**UE:** Unione Europea

**UNCTAD:** United Nations Conference on Trade and Development

**ZES:** Zona Economica Speciale

**ZFD:** Zona Franca Doganale

## INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE

*Con il nuovo Piano Operativo Triennale si apre una nuova stagione di programmazione per il Porto di Taranto e per l'intero ecosistema portuale ionico che è oggi protagonista di una grande fase evolutiva caratterizzata da una visione di crescita innovativa e sostenibile. Il triennio 2020-2022 rappresenta, infatti, l'arco temporale durante il quale l'AdSP del Mar Ionio porterà avanti la sua mission istituzionale che si arricchisce di nuovi elementi e progettualità capaci di guardare al futuro in chiave propositiva e generativa. Taranto si presenta oggi sulla scena nazionale ed internazionale come hub moderno e competitivo, la cui infrastruttura istituzionale, fisica e logistica sono in grado di alimentare processi virtuosi e ad elevato contenuto innovativo.*

*Gli obiettivi e le sfide lanciati per il nuovo triennio ambiscono a sviluppare processi di rigenerazione nei diversi ambiti che caratterizzano il sistema portuale di Taranto: dall'efficientamento energetico-ambientale al potenziamento della digitalizzazione dei processi e all'interoperabilità dei sistemi informativi. La nuova programmazione intende, inoltre, dare impulso all'economia del territorio, sostenendo la vitalità delle realtà produttive esistenti ed emergenti e la più ampia interconnessione ed integrazione dell'ecosistema portuale, con l'obiettivo di generare nuovi modelli di business declinabili nella filosofia della 'circular economy', cioè in grado di sostenere la massima valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, logistiche e turistiche.*

*Nonostante il nuovo periodo programmatico trovi il suo avvio proprio nella stessa annualità di conclusione del quadriennio di presidenza dell'Autorità, gli obiettivi individuati nascono dalla convinzione della necessità di creare una continuità sostenibile nel tempo con il lavoro svolto negli ultimi anni, nell'ottica di attuare una sinergica trasformazione del Porto di Taranto che oggi si presenta sul panorama internazionale come una grande piattaforma in cui l'AdSP funge da hub/acceleratore, di un sistema portuale e logistico evolutivo, attrattivo e competitivo.*

*Taranto, 12 maggio 2020*

*Il Presidente  
Sergio Prete*

## EXECUTIVE SUMMARY

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSP MI) presenta la nuova programmazione strategica inclusa nel presente "*Piano Operativo Triennale 2020-2022*" del Porto di Taranto concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, in linea con le previsioni della L.84/94.

Il Piano Operativo Triennale (POT) è il documento programmatico previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale Italiano ed è finalizzato a pianificare, lungo un arco temporale triennale, la condotta istituzionale - strategica, organizzativa ed operativa - delle AdSP. E', inoltre, un documento soggetto a revisione annuale, con l'obiettivo di adeguare *in itinere* le strategie di sviluppo dell'Ente alle concrete esigenze operative risultanti dai principali sviluppi registrati in ciascuna delle annualità coperte dalla programmazione, al fine di mettere in atto ogni utile intervento volto sia a garantire il raggiungimento degli obiettivi strategici prefissati che ad armonizzare la programmazione in un'ottica di concreta opportunità e fattibilità attuativa. Il presente Piano si compone di n. 4 capitoli ed è articolato come segue:

- Il Capitolo 1 – "***Nota metodologica***" – illustra la metodologia redazionale alla base del documento programmatico, con particolare riferimento alle modalità ed ai criteri (fasi, strumenti, risultati) che hanno condotto alla individuazione e definizione degli obiettivi strategici. Vi si descrive, altresì, il processo di partecipazione avviato per la prima volta dall'Ente nel 2019 nell'ambito dell'ultima revisione annuale del POT 2017-2019, in esito al quale sono emersi elementi programmatici di cui il presente testo tiene conto.
- Il Capitolo 2 – "***Analisi di scenario***" – offre una panoramica aggiornata sullo scenario economico internazionale, comunitario e mediterraneo entro il quale vanno delineandosi le nuove dinamiche e la nuova geografia del trasporto marittimo in relazione al contesto del sistema portuale italiano. Include, altresì, un'analisi del sistema portuale nazionale e illustra le strategie di posizionamento del porto di Taranto rispetto ai mercati internazionali e le macro tendenze globali fino al 2030.
- Il Capitolo 3 – "***Verso un modello di Porto 6.0***" – definisce la tipologia del modello e il particolare utilizzo di "supporto alla definizione strategica" che ne viene fatto, declinandone le principali caratteristiche. Propone, inoltre, un'analisi "*as is*" (come è posizionato il Porto di Taranto rispetto a alle singole prospettive di analisi proprie di tale Modello) e una definizione del "to be" (aree di miglioramento per colmare il GAP [target] in relazione anche agli obiettivi istituzionale [Mission] dell'AdSP del Mar Ionio).
- Il Capitolo 4 – "***Le azioni di Piano***" – presenta le azioni di Piano (triennio 2020-2022) che andranno ad attuare gli obiettivi (estrinsecando target, indicatori, strumenti attuativi), tenendo conto degli elementi emersi durante il processo partecipato con gli stakeholder attuato nella precedente annualità.

Il documento presenta, inoltre, una rivisitazione della ***Vision 2030 del Porto di Taranto*** parte integrante del precedente POT – aggiornata nei contenuti e nella forma, al fine di presentare, in maniera chiara ed efficace -ma soprattutto diretta e sintetica - gli elementi di competitività su cui la nuova programmazione è incentrata ed allineata con le prospettive di sviluppo del Porto di Taranto.

## 1. NOTA METODOLOGICA

### 1.1 POT 2020-2022: attori, strumenti, risultati

**Premessa.** La metodologia redazionale alla base del presente Piano Operativo Triennale rappresenta la naturale prosecuzione del percorso avviato dall'AdSP MI nel corso del 2019 (Figura 1), in occasione dell'ultima revisione annuale ex Legge 84/94 del precedente documento programmatico, a chiusura dell'arco triennale 2017-2019. In tale occasione, infatti, l'Ente ha ritenuto di rigenerare i propri processi di *policy making* e di introdurre elementi di innovazione. Pertanto, la redazione del presente Piano ha abbracciato una metodologia basata sul principio della *partecipazione* quale strumento di promozione di politiche pubbliche inclusive, in grado di favorire l'integrazione tra i piani di sviluppo e, nel contempo, la coesione tra stakeholder del porto di Taranto - il cluster logistico e portuale, le Istituzioni e il personale interno - al fine di accrescere il valore dell'*accountability istituzionale* puntando sulla sperimentazione di nuove tecniche di lavoro.

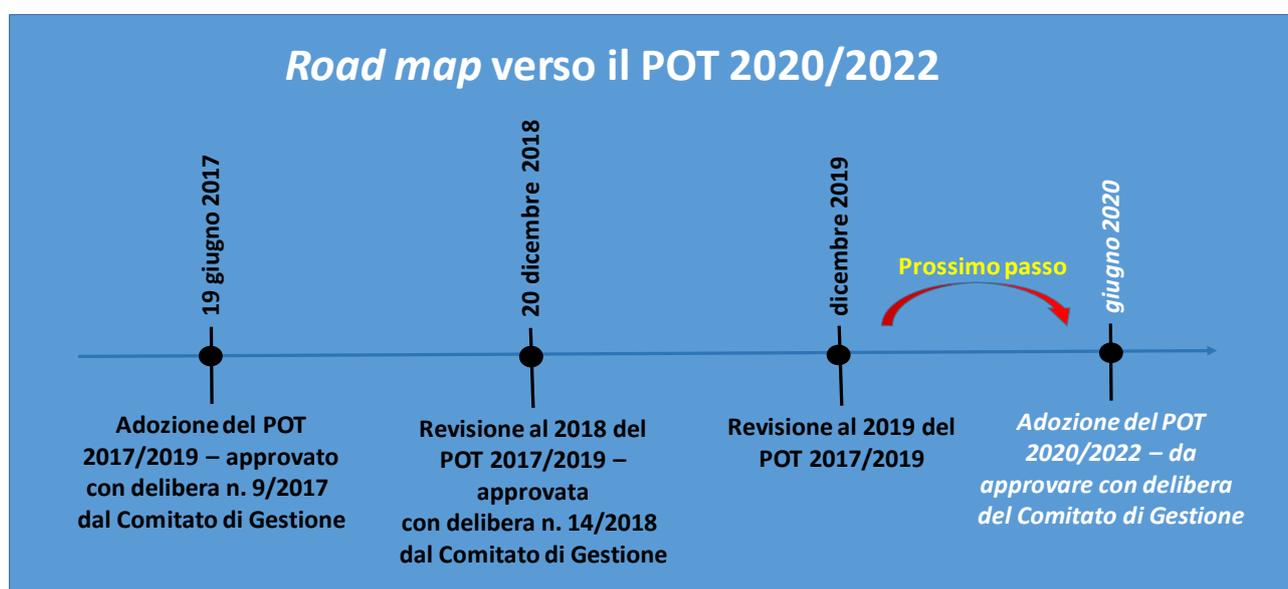


FIGURA 1 – ROAD-MAP VERSO IL POT 2020-2022

Altro elemento che ha guidato la redazione del POT 2020-2022, principale documento di pianificazione con cui l'Ente traccia le proprie strategie di sviluppo, risiede nell'allineamento che si è cercato di conferire rispetto ad altri documenti programmatici dell'Autorità, al fine di definire una strutturazione coordinata e integrata degli obiettivi da raggiungere nel prossimo triennio.

Nello specifico, il processo di individuazione degli obiettivi di Piano – e, quindi, delle azioni ad essi connesse – tiene conto del mandato istituzionale dell'AdSP e degli obiettivi di performance di cui al *Piano della Performance 2020-2022 dell'Ente*, approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 2/2020 del 28 gennaio 2020. Trattasi del documento rappresentativo del ciclo di gestione della performance dell'AdSPMI che definisce gli obiettivi strategici dell'Autorità (<https://www.port.taranto.it/index.php/it/performance/piano-della-performance/1846-piano-della-performance-2020-2022>).

Il *Piano della performance (PdP)* è, infatti, il documento programmatico triennale, con aggiornamento annuale, che avvia il ciclo della performance, nel quale l'Ente esplicita annualmente la performance attesa. Tale documento è definito dal Presidente in collaborazione con i vertici dell'Amministrazione (Segretario Generale e Dirigenti) e individua gli indirizzi e gli obiettivi strategici ed operativi dell'AdSP definendo i relativi

indicatori e le risorse. Il Piano è finalizzato a supportare i processi decisionali, a migliorare la consapevolezza del personale rispetto agli obiettivi dell'amministrazione e a comunicare agli stakeholder priorità e risultati attesi attraverso la pubblicazione dello stesso nella Sezione Amministrazione Trasparente sul sito istituzionale dell'Ente. Gli obiettivi dell'AdSP, individuati nel Piano della performance, sono definiti in coerenza con gli obiettivi strategici e di bilancio indicati nei documenti programmatici di cui alla L.84/94 e alla normativa economica e finanziaria applicabile alle AdSP. Gli elementi centrali del Piano consistono nella definizione degli ambiti di misurazione e valutazione della performance organizzativa (art. 8 del D.lgs. n. 150/2009) e degli ambiti di misurazione e valutazione della performance individuale (art. 9 del D.lgs. n. 150/2009).

Il PdP tiene conto, si coordina e si integra annualmente con la ***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 dei Trasporti individua annualmente con apposita direttiva:

- a) 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;
- b) 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.

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.

Sempre sul piano della pianificazione strategica, il presente POT si raccorda con il vigente nuovo **Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP)**, strumento di pianificazione urbanistica della circoscrizione territoriale dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio (art. 5 della L. 84 del 1994) per quanto attiene l'individuazione delle destinazioni d'uso delle aree portuali e la definizione dei fabbisogni infrastrutturali. Il PRSP ha, infatti, la funzione di delimitare e disegnare "l'ambito" e "l'assetto complessivo del porto" inteso in senso territoriale – ossia delle aree demaniali marittime, delle opere portuali e degli antistanti spazi acquei - entro i quali la singola AdSP esercita le funzioni (amministrativo-pubblicistiche) di "indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo". Il PRSP individua altresì le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree interessate (<https://www.port.taranto.it/index.php/it/pianificazione-e-governo-del-territorio>). Il vigente Nuovo PRSP del Porto di Taranto è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n.1384 del 23 luglio 2019 "Comune di Taranto. Nuovo Piano Regolatore Piano Regolatore del Porto. Variante al PRG ex art. 16 della L.R. 56/1980, Adeguamento alle prescrizioni della DGR 863/2018. Approvazione".

Ciò premesso, essendo il POT- unitamente al PRSP – il documento cardine di pianificazione strategica di ogni AdSP, gli obiettivi di piano e le relative azioni andranno ad orientare e caratterizzare i contenuti dei documenti di pianificazione operativa dell'Ente che annualmente vi si ispireranno quali:

- **Bilancio Previsionale**
- **Programma triennale dei lavori pubblici** e il **Programma biennale degli acquisti di beni e servizi**
- **Piano Triennale dei Fabbisogni di Personale**

Essi rappresentano documenti nei quali viene pianificato e regolamentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego e la destinazione delle risorse umane e finanziarie disponibili per perseguire obiettivi di performance organizzativa, di cui ai citati strumenti di programmazione strategica.

**Il processo redazionale.** La costruzione del presente Piano prende forma grazie alla combinazione sinergica dell'agere dei diversi **attori** coinvolti nel processo che contribuiscono, attraverso specifici **strumenti** operativi, al raggiungimento dei **risultati** posti come traguardo del processo di costruzione del POT: un set di **obiettivi di Piano** – e con essi, a cascata, *soggetti coinvolti e strumenti attuativi* – da raggiungere attraverso **azioni strategiche** che, nel prossimo triennio, l'Ente dovrà implementare ai fini dell'attuazione del presente Piano.

Risulta, infine, doveroso rappresentare come tutto il processo di costruzione del Piano – e, in particolare, lo sviluppo dell'analisi di scenario a livello globale, nazionale e locale – sia fortemente influenzato dal significativo periodo critico che l'Italia e il mondo intero stanno vivendo a causa dell'emergenza *Covid-19*. I settori dei traffici marittimi, della portualità e della logistica stanno subendo - come gran parte dell'economia globale – quello che è l'impatto economico generato dalla crisi del Coronavirus che, al momento, permette di effettuare solo prime stime e proiezioni future. A tutt'oggi, il Governo italiano e l'Unione Europea, per far fronte alle conseguenze economiche dell'emergenza Covid-19, stanno via via adottando, ogni utile misura volta al sostegno e/o alla regolamentazione del settore del trasporto merci e passeggeri per via terrestre, aerea e marittima.

L'odierna emergenza che l'Italia sta affrontando impone, tuttavia, la considerazione che il percorso verso il raggiungimento degli obiettivi di Piano potrà essere condizionato da fattori esterni e di natura contingente che andranno verosimilmente ad influire sull'intero sistema portuale italiano e globale, imponendo scelte e possibili scostamenti rispetto alle strategie di sviluppo sottese al presente Piano nonché agli sviluppi di alcuni processi già in corso di realizzazione da parte dell'Ente. L'AdSPMI, nell'osservare specifiche azioni volte, in primis, a garantire la sicurezza del proprio personale e dell'ecosistema portuale di Taranto, sta proseguendo le proprie attività istituzionali al fine di garantire la continuità operativa dell'Ente.

Nella precedente annualità - nonostante le crescenti incertezze derivanti dalla crisi dello stabilimento siderurgico - sono state poste le basi per consolidare il rilancio del Molo Polisetoriale, con la previsione di avviare nuovi traffici commerciali e dare nuova vitalità alle attività logistiche. Ciò in aggiunta ad azioni tese al rifiorire di nuovi progetti di sviluppo (infrastrutturali e non) ed attività volte ad accrescere i livelli di innovazione portuale e sostenibilità ambientale.

Lo scalo di Taranto, allo stato attuale, si presenta sugli scenari internazionali come un *greenfield hub*, grazie alla moderna infrastruttura ed alle numerose progettualità in essere che lo rendono nodo nevralgico del Mediterraneo nonché opportunità di attrazione di investimento su scala globale.

**Gli attori.** Il processo di costruzione del POT 2020-2022, in considerazione del lavoro svolto nel 2019, ha mantenuto vivo e aperto il dialogo con gli attori precedentemente coinvolti nell’approccio partecipato. A tal fine, considerata la necessità di dare continuità logica e coordinata allo sviluppo e all’aggiornamento delle attività incluse nel più recente documento di revisione della precedente programmazione (approvato dal Comitato di Gestione dell’Autorità nel mese di dicembre 2019), l’AdSP ha coinvolto nuovamente e direttamente (con i vari strumenti che di seguito saranno descritti) il **personale interno dell’Ente, gli stakeholder** - ossia gli operatori del porto e le istituzioni – e l’**Organismo Indipendente di Valutazione (OIV)** dell’AdSPMI.

Infine, il Centro Studi SRM<sup>1</sup> – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, ha contribuito al processo redazionale in qualità di attore di supporto tecnico-specialistico rispetto alle analisi ed alle prospettive di sviluppo del Porto di Taranto nel contesto locale, nazionale e globale.

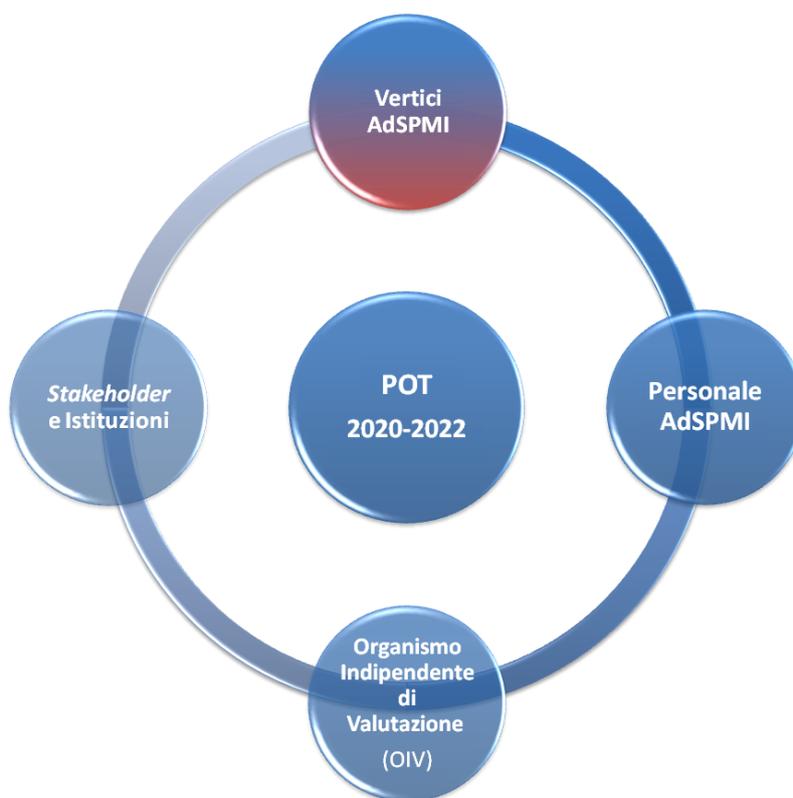


FIGURA 2 - ATTORI DEL PROCESSO DI COSTRUZIONE DEL POT 2020-2022

Partendo dall’input strategico ricevuto dai vertici dell’Ente e dalle proposte di sviluppo delle progettualità raccolte nella revisione di Piano del 2019, ciascuno degli attori coinvolti è stato chiamato a fornire il proprio contributo avanzando proposte e indicando soluzioni. Grazie alle voci del tavolo istituzionale “allargato”, gli elementi proposti hanno fornito spunti per una nuova programmazione triennale, definita partendo dalla

<sup>1</sup> Il Centro Studi SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, che collabora con l’AdSPMI al fine di fornire supporto strategico e specializzato nell’analisi delle dinamiche economiche riguardanti il tema dei trasporti marittimi e logistico-portuali, con particolare attenzione ai fenomeni che interessano le relazioni tra l’Italia e il Mediterraneo, ed i trasporti marittimi e la logistica in chiave regionale, nazionale ed internazionale.

volontà - condivisa a più livelli - di puntare alla individuazione di obiettivi concreti da raggiungere attraverso azioni che possano generare benefici e ricadute positive per l'intero ecosistema portuale, promuovendo una crescita sostenibile nel tempo grazie anche al graduale ma incisivo riposizionamento strategico dello scalo e a nuove possibilità di proiezione sui mercati internazionali.

**Strumenti.** Il lavoro con cui gli attori contribuiscono al processo di costruzione del presente Piano è veicolato dall'uso di specifici strumenti: un **questionario consultivo**, **riunioni** (anche in video conferenza) e compilazione **schede di Piano**.

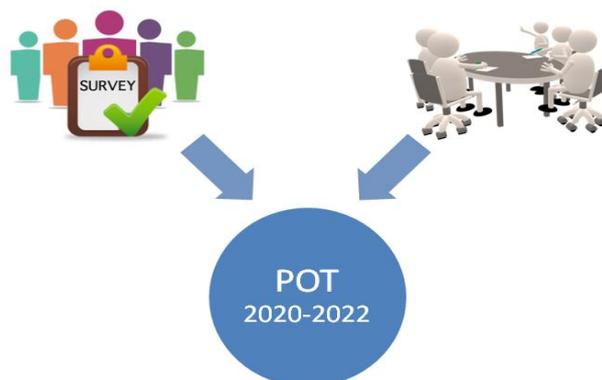
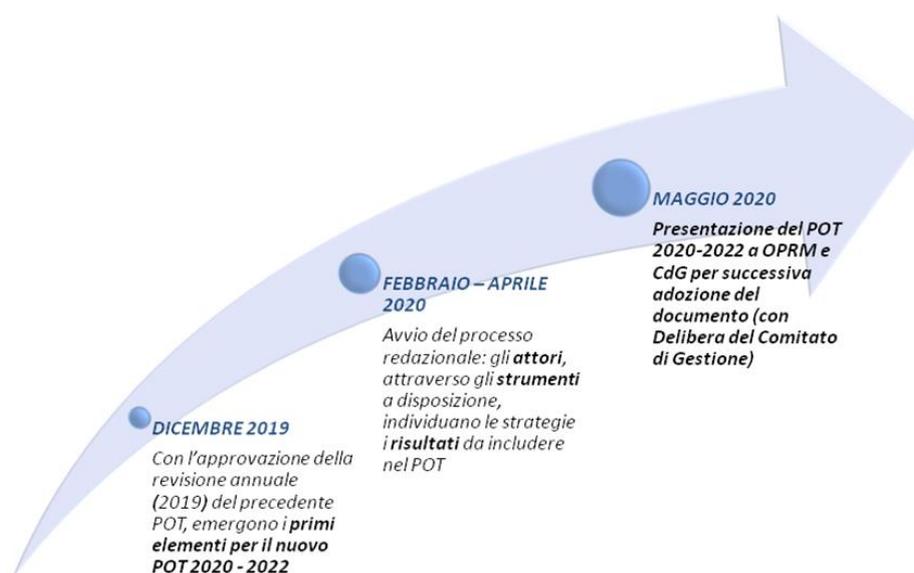


FIGURA 3 - GLI STRUMENTI A DISPOSIZIONE DEGLI ATTORI DEL POT 2020-2022

- **Questionario consultivo.** Come avvenuto nel 2019 in occasione della revisione annuale del precedente Piano Operativo Triennale, l'AdSPMI ha condotto una consultazione partecipata attraverso la costruzione di un *questionario consultivo* online composto da n. 9 domande aperte somministrate attraverso l'uso della piattaforma web SurveyMonkey (link: <https://it.surveymonkey.com/r/2P23WTL>) al personale dell'Ente, all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, al Comitato di Gestione, all'OIV ed alle Istituzioni del cluster portuale di Taranto. Viene in tal modo attuata una '*strategia di indagine*' in grado di allargare ad altri attori e portatori di interesse il tavolo di discussione istituzionale, innescando nuove forme di interazione esplorative in grado di orientare le scelte dell'Ente nella definizione della programmazione del POT 2020-2022.
- **Riunioni.** Durante l'intero processo di redazione del presente Piano, vengono organizzate alcune riunioni – prevalentemente in videoconferenza – attraverso le quali è garantito un continuo aggiornamento nonché lo scambio di proposte ed elementi di analisi utili ai fini del processo di costruzione della programmazione strategica triennale.
- **Schede di Piano.** Per rilevare lo stato di avanzamento/realizzazioni delle azioni del POT 2017-2019 e allo stesso tempo evolvere verso le nuove (più focalizzate e più congrue) azioni, viene aggiornato il modello di scheda (allegata) utilizzata nel documento di revisione del 2019 al fine di includere, in maniera chiara ed efficace, le opportunità e le eventuali criticità connesse alla realizzazione di ciascuna azione programmatica.

**Risultati.** L'attività partecipata attuata per la costruzione del nuovo POT dell'AdSPMI è stata animata dall'obiettivo primario di definire un Piano triennale in grado di traguardare *risultati concreti, tangibili e condivisi*, capaci di attuare processi di rigenerazione a più livelli nell'intero ecosistema portuale. A partire dal dicembre 2019, sono stati raccolti numerosi elementi che necessitavano di ulteriore analisi ed approfondimento. Per la redazione del nuovo POT, si è inteso lavorare nell'ottica di giungere alla *deadline* di maggio - mese in cui termina il periodo di vigenza del precedente POT 2017-2019 – con una nuova programmazione il più possibile ancorata a concrete possibilità di crescita per il Porto di Taranto. Il set di azioni incluso nel presente documento rappresenta, infatti, il lavoro di analisi, confronto e progettazione attuato dagli attori del Piano, sulla base di determinati principi e strategie di sviluppo sostenibile che ben si integrano con gli elementi chiave alla base della futura programmazione triennale: *innovazione, rilancio dei traffici e della logistica, digitalizzazione, economia circolare, transizione energetica e ambientale, governance istituzionale*.



**FIGURA 4 - ROADMAP PER LA REDAZIONE E APPROVAZIONE DEL NUOVO POT 2020-2022**



## 2. ANALISI DI SCENARIO

### 2.1 Il contesto macroeconomico e geopolitico globale.

Questo documento di programmazione operativa dell'ADSP Mar Ionio si inserisce in un contesto in rapida evoluzione in cui il volto del trasporto marittimo già in trasformazione, riflettendo il passaggio a un'era "new normal", sta subendo poi il dirimpente impatto dell'epidemia da Covid – 19.

Lo shipping riflette uno scenario caratterizzato da una crescita economica e commerciale più moderata, dalla regionalizzazione delle supply chain e dei modelli commerciali sempre più spinti, da un continuo riequilibrio dell'economia cinese, dagli investimenti pianificati per la realizzazione della Belt and Road Initiative, da un ruolo più ampio di tecnologia e servizi nelle catene del valore e della logistica e un'agenda politica accelerata per la sostenibilità ambientale. Tali sviluppi richiedono una migliore pianificazione, adeguate misure di risposta e politiche di trasporto flessibili e lungimiranti che anticipano il cambiamento.

Oltre al lato della domanda, la nuova normalità comporta anche alcune nuove tendenze dal lato dell'offerta. L'oversupply rimane la peculiarità di tutti i segmenti dello shipping anche se nel 2019 la flotta mondiale ha fatto rilevare una crescita del 2,75%, il tasso più basso dell'ultimo decennio. Porti, vettori e in generale i player marittimi stanno sempre più focalizzando l'attenzione sull'espansione delle attività verso la logistica interna. Le recenti scelte strategiche dei carrier di operare come player del trasporto integrato delle merci così come l'acquisizione di vettori regionali da parte di alcuni operatori globali (ad esempio l'acquisto da parte della CMA CGM della società di logistica Containerships o l'acquisizione di Hamburg Süd da parte di Maersk) potrebbero essere indicativi degli sforzi del settore per adattarsi alle mutevoli condizioni. Data la **regionalizzazione dei flussi commerciali** e la tendenza verso la **ristrutturazione delle catene di approvvigionamento**, la nuova normalità - nonostante le potenziali sfide - potrebbe generare opportunità, in particolare per i paesi in via di sviluppo che cercano di integrarsi più efficacemente nelle reti commerciali globali.

In questo contesto occorre considerare anche le incertezze sia esterne che interne al settore che presentano rischi sistemici ed intrinseci che potrebbero comportare un considerevole impatto sulle prospettive della domanda, sulla redditività e sugli investimenti portuali nei prossimi 10 anni.

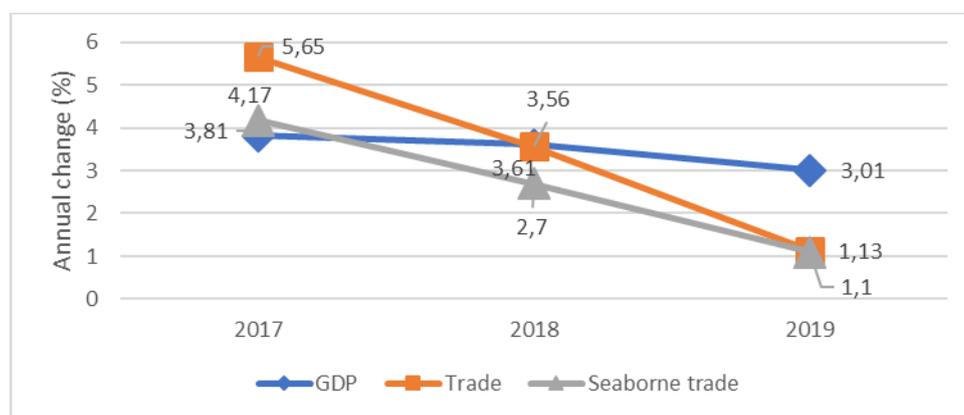
Una gamma di fattori interni ai settori del trasporto marittimo e dei terminal che molti operatori hanno già dovuto affrontare: l'eccesso di capacità e la sottoutilizzazione di trasporto marittimo; l'instabilità delle alleanze, che aumenta in termini di rischio di pari passo con il rallentamento della crescita dei volumi; l'investimento in terminal delle linee di navigazione; la pressione da parte delle dimensioni navali sempre più grandi; l'eccesso di capacità terminalistica in alcune regioni; infine, la potenziale perturbazione per il settore da parte di operatori del tutto nuovi. Con riferimento a questo aspetto, importanti società commerciali e logistiche come Amazon e Alibaba incrementano la loro presenza sul mercato, per cui ci si aspetta una pressione su di loro affinché investano verticalmente nella filiera distributiva.

Ma ci sono anche **fattori esterni**: il ripiegamento della globalizzazione alla luce dell'aumento del protezionismo; le tensioni e le restrizioni commerciali che impongono dazi all'import-export; la Brexit; il ruolo sempre forte della geopolitica soprattutto nel comparto delle rinfuse liquide; la crescente instabilità finanziaria dal

2009, nel contesto della quale gran parte della crescita a partire dalla crisi è stata finanziata dall'aumento del livello del debito; le problematiche tecnologiche poste dalla stampa in 3D; infine, la crescente importanza della sostenibilità, di cui gli operatori portuali devono tenere conto quando programmano nuovi progetti. Naturalmente a questi fattori occorre aggiungere le perturbazioni economiche e sociali senza precedenti dovute al diffondersi nel mondo dell'epidemia da **Covid-19** che stanno bruscamente forgiando il 2020, i cui effetti saranno analizzati nel dettaglio nel corso del lavoro.

Data la difficoltà di individuare stime univoche sul PIL mondiale e sul commercio che ovviamente dipendono dai diversi scenari delle prossime settimane e mesi e su quanto durerà ancora il lockdown globale, per comprendere l'andamento dello shipping, l'analisi viene per il momento realizzata sui dati consolidati riferiti all'ultimo triennio, non prendendo in considerazione le stime realizzate a fine 2019 e che ormai devono considerarsi obsolete.

L'attività economica globale, per i fattori prima delineati, ha subito un rallentamento nel 2019 che, purtroppo, data la situazione attuale, si accentuerà significativamente nel corso del 2020.



**GRAFICO 1- VARIAZIONE % ANNUA DEL PIL MONDIALE, DEL COMMERCIO INTERNAZIONALE E DEL COMMERCIO MARITTIMO. FONTE: SRM SU FMI (OTTOBRE 2019) E CLARKSONS RESEARCH (GENNAIO 2020)**

Il trasporto marittimo è strettamente legato al commercio internazionale dato che **su nave viaggia il 90% dell'import-export mondiale**.

Nel 2019 sono state trasportate via mare 11,9 miliardi di tonnellate, registrando un incremento dell'1,1%.

Entrando nello specifico della tipologia di merci, il 44% è costituito da rinfuse solide (principalmente grano, carbone, minerale di ferro), il 32% riguarda le rinfuse liquide, quali greggio e derivati del petrolio, gas, prodotti chimici, il 16% è inerente il trasporto su navi container e il rimanente 8% altre merci.

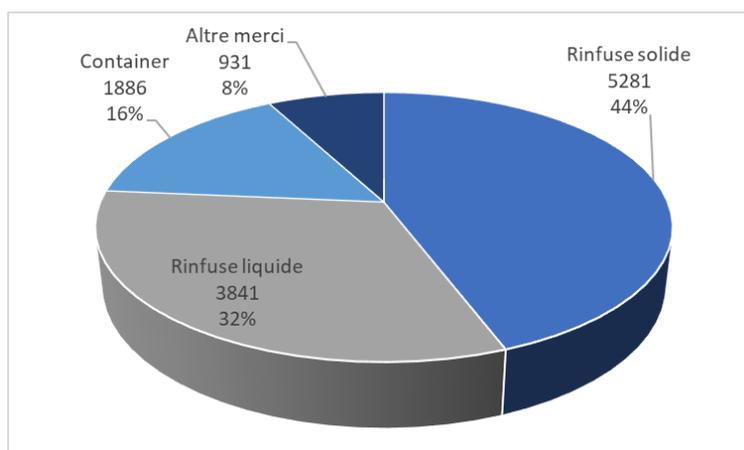


GRAFICO 2 - QUANTIT  (MILIONI DI TONNELLATE) E QUOTE DELLE DIVERSE TIPOLOGIE DI MERCI TRASPORTATE VIA MARE NEL 2019. FONTE: SRM SU CLARKSONS RESEARCH

Il grafico che segue mostra il trend negli ultimi sei anni delle merci che hanno viaggiato su nave. Gli ultimi due anni, parallelamente all'andamento dell'economia e del commercio, evidenziano un rallentamento della crescita di tutte le categorie.

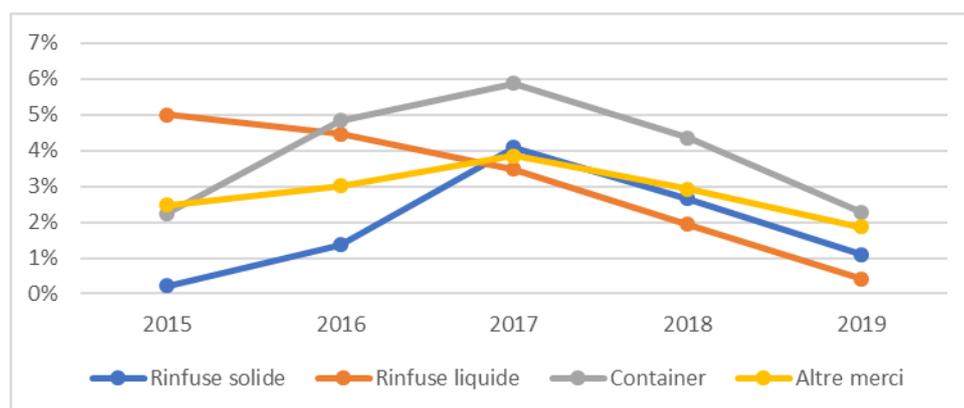


GRAFICO 3 - VARIAZIONE ANNUA (%) 2014-2019 DELLE MERCI TRASPORTATE VIA MARE. FONTE: SRM SU CLARKSONS RESEARCH

Il commercio di rinfuse solide   principalmente riconducibile all'industria dell'**acciaio**: in crescita nel 2019 dell'1,1%, ha risentito soprattutto della riduzione del trasporto di minerale di ferro, di cui la Cina   di gran lunga il maggiore importatore (concentra il 71% delle importazioni globali di questa commodity). Questo dato si collega all'aumento dell'uso di rottami per l'industria siderurgica e all'uso di scorte di minerale di ferro esistenti in Cina che ne hanno limitato la richiesta. La produzione di acciaio nel 2019   stata pari a 1,9 miliardi di tonnellate, registrando una crescita del 3,4% pi  lenta rispetto al 2018 (4,4%). La Cina   leader mondiale concentrando oltre la met  della produzione globale; l'Italia   al decimo posto nel ranking. In realt  l'andamento dell'intero settore delle *dry bulk* sottolinea il ruolo centrale della Cina, per cui qualunque variazione della sua domanda, dovuta a fattori endogeni ma anche all'effetto della *trade war*, ne determina un impatto significativo.

Il segmento delle **rinfuse liquide**, che ha registrato un +0,4% nel 2019, risente molto degli equilibri geopolitici: per il crude oil, se da un lato il trasporto dal bacino atlantico verso l'Asia ha sostenuto i volumi degli scambi di navi cisterna, dall'altro, le sanzioni per la Repubblica islamica dell'Iran e la Repubblica bolivariana del Venezuela che hanno ridotto le esportazioni, così come il rispetto dei tagli alla produzione imposti dall'OPEC+, rischiano di esercitare ulteriori pressioni al ribasso.

Il trasporto **containerizzato** si è sviluppato negli ultimi 2 anni in un contesto di grande incertezza, determinato dalle implicazioni del nuovo regolamento IMO 2020 che impone un limite di zolfo nell'olio combustibile per le navi (dal 3,50% allo 0,50%, entrato in vigore il 1° gennaio 2020), dalle tensioni commerciali, dal riequilibrio economico in Cina, dalla debolezza dei mercati di consumo e dal rallentamento dell'economia mondiale. Come reazione a tale situazione, nel 2019 si sono rafforzate due tendenze: il consolidamento, che ha coinvolto anche operatori regionali più piccoli, e l'integrazione verticale con l'obiettivo di assumere un **maggiore controllo della logistica interna** e mirare a fornire **servizi integrati** generando più valore. Alcuni dei maggiori carrier, tra cui Maersk e China COSCO Shipping, stanno pianificando di espandere la loro presenza a terminal interni, magazzini, intermediazione doganale e logistica per sfruttare ulteriori opportunità commerciali: si stima che se attualmente fino all'80% dei guadagni di Maersk proviene dalla spedizione di container, il piano è quello di raggiungere una divisione 50:50 tra servizi oceanici e non oceanici nei prossimi anni<sup>2</sup>.

Sebbene l'insieme di questi fattori ne abbia rallentato l'andamento rispetto agli anni scorsi, il settore comunque ha continuato a crescere, facendo rilevare un +2,3% in termini di tonnellate, ma alcuni equilibri commerciali si sono modificati. Le rotte principali rimangono quelle Est-Ovest (Asia-Europa, Trans-Pacifica e Transatlantica) i cui volumi nel 2019 sono rimasti costanti, pari al 30% del traffico globale in termini di TEU, ma si è assistito ad una variazione del peso al loro interno. La Trans-Pacifica è rimasta la più trafficata, con 26 milioni di TEU, ma per effetto della trade war ha subito una contrazione dell'1% nella direzione Nord America-Far East e del 2% in quella opposta. A beneficiarne è stata la rotta Asia-Europa che con 25 milioni di TEU ha registrato un +8% in direzione Europa-Far East e un +3% in quella opposta. È cresciuta anche la Transatlantica che con 8 milioni di TEU, ha rilevato un aumento del 3% sulla tratta Europa-Nord America e del 4% sulla Nord America-Europa. Il 70% del traffico containerizzato si distribuisce sulle molteplici rotte secondarie che coinvolgono il commercio dei paesi in via di sviluppo e che stanno diventando sempre più importanti. Di queste, i flussi intraregionali dominati dai movimenti intra-asiatici e le rotte commerciali Sud-Sud (Oceania, Asia occidentale, Asia orientale, Africa sub-sahariana e America latina), rappresentano la proporzione maggiore (43%), seguiti dalle rotte Nord-Sud, cioè quelle che riguardano i commerci tra Oceania, Africa sub-sahariana e America Latina con l'Europa e il Nord America che con 32 milioni di TEU concentrano il 16% del totale e quelle Est-Ovest secondarie (ad esempio, Asia occidentale e Subcontinente indiano con l'Europa) con il 10% pari a 20 milioni di TEU.

---

<sup>2</sup> UNCTAD, Review of Maritime transport 2019

	Trans-Pacific			Asia-Europe			Transatlantic			Non Mainlane East-West	North-South	Intra-Regional / Other	Total	Y-o-Y change
	Eastbound	Westbound	Trans-Pacific	Eastbound	Westbound	Asia-Europe	Eastbound	Westbound	Transatlantic					
	East Asia-North America	North America - East Asia		Northern Europe and Mediterranean to East Asia	East Asia to Northern Europe and Mediterranean		North America to Northern Europe and Mediterranean	Northern Europe and Mediterranean to North America						
2015	16	7	23	7	15	22	3	4	7	18	28	69	168	2%
2016	17	8	25	7	15	22	3	4	7	19	29	73	176	5%
2017	18	8	26	8	16	24	3	5	8	20	31	78	186	6%
2018	19	8	27	8	16	24	3	5	8	20	32	82	194	4%
2019	19	7	26	8	17	25	3	5	8	20	32	86	198	2%
% Chg 19/18	-2%	-1%	-1%	8%	3%	5%	4%	3%	3%	0%	0%	4%	2%	
10 year CAGR	3%	0%		4%	2%		2%	6%		5%	4%	6%	4%	

TABELLA 1 -LE ROTTE DEL COMMERCIO CONTAINERIZZATO GLOBALE. ANNI 2015-2019. FONTE: SRM SU CLARKSONS RESEARCH

Il ruolo centrale dell'Asia nel commercio e nello shipping è sottolineato anche dall'attività globale di movimentazione dei porti container, dato che i principali si trovano proprio in Asia.

Rank	Port	Country	2015	2016	2017	2018	2019	Var.% 19/18
1	Shanghai	China	36.537.000	37.133.000	40.230.000	42.010.000	43.300.000	3%
2	Singapore	Singapore	30.922.400	30.903.644	33.666.556	36.600.000	37.200.000	2%
3	Ningbo-Zhoushan	China	20.627.000	21.561.000	24.610.000	26.520.000	27.530.000	4%
4	Shenzhen	China	24.205.000	23.979.000	25.210.000	25.736.000	25.800.000	0%
5	Guangzhou	China	17.624.900	18.857.700	20.370.000	21.890.000	22.800.000	4%
6	Busan	South Korea	19.468.725	19.456.291	20.493.475	21.670.000	21.900.000	1%
7	Qingdao	China	17.436.000	18.050.000	18.300.000	19.320.000	21.000.000	9%
8	Hong Kong	China	20.073.000	19.813.000	20.760.000	19.640.000	18.340.000	-7%
9	Tianjin	China	14.111.000	14.519.000	15.070.000	15.972.000	17.300.000	8%
10	Rotterdam	Netherlands	12.234.535	12.385.168	13.734.334	14.480.000	14.810.804	2%
<b>Global throughput</b>			<b>684.000.000</b>	<b>700.000.000</b>	<b>743.500.000</b>	<b>784.000.000</b>	<b>801.000.000</b>	<b>2%</b>

TABELLA 2 -TOP 10 PORTI CONTAINER. 2015-2019. FONTE: SRM SU DATI AUTORITÀ PORTUALI E DREWRY SHIPPING CONSULTANTS

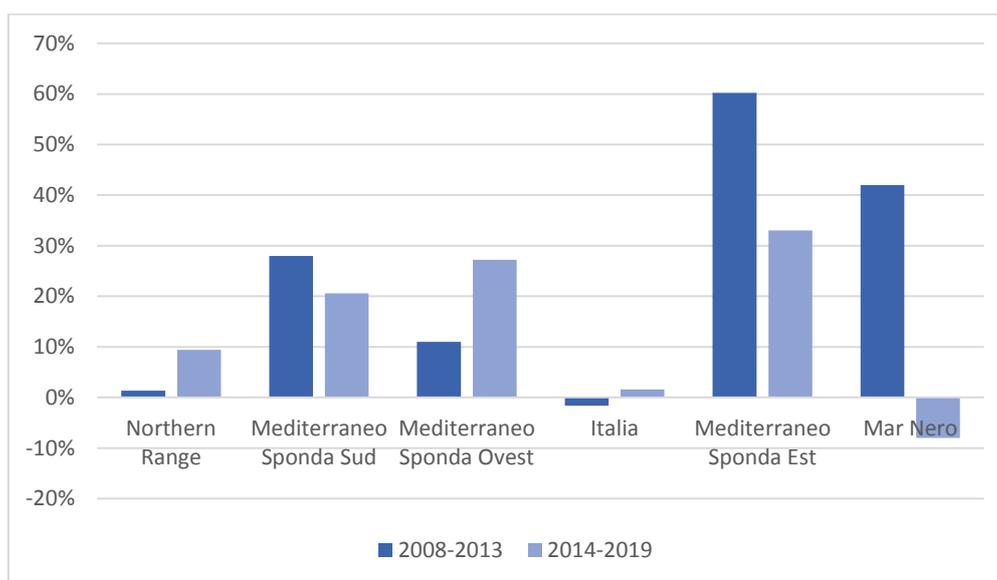
### 2.1.1 Il crescente ruolo del Mediterraneo e dei suoi porti nello shipping globale

La centralità mediterranea è oggi soprattutto connessa alla dimensione marittima delle rotte commerciali. Esso rappresenta una via privilegiata per il traffico container, concentrando il 27% dei servizi di linea mondiali, e dello short sea shipping tra le sue sponde. La crescita delle merci in transito conferma, inoltre, la rilevanza del Canale di Suez quale importante via per il passaggio di ogni tipo di cargo. La maggiore concentrazione dei servizi di linea nel Mediterraneo agevolata dal canale egiziano che, a seguito del suo allargamento non pone praticamente limiti alle dimensioni delle navi in transito, costituisce un indubbio beneficio per i porti che si affacciano sulle sue coste che acquistano un ulteriore vantaggio dal loro posizionamento. Essi non soltanto possono rafforzare il ruolo di hub per le merci provenienti dal Far East e dirette verso il Nord America ma diventano il gate potenziale delle produzioni territoriali verso i mercati transoceanici.

**È questa la naturale vocazione dei porti italiani ed una nuova importante direttrice di crescita per il porto di Taranto, considerato che i mercati di riferimento del sistema produttivo pugliese sono molto diversificati, perché vanno a coinvolgere pressoché tutti i continenti, Oceania ed America del Sud compresi.**

Con l'aumentare dei traffici e delle rotte e quindi della rilevanza del bacino del Mediterraneo nell'ambito dei trasporti e della logistica marittima e con lo sviluppo di grandi strategie globali, a partire dalla Belt and Road Initiative cinese, aumenta l'intensità della **competizione tra le sponde del Mediterraneo** e si creano allo stesso tempo importanti **opportunità** di investimento per i paesi in grado di offrire una moderna e integrata rete di infrastrutture portuali e retroportuali. Gli scali delle sponde Sud ed Est (Nordafrica e Turchia) stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia, lo sviluppo e per la proiezione estera di un'area. Si assiste non soltanto ad un nuovo disegno dei commerci mondiali via mare, ma anche alla modifica delle regole della competitività dei porti, che ormai non possono basare la loro crescita soltanto sulla dotazione infrastrutturale, materiale e immateriale, ma devono essere in grado di innovare e offrire servizi a valore aggiunto, aree retroportuali in cui possano insediarsi attività manifatturiere e logistiche da gestire in ambienti favorevoli anche dal punto di vista fiscale e burocratico.

Il grafico che segue mostra come i sistemi portuali del Mediterraneo, così come il benchmark Northern Range, abbiano mostrato variazioni di crescita sempre più elevate rispetto al nostro Paese, sia nel periodo della crisi finanziaria che negli ultimi 6 anni.



**GRAFICO 4 - CONFRONTO DELLA CRESCITA NEL PERIODO 2008-2013 E 2014-2019 DELLE AREE PORTUALI DEL MEDITERRANEO E DEL MAR NERO (DATI IN TEU). SONO STATI CONSIDERATI I PORTI CON UNA MOVIMENTAZIONE NEL 2019 SUPERIORE AD 1 MILIONE DI TEU.**

**FONTE: SRM SU DATI AUTORITÀ PORTUALI.**

Il Northern Range nel 2019 ha movimentato oltre 45 milioni di TEU e nonostante gli elevati volumi, negli ultimi 6 anni ha accelerato la sua crescita, registrando un +9,4%. Va sottolineato che il traffico in quest'area risulta molto più concentrato perché il sistema è costituito solo da 6 porti container. Questo rappresenta un elemento di maggiore attrattività per molti mercati europei, a fronte della maggiore frammentazione della realtà portuale nel Mediterraneo, evidente ancora in Italia anche a seguito della Riforma. L'Italia non ha saputo avvantaggiarsi dell'incremento di flussi di merci nel Mediterraneo: il suo peso è passato dal 22% del 2009 al 17% del 2019. La Spagna ha confermato la sua rilevanza con un'incidenza del 23% e il solo porto del Pireo ha aumentato la sua incidenza dal 2% al 10%. Il grafico che segue, costruito considerando i primi 30

porti del Med e del Mar Nero per TEU movimentati nel 2019, mostra il peso di ciascun Paese evidenziando anche la variazione rispetto al 2009

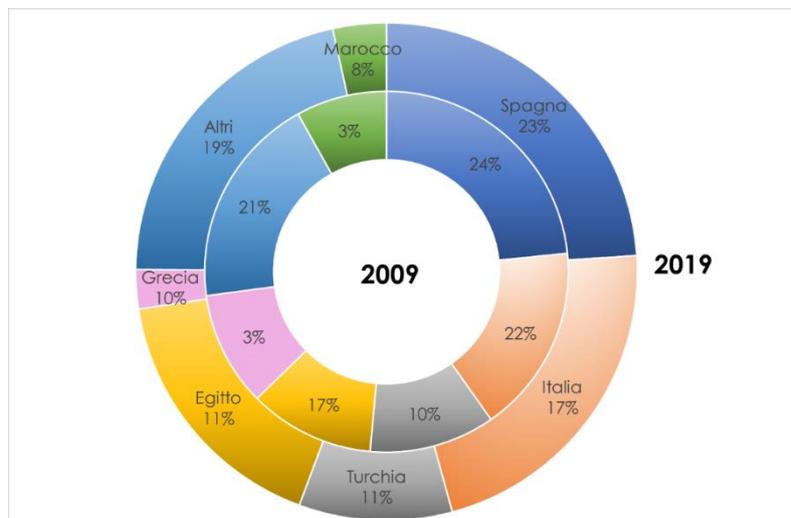


GRAFICO 5 - PESO DEI PORTI SULLA MOVIMENTAZIONE DEI CONTAINER NEL MEDITERRANEO E MAR NERO (TEU). FONTE: SRM SU PORT AUTHORITIES, 2020

*Spagna: Valencia, Algeciras, Barcellona*

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

*Turchia: Ambarli, Mersin, Izmir*

*Egitto: Port Said, Alexandria, Damietta*

*Grecia: Pireo, Thessaloníki*

*Marocco: Tanger Med*

I fattori di successo dei porti competitor analizzati sono diversi. La **crescita degli investimenti** (pubblici e privati, così come gli investimenti esteri diretti) nei porti genera nuovi servizi e nuove attività: esemplare è il caso del Pireo, le cui operazioni sono gestite dalla cinese COSCO, che nel 2019 è diventato il primo porto del Mediterraneo con 5,65 milioni di TEU. Importante in altri casi è stata la realizzazione di **retroporti** in cui sono state stabilite le attività industriali e manifatturiere accanto a numerose funzioni logistiche a valore in ambiente ZES (zone economiche speciali – cioè con defiscalizzazione parziale o totale per i flussi export o riexport e import). Pertanto, nel prossimo decennio i porti italiani si troveranno ad affrontare uno scenario sempre più competitivo, in cui prosegue la crescita delle dimensioni medie delle navi, generando rischi e opportunità per il ciclo dell'industria navale, settore strategico per l'Italia. Nel 2020-30 si misurerà inoltre l'impatto delle ZES e la loro capacità di fungere da attrattori di investimenti internazionali, in collaborazione con la rete diplomatica italiana, nonché di catalizzatori di investimenti delle imprese, anche grazie ai processi di semplificazione burocratica. SRM ha stimato che a regime queste aree possono arrivare a incrementare le esportazioni fino a un +40% complessivo una volta messe a regime.

L'impatto di un mercato dei container sempre più concentrato, consolidato e orientato al gigantismo si avverte in modo importante sulle infrastrutture dei terminal, con i porti che rischiano di perdere quote rilevanti del proprio business, se non sono in grado di aggiornare rapidamente il proprio **equipaggiamento**. Le meganavi caricano e scaricano volumi sempre più rilevanti, in un solo scalo; di conseguenza, i network intermodali

di collegamento devono essere in grado di gestire efficacemente volumi sempre maggiori in un lasso di tempo limitato, per evitare di generare costosi e inefficienti colli di bottiglia lungo la supply chain. Così, le prestazioni portuali sono diventate un fattore decisivo in grado di determinare la competitività dei traffici dei paesi. Ogni ora di tempo in porto risparmiata dalle navi si traduce in minori spese in infrastrutture portuali per gli scali marittimi, costi di capitale delle navi per i vettori ed esborsi per il mantenimento delle scorte per i caricatori.

La complessità e il dinamismo dei profondi mutamenti politici ed economici indicati hanno condotto all'apertura di nuove direttrici internazionali, alla definizione di nuovi mercati e alla formazione di nuovi flussi commerciali delineando nuovi collegamenti tra Estremo Oriente, Europa e Nord America favorendo il bacino del Mediterraneo come alternativa alle rotte tradizionali.

**In questo contesto, si aprono nuove prospettive commerciali per il porto di Taranto che, a seguito della concessione demaniale marittima del terminal contenitori alla società San Cataldo Container Terminal SpA, controllata dalla Yilport Holding, vede maturare nuove condizioni di rilancio, anche in considerazione della sua posizione al centro della ZES Ionica, che coinvolge anche la Basilicata, che si propone di sviluppare le imprese in area retroportuale la cui produzione andrebbe ad alimentare ed essere alimentata dai traffici portuali.**

Lo scalo ionico ha dunque un **patrimonio infrastrutturale**, un player forte alle spalle e una posizione geografica che costituiscono le premesse di un nuovo sviluppo che gli aprono la possibilità di candidarsi come uno dei principali scali commerciali europei, facendone uno snodo per i traffici tra Asia, Europa e Nord America. È indubbio il vantaggio, in termini di giorni di viaggio, della rotta Estremo Oriente-Mezzogiorno rispetto a quella Estremo Oriente-Nord Europa. Tuttavia, sono note anche le **criticità intermodali** che rendono più difficile il transito delle merci dai porti del Mezzogiorno verso i mercati del Centro-Est Europa.

In questo contesto assume molta importanza la programmazione della politica di coesione 2021-2027. Dagli esiti dei tavoli di confronto partenariale (Ottobre 2019) risulta che uno degli obiettivi strategici sia quello di avere **un'Europa più connessa** attraverso il completamento di reti e nodi TEN-T - tra cui i porti core (sia di transhipment che gateway), investimenti di ultimo miglio e l'ERMTS - e il rafforzamento delle sinergie fra CTE (Cooperazione Territoriale Europea) / EUSAIR (EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region) e fondi SIE (Fondi strutturali e di investimento europei) su 2 corridoi adriatici: 1)Scandinavo – Mediterraneo (su cui Taranto è inserito come porto core) 2)Baltico – Adriatico.

Il citato nuovo Piano Operativo Triennale, dovrà dunque tener conto del rinnovato panorama normativo comunitario e nazionale. Sul piano comunitario, in vista della revisione del Regolamento UE in materia di revisione ed efficientamento delle reti TEN-T, avviata dalla Commissione Europea e programmata nel primo semestre del 2021, ci si auspica il completamento di un percorso di **armonizzazione dell'assetto dei corridoi intermodali** che vada nella direzione di un'integrazione dell'attuale configurazione dei corridoi con alcune possibili direttrici che interessano direttamente e maggiormente i nodi portuali del Mezzogiorno. Tale auspicato aggiornamento delle reti TEN-T rappresenterebbe una importante opportunità anche in considerazione dell'attuale scenario dei trasporti nell'area Med e delle nuove sfide globali che richiedono di elevare ulteriormente la capacità del sistema trasportistico nazionale, in ottica intermodale, perché lo stesso agisca come propulsore economico in grado di accrescere la competitività anche nelle regioni del Mezzogiorno.

L'Unione Europea, con le linee programmatiche dettate dal **Green New Deal**, sta inoltre confermando la sfida ambientale come priorità nell'agenda comunitaria. Per la prima volta, una legge vincolante per tutti i Paesi UE ha sancito il raggiungimento della neutralità delle emissioni inquinanti entro il 2050. In questa direzione sta mirando alla concretizzazione della trasformazione sostenibile degli Stati membri attraverso un piano di investimenti di 1.000 miliardi di euro in 10 anni. Il tema della sostenibilità sarà recepito anche nel POT, guidandone la programmazione.

Sul piano nazionale il POT farà riferimento – tra l'altro – al Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, al Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP) nonché alla disciplina sulle Zone Economiche Speciali, oggetto di un'analisi specifica.

**Per rafforzare la competitività del Porto di Taranto è fondamentale affiancare agli elementi geo-dimensionali, un sistema di governance e pianificazione intelligente che miri a fornire collegamenti infrastrutturali intermodali che consentano una migliore accessibilità intesa sia come funzione di gate per operatori internazionali che centro di comunicazione con le aree produttive dell'entroterra.**

L'AdSP, quindi, intende sviluppare il traffico commerciale incoraggiando lo **sviluppo delle aree retroportuali** attraverso attività di supporto alla logistica, al fine di contrastare il calo dei traffici determinato dalla dipendenza dal puro transhipment; con l'implementazione della movimentazione su strada e ferrovia, con maggiore ricorso, quindi, alle diverse modalità di trasporto, anche tramite l'utilizzo dello scalo cargo di Grottaglie. Tutti elementi che potranno consentire un'inversione di tendenza e dello sviluppo dello scalo come grande hub portuale logistico intermodale.

Allo scopo di creare tra lo scalo e le aree retrostanti una piattaforma logistica nell'area del Mediterraneo, è stato sottoscritto il Protocollo d'Intesa per la costituzione del Sistema Logistico del Porto di Taranto con Regione Puglia, le Province di Taranto e Lecce, unitamente a quelle Lucane, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, i Comuni di Taranto, Lecce e i principali Comuni della Provincia di Taranto<sup>3</sup>. Gli Enti aderenti si sono pertanto prefissi lo scopo di sviluppare i collegamenti stradali e ferroviari tra il Porto di Taranto e le aree retroportuali individuate da destinare ad attività collegate o funzionali a quelle portuali; di adeguare gli strumenti di programmazione e pianificazione urbanistica comunali, regionali e portuali alle necessità risultanti dalla esecuzione dell'accordo e di quelli ad esso correlati; di individuare e condividere comuni azioni di marketing territoriale in ambito nazionale ed internazionale; di realizzare e partecipare ad una cabina di regia, coordinata dall'AdSP, per il monitoraggio della esecuzione e dello sviluppo dell'accordo; di individuare, in modo condiviso, partner pubblici e privati per la realizzazione e sviluppo del Sistema Logistico del Porto di Taranto, dei terminali logistici e delle attività ad essi collegate, ecc. Sempre nel quadro della sopra citata strategia di sviluppo, l'AdSP ha altresì avviato una serie di azioni volte a sostenere il processo di sviluppo territoriale a livello

---

<sup>3</sup> Il Protocollo, sottoscritto il 6 dicembre 2012 è stato promosso, ai sensi del comma 1 dell'art.46 (collegamenti infrastrutturali e logistica portuale), del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, che prevede che *"Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie."*

nazionale ed internazionale con un'attenzione particolare all'intermodalità, secondo gli orientamenti comunitari ed in conformità ai progetti delle reti TEN-T.

Questa strategia va ad integrarsi con il ruolo che la ZES Interregionale Ionica e la Zona Franca Doganale con il Porto di Taranto "al centro" possono avere per l'economia del territorio.

**Il disegno strategico sotteso è quello di creare intorno al porto di Taranto una sinergia tra, da un lato, un sistema logistico integrato basato su una rete di strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo, e dall'altro, il sistema manifatturiero allo scopo di favorire la crescita economica del territorio circostante.**

### 2.1.2 Il modello di sviluppo sostenibile del porto. La strategia dell'ADSP del Mar Ionio

Un fattore che, come citato in precedenza, sta influenzando in modo importante le dinamiche dello shipping negli ultimi anni è il tema della **sostenibilità**, diventata una priorità nell'agenda politica globale. In particolare le istituzioni internazionali pongono sempre più l'attenzione sul traffico marittimo con l'obiettivo di minimizzare gli impatti ambientali. L'Agenda 2030 delle Nazioni Unite<sup>4</sup> definisce la sostenibilità sulla base di 17 obiettivi. Tra questi l'accesso al cibo, l'istruzione, i servizi sanitari ma anche emissioni, consumo di suolo, impatto in termini di smog e di consumi energetici, sviluppo di fonti rinnovabili e anche, gli aspetti di partnership e di governance. Ogni porto ed il complesso delle attività che in esso si svolgono, ha un significativo peso in termini di qualità dell'acqua e dell'aria, emissioni in atmosfera, consumo di suolo e di risorse, produzione di rifiuti: il traffico marittimo europeo, nel 2018, ha generato 142 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub><sup>5</sup>. In questo contesto ridurre al massimo i costi, i tempi di attesa e la sicurezza del trasporto delle merci diventa essenziale, non solo in termini economici, ma anche ambientali e, più in generale, di sostenibilità. I porti sono però strutture complesse che coinvolgono diversi player, dal lato terra e dal lato mare: la nave, i piloti, terminalisti, i camion devono muoversi in rapporto tra loro in perfetta sincronia e permettere così di movimentare in modo efficiente quantità sempre crescenti di merci. Per riuscire a gestire tutte queste potenziali connessioni è molto importante ricorrere a strumenti tecnologici avanzati e **favorire la transizione al digitale** in modo che tutti i soggetti coinvolti possano comunicare tra loro scambiandosi dati e muovendosi all'interno di una rete gestita in maniera efficiente a livello centrale. Questi obiettivi hanno contribuito a creare, a livello globale, un nuovo modello di sviluppo sostenibile del porto in cui l'elemento della competitività si gioca anche, se non soprattutto, sui temi dell'innovazione e della digitalizzazione. Declinare i SDG in ambito portuale significa quindi, investire nella ricerca e nell'innovazione tecnologica con il duplice risultato di rendere i processi più sostenibili nel tempo e il porto complessivamente più competitivo ed efficiente.

---

<sup>4</sup> Il 1° gennaio 2016 sono entrati in vigore a livello internazionale l'Agenda globale per lo sviluppo sostenibile ed i relativi Obiettivi di sviluppo sostenibile (SDGs - Sustainable Development Goals) adottati all'unanimità dagli Stati membri delle Nazioni Unite, che si sono impegnati a raggiungerli entro il 2030.

<sup>5</sup> European Federation for Transport and Environment (2019), *EU shipping's climate record Maritime CO2 emissions and real-world ship efficiency performance*

Nel contesto nazionale il Governo si è impegnato a recepire le linee programmatiche del Green New Deal europeo, perseguendo una nuova strategia di crescita fondata sulla sostenibilità ambientale, economica, sociale. Ambientale in quanto finalizzata alla riduzione delle emissioni inquinanti e degli altri impatti sul territorio e sull'ambiente; economica come sostegno alla produttività delle imprese e alla crescita del Paese; sociale a garanzia dell'equa accessibilità ai mercati di produzione e di consumo, con una particolare attenzione al Mezzogiorno e alle categorie disagiate.

La sostenibilità è una questione molto importante e delicata per l'intera città di Taranto. La programmazione nazionale nel Piano Sud 2030 – febbraio 2020 – ha inserito proprio un box su il **“Cantiere Taranto”** in cui sono illustrate le principali emergenze della città: l'emergenza produttiva, di cui la crisi ormai trentennale dell'ex ILVA e del suo indotto rappresenta solo la punta più evidente; l'emergenza ambientale, che impone di riparare i danni del passato e di ripensare, contemporaneamente, il modello produttivo, salvaguardando salute, occupazione e sviluppo; l'emergenza sociale e demografica, con una città che ha perso, dagli anni Settanta a oggi, quasi cinquantamila abitanti. La priorità assoluta è costituita dalla soluzione definitiva della crisi dell'impianto siderurgico ex Ilva, il principale cliente dello scalo ionico, che ha avuto un impatto considerevole sulla produzione e, di riflesso, sui traffici e sulle operazioni portuali nonché sull'occupazione. L'accordo stipulato nel marzo 2020 tra Am InvestCo Italy (la controllata dalla multinazionale europea ArcelorMittal) e i commissari governativi dell'Ilva di Taranto, si fonda su un nuovo piano industriale 2020-2025 che prevede il rifacimento degli impianti, l'introduzione di tecnologie per la produzione di acciaio a basso utilizzo di carbonio e la costruzione di un impianto per la riduzione del minerale ferroso, un altoforno ad arco elettrico e, in prospettiva l'uso dell'idrogeno. L'obiettivo del piano industriale è di portare entro il 2025 la produzione a 8 milioni di tonnellate (dai circa 4 milioni del 2019) e al 30% di carbone in meno. Il futuro resta ancora incerto dato che nel caso in cui il nuovo Contratto di Investimento – che dovrà indicare i termini con cui lo Stato entrerà nell'operazione affiancando il privato Mittal- non sarà stato sottoscritto entro il 30 novembre, per ArcelorMittal sarà possibile esercitare il recesso, a fronte di una caparra penitenziale di 500 milioni di euro. I primi due mesi del 2020 mostrano per l'Italia una contrazione del 2,3% della produzione d'acciaio, un valore che per quanto negativo è superiore alla media dell'UE28 pari a -9,1%. La Cina, sebbene nel pieno dell'emergenza da Covid-19, ha rilevato un incremento del 3,1% (nel mondo la variazione è stata dello +0,7%)

Ancora, nell'ottica della sostenibilità per Taranto, gli strumenti che il governo intende utilizzare riguardano in primo luogo, portare a compimento il dialogo già avviato con le istituzioni comunitarie per l'utilizzo dei fondi europei per gli scopi della riconversione ambientale e industriale. Il riferimento è principalmente al **“Just Transition Fund”**, il cui impiego, da estendere anche all'ambito siderurgico, rappresenta un'occasione molto importante. Occorre, poi, riprendere il **“discorso interrotto”** del CIS Taranto (le cui riunioni sono riprese nei primi mesi del 2020, anche in periodo di covid 19) nell'ambito del quale sono già stati delineati i tratti fondamentali (urbanistici, culturali e produttivi) della Taranto del futuro: più di un miliardo di euro di interventi già finanziati e in larghissima parte ancora da realizzare nel Capoluogo e nel territorio provinciale, di cui circa 550 milioni di euro finanziati con il Fondo Sviluppo e Coesione. Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sono rafforzati i poteri del Responsabile Unico del Contratto di Sviluppo, al fine di garantire, in raccordo con il Soggetto attuatore Invitalia, il necessario coordinamento con le istituzioni locali e centrali, e con gli operatori economici e sociali, impegnati nell'attuazione degli interventi. Un valido supporto al **“Cantiere Taranto”**, sempre al fine di garantire il migliore coordinamento degli interventi, potrà essere fornito dal

Commissario Straordinario del Governo della neoistituita Zona Economica Speciale (ZES) Jonica e dal suo ufficio, la cui nomina però, prevista nella Legge di Bilancio 2020, non è al momento ancora avvenuta. Nell'ambito, poi, di un più ampio decreto-legge per Taranto, ulteriori risorse della coesione saranno utilizzate, tra l'altro, per i seguenti interventi:

- il finanziamento con 55 milioni di FSC della Zona Franca Urbana di Taranto, finalizzata a garantire significativi incentivi fiscali ai professionisti e alle piccole e medie imprese, nuovi o già operanti nei quartieri di Taranto, che maggiormente subiscono gli effetti dell'attuale crisi economica e sociale del territorio;
- nell'ambito delle ZES, il completamento delle c.d. infrastrutture dell'“ultimo miglio”. Si tratta, cioè, di prevedere a livello normativo una sostanziale accelerazione (burocratica e finanziaria) degli interventi infrastrutturali in area ZES che siano stati attualmente realizzati in una percentuale intorno al 60%;
- la realizzazione, sempre in area ZES, di infrastrutture “verdi” finalizzate al turismo ed alla mobilità “dolce” non motorizzata (greenways) su linee ferroviarie dismesse.

Il tema della sostenibilità ha assunto un rilievo primario anche per **l'AdSP del Mar Ionio che nel corso del 2019 ha adottato il “Documento di pianificazione energetica e ambientale”**. L'obiettivo esplicito del triennio 2020/2022 è costruire un porto attento alla sostenibilità energetico-ambientale con 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, riducendo l'impiego di energia da fonti fossili a parità di servizi offerti e privilegiando le tecnologie a minor impatto ambientale.

Connesso a questo aspetto c'è dunque la rilevanza assunta dall'innovazione per l'AdSP del Mar Ionio e per il rispettivo cluster logistico/portuale.

**La strategia delineata dall'Ente riguarda la creazione di un ambiente di business in grado di accogliere e promuovere l'innovazione a beneficio di operatori e in generale del cluster (Incubatore di startup) e dall'altro un processo di digitalizzazione sia interna, volta all'efficientamento dei processi che caratterizzano il funzionamento dell'Ente, sia esterna, per abilitare tutta una serie di miglioramenti ed efficientamenti (nonché semplificazioni) connesse all'interfaccia AdSP / utente: da questo punto di vista, centrali risulteranno gli ambiti progettuali connessi al Port Community System e allo Sportello Unico Amministrativo.**

### **2.1.3 Il trasporto marittimo internazionale e l'impatto dell'epidemia da Covid-19**

Nello scenario appena descritto si è inserita in misura dirompente la pandemia da **COVID-19** che rappresenta un'interruzione senza precedenti per l'economia e il commercio mondiale, poiché la produzione e il consumo si sono ridimensionati in tutto il mondo e, naturalmente, questo sta influenzando negativamente la domanda di shipping globale per il 2020. La velocità di diffusione del virus rende difficile valutare tutte le conseguenze, nessuno dei segmenti dello shipping sarà immune, tuttavia le esperienze del passato mostrano come il container e il trasporto di rinfuse secche siano stati i settori che maggiormente hanno avvertito le ricadute, mentre il segmento delle petroliere trarrà beneficio dalla congiuntura geopolitica che comporterà un'inondazione del greggio saudita.

Stime del PIL e del commercio internazionale sono ora difficili da realizzare dato che le previsioni ovviamente dipendono dalla durata e dall'estensione del lockdown globale. L'OECD (ad inizio marzo), stima che il PIL globale dovrebbe aumentare del 2,4% (rispetto al 3% stimato dal Fondo Monetario Internazionale ad ottobre 2019). Uno studio di Roland Berger invece valuta l'impatto considerando due scenari, da una parte in caso di crisi ancora per l'intero mese di Aprile e dall'altra invece in caso di crisi più prolungata, cioè di 12 settimane, prevedendo un range della crescita del PIL mondiale nel 2020 che va da 0,2% al -1,9%<sup>6</sup>.

Riguardo all'Italia, anche per il nostro Paese **l'incertezza attorno alle stime rimane estremamente alta** e, con il susseguirsi degli aggiornamenti, le previsioni sono riviste al ribasso. L'impatto dell'epidemia stimato da Oxford Economics sul PIL nel 2020, ad esempio, è passato da -3% stimato ad inizio marzo a -7,8% di aprile. Altri centri studi come Prometeia parlano di un -6%.

Il settore marittimo è fortemente legato alla Cina, da cui è partito il virus alla fine di dicembre, un importante partner commerciale per diversi paesi e un leader chiave nella costruzione navale. Nel primo bimestre del 2020 il traffico complessivo delle merci movimentato dai porti marittimi cinesi si è attestato a 1,34 miliardi di tonnellate (-4,6%), di cui 618 milioni di tonnellate di traffico internazionale (+1,1%) e il traffico dei container è stato pari a 34,5 milioni di TEU (-10,6%). La produzione industriale cinese per gennaio-febbraio è diminuita del 13,5% rispetto all'anno precedente. Secondo i dati dello Shanghai International Shipping Institute, ciò ha portato a una riduzione dell'utilizzo della capacità nei maggiori porti cinesi - che è scesa tra il 20% e il 50%.

Questo evento così dirimpante sta già sortendo anche effetti sulle rotte. I bassi prezzi del petrolio, l'aumento delle eccedenze di tonnellaggio e il calo della domanda di merci hanno spinto i vettori a reindirizzare parte del tonnellaggio Asia-Europa dal corridoio del Canale di Suez alla rotta del Capo di Buona Speranza. Di riflesso, l'Autorità del Canale di Suez ha introdotto uno sconto del 6% per le containership<sup>7</sup> che lo attraversino in direzione sud, per cercare di limitare le scelte dei carrier di evitare il transito per risparmiare sui costi del pedaggio.

Il diffondersi dell'epidemia ha influito anche sulla **strategia BRI** perché **la maggior parte dei progetti dipendono fortemente dalla Cina**: risorse umane, attrezzature, macchinari e finanziamenti provengono da lì. Con le misure di distanziamento sociale stabilite per contenere l'epidemia, insieme alle interruzioni della catena di approvvigionamento per la chiusura prima, e poi della ridotta attività delle fabbriche cinesi, Belt and Road sta rallentando: tra gli altri sono fermi il corridoio economico Cina-Pakistan, la zona economica speciale di Sihanoukville in Cambogia, la centrale a carbone di Payra in Bangladesh e i progetti in Indonesia, Myanmar e

---

<sup>6</sup> Roland Berger (26 marzo 2020), *World economic growth plunges due to coronavirus - which industries are suffering the most*

<sup>7</sup> La circolare 4/2020 del 31 marzo prevede che le navi portacontainer "provenienti dai porti del nord-ovest dell'Europa (e dal porto di Tangeri) fino al porto di Algeiras e in direzione di Port Klang e dei porti ad est di questo nel sud-est asiatico e in Estremo Oriente beneficeranno di uno sconto del 6% sul pedaggio normale del canale di Suez (il suddetto sconto non comprende la sovrattassa riscossa per i livelli di container trasportati sul ponte superiore della nave). Lo sconto è previsto purché la nave non effettui alcun scalo intermedio durante il suo viaggio tra il porto di origine e il porto di destinazione a fini commerciali. Tale circolare è valida fino al 30 giugno 2020.

Malesia. Sono dozzine i progetti Belt and Road che restano inattivi in tutto il mondo, per cui sarà necessario negoziare nuovamente il rimborso dei prestiti e allo stato attuale il futuro di molti progetti sembra incerto date le risorse estremamente limitate disponibili a seguito dell'epidemia<sup>8</sup>.

Considerato questo scenario di partenza, nonostante le difficoltà di effettuare previsioni sui singoli segmenti, sulla base dell'andamento dell'economia e del trasporto marittimo dei primi mesi dell'anno è possibile fare alcune considerazioni per il 2020 per rendere tangibili alcune delle incertezze che si sono manifestate.

### **Rinfuse liquide**

Riguardo alle rinfuse liquide, le tensioni geopolitiche che nel marzo 2020 hanno fatto crollare l'alleanza OPEC+<sup>9</sup>, hanno successivamente spinto il mercato del trasporto di petrolio greggio su navi cisterna, con un conseguente aumento dei noli. Gli eventi che hanno seguito la crisi - e quelli che probabilmente seguiranno, poiché l'Arabia Saudita si sta preparando a inondare il mercato mondiale del petrolio - andranno a beneficio soprattutto dell'industria delle petroliere, riducendo i costi del carburante in generale, in un momento in cui, per effetto del forte rallentamento dell'economia dovuto all'epidemia da Covid-19, la domanda di petrolio avrebbe dovuto a sua volta seguire un trend discendente.

Nel breve termine, dunque domanda è influenzata positivamente la poiché la rottura dell'alleanza OPEC+ ha aumentato drasticamente le esportazioni dell'Arabia Saudita. A più lungo termine, per effetto dell'epidemia da Covid-19 la domanda di trasporto sia merci sia passeggeri sta diminuendo per cui la domanda mondiale di petrolio per il 2020 si prevede subirà una riduzione rispetto all'anno precedente.

I noli per le product tankers saranno influenzati negativamente dalla domanda sostanzialmente inferiore, anche se, in base alle stime di BIMCO, dovrebbero mantenersi per l'anno superiori ai livelli di pareggio. I noli per i vettori di petrolio greggio sono attualmente molto alti, per effetto della rottura dell'alleanza OPEC+ ma se / quando il supporto geopolitico faciliterà l'eccesso di offerta del mercato probabilmente le tariffe di trasporto diventeranno inferiori ai livelli dello scorso anno.

### **Rinfuse solide**

Il calo della domanda che si è avuto finora impatterà sulle performance dell'intero anno, poiché la Cina, che rappresenta il 35% di tutte le importazioni di rinfuse secche, ha ridotto i suoi acquisti per effetto dell'epidemia. A breve termine, la domanda dalla Cina è ancora debole, ma i dati sull'import (-4%) ed export (-17%) dei primi 2 mesi del 2020 evidenziano che il coronavirus ha avuto un impatto meno marcato sui volumi delle importazioni di quanto si potesse temere. Le principali merci rilevanti per lo shipping, tra cui carbone (+33% sui primi 2 mesi del 2019, in gran parte a causa dei carichi, che sono stati ritardati negli sdoganamenti fino a

---

<sup>8</sup> Shepard W., *China's 'Health Silk Road' Gets A Boost From COVID-19* su Forbes (27 marzo 2020)

<sup>9</sup> OPEC+ è l'alleanza nata alla fine del 2016 tra i 14 paesi Opec e i 10 non Opec guidati dalla Russia per risollevare le quotazioni del petrolio

dicembre per contenere i superamenti della quota annuale di importazione di carbone), minerale di ferro (+1%) e semi di soia (+14%), sono tutte aumentate. Altri dati suggeriscono che la produzione cinese di acciaio ha resistito bene a gennaio / febbraio, crescendo del 3,1% su base annua. Altri settori di rinfuse secche sono relativamente migliori. A medio termine, la maggiore domanda proveniente dalla Cina, si tradurrà in una prospettiva più positiva ma moderata poiché nel frattempo l'Europa e il Nord America sono nell'epicentro della pandemia. A più lungo termine, è previsto un ritorno molto graduale alla normalità.

I noli per le navi dry saranno influenzati negativamente dalla domanda sostanzialmente inferiore.

### **Container**

Il trasporto containerizzato è quello più legato all'andamento dell'economia per cui con volumi di domanda influenzati negativamente per l'intero anno, si stima una riduzione per il settore. In base alle previsioni della società di ricerca e analisi danese SeaIntelligence Consulting, l'impatto della pandemia di Coronavirus peserà sulle linee di trasporto marittimo di container per circa 17 milioni di TEU e sui terminal portuali per circa 80 milioni di TEU imbarcati e sbarcati. Si aspetta comunque un significativo rimbalzo dei volumi trasportati nel 2021 dopo il crollo di quest'anno.

La società di consulenza inglese Drewry per il 2020, vede al ribasso la stima del +3,3% di crescita fino a giungere al -0,5% in uno scenario ottimistico (con ripresa da giugno) ed a un -3% in uno scenario pessimistico (ripresa che inizia solo a fine anno) e tutte e tre le principali rotte est-west subiranno gli effetti dell'indebolimento della domanda. La principale, la Trans-Pacifica, subirà il contraccolpo della riduzione della domanda interna statunitense a seguito delle misure imposte per contrastare l'epidemia con le aziende costrette a chiudere o ridurre la loro normale attività commerciale. Inoltre, subirà la crisi dell'automotive negli Stati Uniti, una mossa che avrà un impatto sulla fornitura di componenti spediti dall'Asia al Nord America. Saranno quindi annullati i benefici attesi dall'*accordo di Fase 1*<sup>10</sup> sui dazi sancito dalla Cina e dagli Stati Uniti a gennaio 2020. In base agli ultimi dati forniti dalla società di consulenza Alphaliner i vettori stanno riducendo la capacità sulla Transpacifica con breve preavviso per la riduzione dei volumi commerciali da / per gli Stati Uniti.

Sull'Asia-Nord Europa in sostanza, il vero impatto del Coronavirus sul commercio deve ancora essere avvertito. Gli importatori avevano pianificato una pausa nelle spedizioni durante le due settimane successive al capodanno cinese e in Europa c'era stato un certo numero di scorte per mantenere attive le linee di produzione fino a metà marzo. Tuttavia il virus si è diffuso velocemente per cui alla fine di marzo, molte fabbriche e la maggior parte dei negozi al dettaglio del Nord Europa avevano già chiuso. Ad aprile quindi ci sarà un forte impatto dato che le fabbriche in Cina (e altrove in Asia), dopo essere state riportate alla piena produzione

---

<sup>10</sup> L'intesa comprende trasferimenti di tecnologia, proprietà intellettuale, prodotti alimentari e agricoli, servizi finanziari ed espansione del commercio. In base a questo accordo la Cina acquisterà beni e servizi statunitensi per 200 miliardi di dollari nei prossimi 2 anni. Gli Usa dal canto loro revocheranno il rischio di nuove tariffe al 15% che sarebbero scattate il 15 dicembre scorso su quasi 160 miliardi di dollari di prodotti made in China, ma non elimineranno i dazi al 25% su 250 miliardi di dollari di importazioni cinesi che rimarranno come sono, mentre verranno ridotte al 7,5% le tariffe su molto del resto, per un totale stimato in 120 miliardi di dollari di prodotti cinesi.

durante marzo per soddisfare gli ordini che avrebbero dovuto essere spediti tra metà febbraio e metà marzo, si scontreranno con la domanda in Europa che si è quasi fermata.

Il commercio tra Asia e Mediterraneo già a gennaio 2020 - prima che ci fosse una minaccia percepita che il coronavirus raggiungesse le coste europee - ha registrato un calo su base annua del 4,9%. Sul fronte manifatturiero, l'industria automobilistica sta attraversando un momento senza precedenti che avrà un impatto enorme sui volumi di pezzi trasferiti dall'Estremo Oriente nei prossimi mesi. Renault, Ford e Nissan hanno chiuso le strutture in Spagna mentre il PSA francese, che possiede i marchi Peugeot, Citroen, Vauxhall e Opel, ha iniziato a chiudere tutti i suoi stabilimenti europei. Fiat Chrysler ha temporaneamente chiuso tre stabilimenti in Italia che producono circa 600.000 veicoli ogni anno sia per i mercati nazionali che per quelli esteri. La domanda di molte materie prime asiatiche all'interno della comunità del Mediterraneo occidentale si sta rapidamente riducendo, molti rivenditori stanno annullando o posticipando gli ordini di acquisto con i loro fornitori.

Per la Transatlantica ci si aspetta nei prossimi mesi una notevole riduzione delle spedizioni di componenti di automobili verso gli impianti di assemblaggio in Nord America (la Volkswagen, BMW e Mercedes hanno sospeso la produzione nella maggior parte dei loro stabilimenti in tutta Europa e anche oltreoceano). La crescita delle parti di automobili che si spostavano verso ovest aveva già iniziato a esaurirsi prima dell'arrivo del coronavirus. Da 17,1 milioni di vendite di nuovi veicoli negli Stati Uniti nel 2019, la National Automobile Dealers Association all'inizio di gennaio aveva previsto un lieve calo delle vendite nel 2020 a 16,8 milioni. Ora, con una grande incertezza che incombe sull'economia americana, è probabile che i consumatori rimandino l'acquisto della loro prossima auto o camion. Ovviamente altre materie prime saranno influenzate dal fatto che gli Stati Uniti hanno rallentato la loro economia per un periodo ancora indefinito, ma le parti di autoveicoli sono un elemento fondamentale di questo commercio e hanno guidato gran parte della crescita eastbound negli ultimi anni. Il commercio in direzione ovest è stato inoltre influenzato dalla nascente guerra commerciale tra Stati Uniti e UE. Il 18 ottobre, gli Stati Uniti hanno iniziato ad applicare nuove tariffe del 25% sulle importazioni dell'UE per un valore di 7,5 miliardi di dollari a seguito di una disputa di 15 anni sui sussidi aerei illegali concessi a Airbus, la compagnia aerospaziale europea.

		2020	2021	2022
Transpacific	Eastbound	20,149	20,955	21,584
	Growth	-0.5%	4.0%	3.0%
	Westbound	7,419	7,79	8,07
	Growth	-	5.0%	3.6%
Asia- Nord Europa	Eastbound	5,368	5,529	5,668
	Growth	-1.6%	3.0%	2.5%
	Westbound	10,272	10,786	11,11
	Growth	-2.0%	5.0%	3.0%
Asia- Med	Eastbound	2,379	2,451	2,5
	Growth	-	3.0%	2.0%
	Westbound	5,659	5,886	5,974
	Growth	-1.0%	4.0%	1.5%
Transatlantica	Eastbound	2,14	2,215	2,282
	Growth	0.8%	3.5%	3.0%
	Westbound	3,451	3,562	3,668
	Growth	1.2%	3.2%	3.0%

**TABELLA 3- PREVISIONI TRAFFICO CONTAINER LUNGO LE MAGGIORI ROTTE EST-OVEST (MIGLIAIA DI TEU). FONTE: SRM SU DREWRY SHIPPING CONSULTANTS, 2020**

La risposta dei carrier è stata pronta perché hanno gestito l'emergenza al meglio, togliendo rapidamente dal mercato capacità di stiva con ripetuti *blank sailing* e ottenendo che le tariffe di trasporto non crollassero. Una conseguenza molto evidente consta nella quantità da record di viaggi a vuoto con capacità di flotta inattiva che ha raggiunto 2,46 milioni di TEU il 2 marzo 2020 pari al 10,6% dell'intera flotta, livello superiore a quello che si è visto sulla scia della crisi finanziaria.

Le tariffe spot del trasporto container sono attualmente artificialmente elevate a causa dell'effetto positivo della ridotta capacità dovuta alle numerose cancellazioni. Con riferimento all'intero anno, BIMCO ha già previsto tariffe di trasporto medie inferiori al livello degli anni scorsi, a causa del deterioramento dei fondamenti della domanda e dell'aumento dei costi del carburante derivanti dall'implementazione della normativa IMO 2020, anche se la caduta dei prezzi del petrolio ha ridotto in parte l'impatto economico negativo.

Declinando questi scenari nel contesto italiano, le prime stime sugli impatti del COVID-19 sulla portualità e logistica parlano di un calo sui traffici portuali per il 2020 pari al 20-25% del totale con un impatto di circa 2 milioni di TEU e 80-90 milioni di tonnellate di merci in meno. In base ai dati disponibili per i primi mesi del 2020 a soffrire è anche il comparto Ro-Ro sia per l'interruzione delle autostrade del mare tra i Paesi del Mediterraneo sia per la crisi del settore automobilistico.

L'epidemia di Covid 19 ha colto impreparati i porti di tutto il mondo con una riduzione dei volumi di domanda senza precedenti. Tuttavia questa situazione ha favorito alcuni spunti di riflessione: questo evento così dirompente, non prevedibile e del quale c'è ancora assoluta incertezza sulla sua risoluzione, ha fatto emergere con tutta la sua rilevanza la necessità di sostenere la digitalizzazione dei processi portuali. A seguito delle disposizioni delle misure per il contenimento dell'epidemia di Covid-19 le autorità portuali e gli operatori del cluster portuale (autotrasporto, spedizionieri, terminal portuali) si sono trovati ad affrontare l'esigenza della completa digitalizzazione delle procedure relative all'import-export. L'obiettivo è, da un lato, contenere la

diffusione del coronavirus all'interno del porto limitando il contatto personale tra gli operatori della catena di approvvigionamento, dall'altro, semplificare le procedure e rendere più efficiente il ciclo logistico portuale, semplificando consegna e ritiro della merce da e verso i terminal portuali.

Quel che sembra certo è che dopo il coronavirus l'economia non sarà più la stessa. Il rallentamento della globalizzazione potrebbe essere ancora più pronunciato di quello visto dalla crisi finanziaria del 2008. Allo stato attuale l'unica certezza sembra essere l'incertezza: non si esclude il ricorso a misure protezionistiche sempre più forti nel caso in cui le nazioni avessero bisogno di difendersi dalla vulnerabilità cui la crisi sanitaria li avrà esposti. Le catene di approvvigionamento globali e regionali saranno sottoposte a revisione e mentre alcune cambieranno, alcune delle modifiche andranno a beneficio della domanda di shipping, mentre altre no. Non si possono poi non considerare nel medio lungo periodo gli effetti dei pacchetti di stimolo economico che i Paesi hanno realizzato per garantire il potere d'acquisto di consumatori e imprese che comunque contribuiranno ad aumentare il debito pubblico.

#### **Input strategici per il Porto di Taranto**

Le azioni che il porto potrà mettere in pratica sono quelle di far fronte agli scenari internazionali con un approccio marcatamente competitivo.

Porre in essere un continuo **monitoraggio delle dinamiche del Mediterraneo** e dei fenomeni che stanno caratterizzando l'evoluzione dei traffici per cogliere le opportunità che si presenteranno inevitabilmente per i porti del Mezzogiorno (area meno colpita dal contagio del coronavirus).

Mettere quanto prima a regime tutte le nuove **infrastrutture del porto** poiché, in questo momento storico del nostro Paese la logistica (settore essenziale), assumerà un'importanza via via crescente. Occorre sviluppare traffico al più presto.

Riprendere, una volta messo a regime il traffico, i rapporti con il sistema manifatturiero dell'area anche attraverso la **ZES**; una strategia mirata nei confronti delle grandi imprese che avranno esigenze di ripartire una volta che l'alert Coronavirus andrà a attenuarsi.

## 2.2. Lo scenario macroeconomico del sistema portuale nazionale

Lo scenario dei porti italiani, considerando le merci movimentate negli ultimi 4 anni, non ha subito particolari *shock* né positivi a tanto meno in negativo; vi sono state variazioni percentuali in incremento o in diminuzione non importanti, segno che la riforma normativa e gli investimenti effettuati (in numero certo non ingente) hanno sortito effetti principalmente in punto organizzativo e di razionalizzazione del traffico.

Restano, infatti, ferme le posizioni dei porti rivolti a sottolineare una modesta attenzione nella definizione di una strategia portuale complessiva del nostro Paese che non riesce a scalare le posizioni degli indicatori internazionali di competitività logistica e marittima che la vedono sempre ben dietro i suoi principali competitor.

Indicatore	Fonte	Posizione Italia	Gap con la 1° in classifica
Liner Shipping Connectivity Index (LSCI)	Unctad = Porto connesso con il mondo attraverso servizi di linea	13° posto nel Mondo 2° posto nel Mediterraneo 6° posto in Europa	<b>79,12</b> punti di distanza dalla Cina
Logistics Performance Index (LPI)	World Bank = Porto connesso ed integrato con la catena logistica	19° posto nel Mondo 3° posto nel Mediterraneo 10° posto in Europa	<b>0,46</b> punti di distanza dalla Germania
Quality of Port Infrastructure (QPI)	World Economic Forum = Qualità dell'infrastruttura portuale	60° posto nel Mondo 12° posto nel Mediterraneo 21° posto in Europa	<b>2,4</b> punti di distanza dall'Olanda

TABELLA 4 - POSIZIONAMENTO DELL'ITALIA NEGLI INDICATORI MARITTIMI E PORTUALI INTERNAZIONALI . FONTE: SRM SU ENTI CITATI IN TABELLA

Considerando LPI e LSCI, gli indicatori evidenziano un *ranking* che migliora anno dopo anno e che colloca l'Italia nei primi 10 posti europei, tuttavia rimane elevato il gap con le grandi realtà del *Northern Range*, gli scali spagnoli, Statunitensi e del Far East che hanno impostato modelli portuali volti a integrare il traffico con altri *asset* perfezionandoli nel tempo (v. sezione dedicata alla Portualità 6.0).

I dati di traffico del 2019 forniti da Assoportati attestano il raggiungimento di 479,2 milioni di tonnellate (-1,9% sul 2018) e confermano la struttura del nostro sistema portuale **molto orientato al traffico di rinfuse liquide** (37,5%); a seguire container e Ro-Ro, rispettivamente con il 23,2% e 22,2% e, ultime, ma non meno importanti, le rinfuse solide con il 12,3% del totale; marginale la percentuale delle merci varie con circa il 5%.

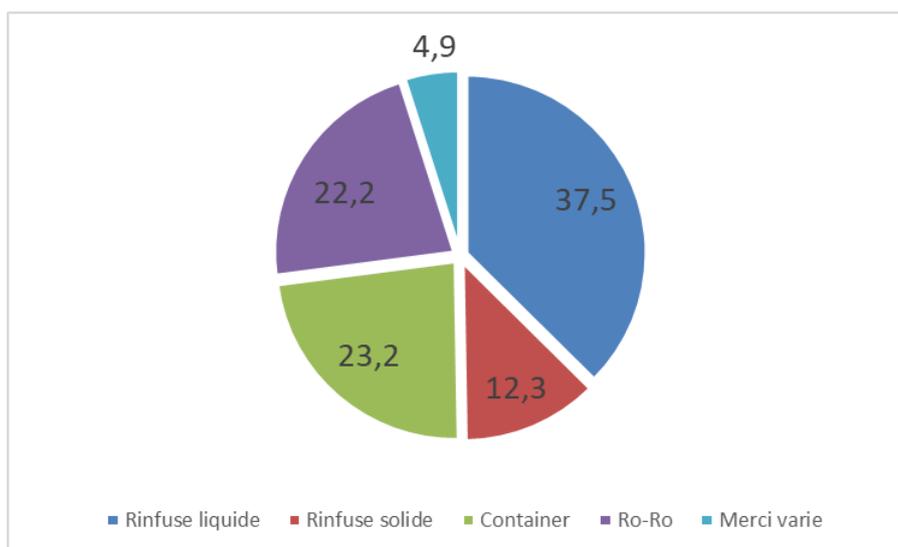


GRAFICO 6 - STRUTTURA DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO (INC. % DELLE TIPOLOGIE DI MERCI MOVIMENTATE). FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI ASSO-PORTI 2019

Le varie tipologie di traffico hanno avuto un andamento altalenante; se confrontati con il 2016 (un quadriennio può dare meglio il senso di un cambiamento, se c'è stato), infatti i dati, fatte salve le rinfuse solide, non mostrano grandi cambiamenti.

Traffico	Tonnellate	Var. su 2016%
Rinfuse Liquide	179.551.064	↓ -1,2%
Rinfuse Solide	58.758.759	↓ -13,6%
Container	111.137.640	↓ -5,4%
Ro-Ro	106.382.996	↑ +7,8%
Merci varie	23.371.063	↑ +3,5%
<b>TOTALE</b>	<b>479.201.522</b>	↓ -1,9%

TABELLA 5- TIPOLOGIA DI MERCE MOVIMENTATA DAI PORTI ITALIANI NEL 2019 IN TONN. E VAR. % SUL 2016. FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI ASSO-PORTI 2019

L'analisi per singolo scalo, nella tabella che segue, mostra la rappresentatività dei nostri porti per categoria di merce e la concentrazione di tali categorie nei vari scali. Da notare che la portualità meridionale compare in tutte le classifiche con Taranto al secondo posto nei segmenti delle rinfuse solide e nelle merci varie e Napoli-Salerno ben collocate per Container e Ro-Ro, nelle classifiche spiccano anche Cagliari, Augusta e Gioia Tauro.

Ciò è indicatore dell'importanza che riveste il sud in ambito nazionale e del rilievo che gli scali meridionali possono assumere nell'ambito di una strategia più complessiva di rilancio del sistema portuale.

Rinfuse Liquide		Rinfuse Solide		Container (gateway)	
Porti	Tonnellate	Porti	Tonnellate	Porti	TEUS
Trieste	43.349.423	Ravenna	11.167.726	Genova	2.298.330
Cagliari	26.915.689	Taranto	9.170.869	La Spezia	1.275.206
Augusta	20.465.954	Venezia	6.183.927	Napoli	667.727
<b>Totale</b>	<b>90.731.066</b>	<b>Totale</b>	<b>26.522.522</b>	<b>Totale</b>	<b>4.241.263</b>

Concentrazione %	50,5	Concentrazione %	45,1	Concentrazione %	58,9
Container (transshipment)		Ro-Ro		Merci Varie	
Porti	TEUS	Porti	Tonnellate	Porti	Tonnellate
Gioia Tauro	2.522.876	Livorno	16.041.803	Ravenna	6.426.155
Genova	317.045	Genova	9.643.929	Taranto	4.610.246
Trieste	304.366	Salerno	8.095.864	Cagliari	2.686.610
<b>Totale</b>	<b>3.144.287</b>	<b>Totale</b>	<b>33.781.596</b>	<b>Totale</b>	<b>13.723.011</b>
Concentrazione %	88,0	Concentrazione %	31,8	Concentrazione %	58,7

TABELLA 6 -PRIMI TRE PORTI PER OGNI CATEGORIA DI MERCE E LIVELLO DI CONCENTRAZIONE DEL TRAFFICO (TONNELLATE E TEUS PER I CONTAINER) (Nb. SI È PRIVILEGIATO IL SINGOLO SCALO E NON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PER DARE MEGLIO CONTEZZA DEL LUOGO DI PARTENZA DELLE MERCI). FONTE: ELABORAZIONI SRM SU ASSOPORTI 2019

La portualità nazionale, al di là del traffico, ha bisogno di direzioni da prendere; è una delle poche certezze che il nostro Paese continua ad avere in termini di punti di riferimento per lo sviluppo territoriale. L'Italia sta vivendo un momento particolarmente difficile per la storia moderna dove si sente proprio il bisogno, da parte dell'economia, di aggrapparsi ai punti di riferimento che abbiamo.

Ormai sono quotidiani i fenomeni da affrontare ed ognuno di essi, pone davanti all'economia, la problematica di avere porti efficienti e moderni; sentiamo ormai quotidianamente termini come Coronavirus, Belt & Road, Trade War, gigantismo navale, logistica, internazionalizzazione, ebbene, tutti questi termini richiedono, sotto varie sfaccettature e con aspetti diversi, che nei driver di competitività di un Paese vi sia un solido Porto che possa offrire ai sistemi produttivi, ed al territorio in generale, la crescita e l'occupazione.

### 2.2.1 Scenario nazionale attuale in relazione all'emergenza coronavirus

Dal febbraio 2020 anche lo scenario nazionale del settore dei trasporti marittimi e della logistica ha subito cambiamenti importanti (in negativo) in relazione all'evento pandemico Covid-19 (noto anche come Coronavirus).

L'Italia, con varie caratterizzazioni regionali, ha visto una particolare diffusione del contagio nelle regioni del nord, in particolare Lombardia, Veneto e Emilia Romagna che rappresentano oltre il 40% del PIL nazionale ma anche il Mezzogiorno non ne è uscito indenne seppur con un quantitativo di casi minore.

Di particolare impatto sul sistema sanitario, il Coronavirus ha modificato e sta modificando profondamente l'andamento dei traffici e delle esigenze logistiche e portuali del Paese, con numeri e dati che si trasformano rapidamente anche a seguito dei provvedimenti del Governo che progressivamente ha varato decreti che hanno ristretto più o meno le maglie di determinati settori produttivi.

Il DPCM del 22 marzo 2020 ha sancito definitivamente che **il comparto dei trasporti e della logistica è essenziale per il Paese e come tale non può interrompere le proprie attività**; tuttavia pur non fermo, il settore ha subito e sta subendo notevoli riduzioni di fatturato dovuto all'oggettiva quantità di merci da spostare sia in ambito nazionale, sia in import-export, con risvolti ovvi anche sul traffico marittimo di tutte le tipologie di merci.

Difficilmente controllabili saranno le dinamiche del traffico internazionale, in quanto, anche se il nostro Paese dovesse gradualmente allentare la presa sul *lockdown*, sarebbero altri Paesi a risentirne visto l'inizio del contagio in date differenti e progressive.

Di seguito si è ritenuto utile indirizzo per la pianificazione strategica del porto riportare alcuni esiti di un'indagine svolta dal centro studi SRM nei confronti di un panel di player di primo livello del settore portuale-logistico-marittimo. Essa mostra in modo molto chiaro ed eloquente su quali leve economiche è andato ad impattare il virus e quindi quali sono le problematiche più urgenti da affrontare per gli operatori.

I player intervistati sono tutti rappresentativi di categorie collegate al trasporto marittimo, ma anche a tutta la filiera logistica e delle altre modalità di trasporto.

Con essi si è ritenuto di effettuare un'analisi di *sentiment* approfondendo e soffermandosi solo sugli aspetti connessi alla loro operatività e non quelli sanitari; rimane fermo che tutti i soggetti hanno, ovviamente, posto come priorità assoluta la salute propria e dei propri dipendenti e l'intenzione di rivolgere tutte le strategie e gli sforzi guardando alla tutela dell'occupazione ed al sostegno pieno alle autorità pubbliche a compiere i sacrifici necessari per uscire dalla delicata situazione.

Le interviste sono state realizzare con autorevoli rappresentanti di: **Assoporti, Confetra, Confitarma, Federeganti, Fedespedi e le presidenze delle Autorità di Sistema Portuale che vedono coinvolti i porti di Bari-Brindisi, Napoli-Salerno, Taranto, Genova-Savona, Trieste.**

I temi trattati hanno riguardato essenzialmente tre aspetti:

- i fattori critici che incidono maggiormente sull'operatività logistica e portuale e quali sono i comparti della filiera sui quali la crisi impatterà maggiormente;
- stime di larga massima sulla ripresa economica (breve/medio/lungo);
- possibili proposte per rimediare alle suddette problematiche;

#### **Tema 1- i fattori critici ed i settori a maggiore impatto della crisi**

Il tema sotto certi aspetti, dalle associazioni di categoria, è stato affrontato in modo univoco da tutti i soggetti intervistati; si ravvisa, infatti, come assoluta priorità:

- **il manifestarsi di una crisi di liquidità finanziaria di enormi proporzioni in particolare per le piccole e piccolissime imprese di trasporto**

Confetra in particolare ha stimato che oltre 2,5 miliardi di euro di crediti insoluti per i soli comparti del trasporto su gomma, delle consegne e delle spedizioni. Le imprese stanno altresì soffrendo pagamenti prorogati e ritardati di lavori effettuati; molti clienti annunciano almeno 12 mesi di dilazione.

Il problema della liquidità, è particolarmente sollevato anche perché fa tornare alla ribalta un tema che è sempre stato oggetto di dibattito nel panorama imprenditoriale del Paese quale è la dimensione dell'impresa; il nostro sistema logistico, specie stradale, è molto frammentato in piccole e piccolissime imprese che sono molto sensibili al tema dal punto di vista gestionale.

Altra problematica sottolineata, specie dagli armatori ma da tutte le categorie, è l'oggettiva:

- **riduzione dei carichi movimentati, sia in import-export (su tutte le modalità di trasporto) sia in cabotaggio**

ciò comporterà una diminuzione del fatturato delle imprese su base annuale, attestata in una forbice tra il 25 ed il 30%; se dovessimo trasferire questo numero sul fatturato della Logistica (84,5 miliardi di euro secondo stime PoliMi) vorrebbe dire un danno quantificabile in circa 25 miliardi di euro.

Si stima una enorme riduzione dei volumi logistici movimentati nei 3 mesi di picco Covid-19 (marzo-aprile-maggio): si registrerà una contrazione tra il 40 ed il 60%.

In particolare, sollevano le autorità di sistema portuale,

- **la diminuzione interesserebbe l'aspetto dei carichi containerizzati ed il Ro-Ro (Car Carrier)**

Secondo i dati diffusi dal Ministero dei Trasporti nel mese di marzo 2020 le immatricolazioni di auto nuove nel nostro Paese sono state 28.326 (calo del -85,4% su 2019) mentre i trasferimenti di proprietà di auto usate hanno riguardato 142.230 veicoli (-62,33%).

Complessivamente le *performance* portuali del primo bimestre 2020 hanno solo parzialmente risentito dell'emergenza coronavirus i cui effetti sui traffici saranno visibili con i dati di mese di marzo 2020, con il rallentamento dell'attività commerciale. Per il solo dato di marzo è atteso in generale un calo container del 10% e un calo del Ro-Ro più marcato dovuto alla interruzione di alcune linee sul Mediterraneo (per il trimestre si stima un -12/-14%). Le buone performance dei settori agroalimentare e sanitario non sembrano impattare in modo decisivo sui volumi di traffico ad avviso degli operatori.

Sulla riduzione dei volumi darà un suo contributo anche la contrazione dei traffici dei porti cinesi; a febbraio 2020 il volume delle merci nei porti della Cina è diminuito sensibilmente e il segmento container ha registrato una diminuzione del -18%. La diminuzione dei volumi di merci, oltre ad altri fattori tra cui la *Trade war* in atto con gli USA, i cui effetti tuttavia recentemente si sono notevolmente attenuati, è certamente assegnabile all'impatto negativo sull'economia e sugli scambi commerciali della diffusione del coronavirus.

A tutto ciò è da aggiungere il verificarsi del fenomeno del *Blank Sailing*; alcune compagnie, pur prevedendo navi programmate con rotazioni settimanali, non effettuano materialmente la partenza per mancanza di carico, rinviandola alla settimana successiva; oppure non effettuano toccate di porti che non garantiscono sbarchi ed imbarchi di merci.

Le Adsp, nel corso dell'indagine hanno sollevato con forza la problematica dell'

- **azzeramento quasi totale del trasporto passeggeri e crociere che in Italia vede coinvolto un business di oltre 53 milioni di persone di cui 12 milioni di crocieristi**

Ciò si rivelerà un danno soprattutto per il segmento traghetti e navi da crociera che con l'annullamento della stagione totale o parziale da parte delle compagnie.

Sul ramo crociere è stimata, in particolare, **una perdita del 70%-80% del totale passeggeri** con significativo impatto sul turismo; basti pensare che il settore vanta un impatto sul PIL di oltre 2 miliardi di euro ed era, prima della crisi, una realtà in rapida crescita.

Gli spedizionieri pongono attenzione anche su:

- **l'incertezza dei tempi di percorrenza, la congestione dei porti e dei valichi e i blocchi alle frontiere**

ciò è dovuto all'inasprimento dei controlli sulle merci che causano ritardi nella consegna e Paesi che bloccano carichi alle frontiere non permettendo lo scorrimento fluido delle merci; sussisterebbe, inoltre, un problema connesso a container pieni, fermi nei porti che non vengono svuotati perché relativi ad ordini effettuati quando le imprese erano aperte mentre all'arrivo vengono trovate chiuse (a questo problema pare aver posto rimedio il DPCM del 10 aprile consentendo la riapertura dei magazzini delle aziende per ricevere merci).

Il Centro Studi Fedespediti stima che il Covid-19 potrebbe portare una contrazione del Pil italiano tra il 4% e il 7% e dei volumi di merce movimentata del 20-25% nel 2020; questa flessione degli scambi commerciali impatta gravemente in termini di fatturato su tutti i comparti della filiera logistica.

## **Tema 2 - Stime sulla ripresa**

Su questo tema vige ancora una grande incertezza e nessun operatore ha fornito date o periodi, nemmeno orientativi, in cui potrebbe innestarsi una ripresa. Sul settore delle merci è ipotizzabile una ripresa graduale man mano che le imprese potranno riavviarsi.

- **alcuni operatori però non vedono riprese decise almeno per tutto il primo semestre dell'anno 2020**

altri invece ritengono che vi possano essere problematiche per tutto il 2020 dovute al fatto che, anche se l'Italia possa ripartire, saranno gli altri Paesi, nel frattempo a proseguire i blocchi con conseguenze soprattutto sulle esportazioni.

Diverso è il comparto dei passeggeri dove inciderà, per i turisti, anche il fattore psicologico che farà da forte dissuasore a intraprendere viaggi o crociere a bordo di navi.

- **in questo caso si ritiene sia compromessa l'intera stagione turistica**

## **Tema 3 - Proposte**

Le proposte - qui illustrate in sintesi e in modo non esaustivo - che sono state effettuate dai soggetti intervistati, al di là di quelle specifiche per le tutele sanitarie e di sicurezza e sostegno al reddito per il personale e per gli equipaggi, sempre al primo posto, sono essenzialmente rivolte a:

-Attenuare la crisi di liquidità delle imprese per coprire almeno tutto il periodo di *lockdown*; ritenute il fondamentale nodo da sciogliere per salvare i livelli occupazionali ed i mancati introiti delle aziende; su questo tema è da specificare che il Consiglio dei Ministri è intervenuto il 6 aprile con un provvedimento, anche se non specifico per il settore.

-Ridurre gli oneri delle imprese, attenuando il cuneo fiscale ed introducendo sgravi contributivi per le aziende che si impegnano a mantenere i livelli occupazionali;

-Semplificare le procedure burocratiche che stanno oltremodo rallentando la fluidità o addirittura provocando blocchi delle merci e impostare un futuro fondato sulla digitalizzazione dei processi logistici e dei controlli.

Le Autorità di Sistema Portuale, hanno sottolineato la possibilità che i porti siano il volano capace di garantire la ripresa delle attività economiche del Paese al termine dell'emergenza e, a questo fine, occorre un deciso e fermo provvedimento rivolto a rimuovere la burocrazia e dare facoltà ai Presidenti di prendere decisioni senza troppi intralci normativi (si era proposto di adottare il Modello normativo utilizzato per la ricostruzione del ponte Morandi a Genova, nominando gli stessi presidenti Commissari straordinari per la realizzazione delle opere infrastrutturali già programmate e finanziate). I porti avrebbero a disposizione fondi, per una tempestiva realizzazione di opere, per diversi miliardi di euro, con conseguente attivazione di investimenti privati. Si renderebbe necessario, per prepararsi alla ripresa, un grande **Piano di investimenti infrastrutturali** che possa davvero muovere l'economia dei "grandi numeri" del Paese ed i porti potrebbero essere una delle chiavi per ripartire.

#### Analisi di sentiment - Risultati finali

I risultati dell'indagine hanno portato a elaborare alcuni grafici rivolti a rappresentare il sentiment degli operatori intervistati. Si premette che i valori rappresentati sono soltanto una valutazione qualitativa dei pareri espressi e non sono stati esplicitati dagli stessi protagonisti.

**I risultati dell'analisi saranno un valido spunto per il Porto di Taranto per impostare corrette strategie per il 2020 in relazione dei fenomeni che andranno a modificarsi ed evolvere.**

I grafici rispecchiano il valore dell'importanza attribuita alla tematica analizzata (su una scala di valori vanno da 1 (valore minimo per importanza e gravità a 10 valore massimo).

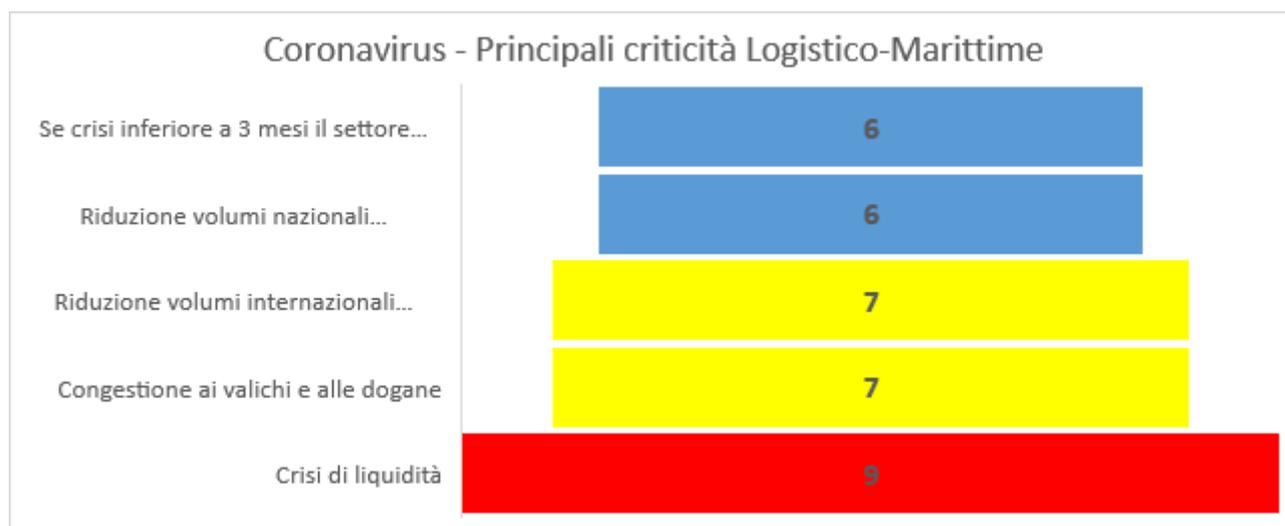
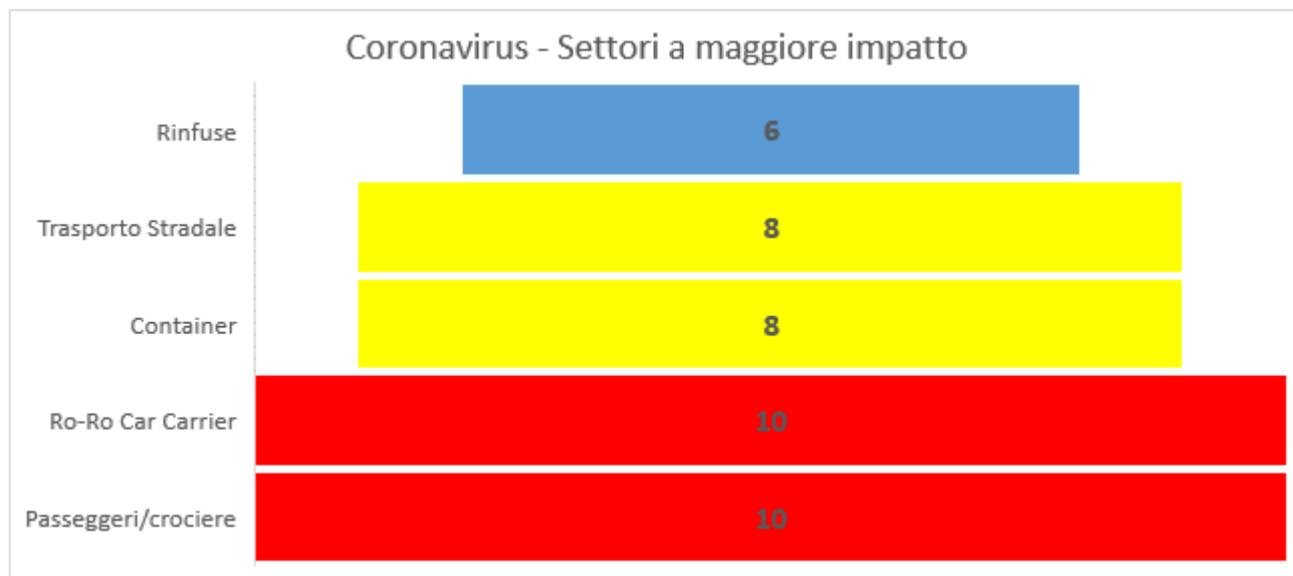


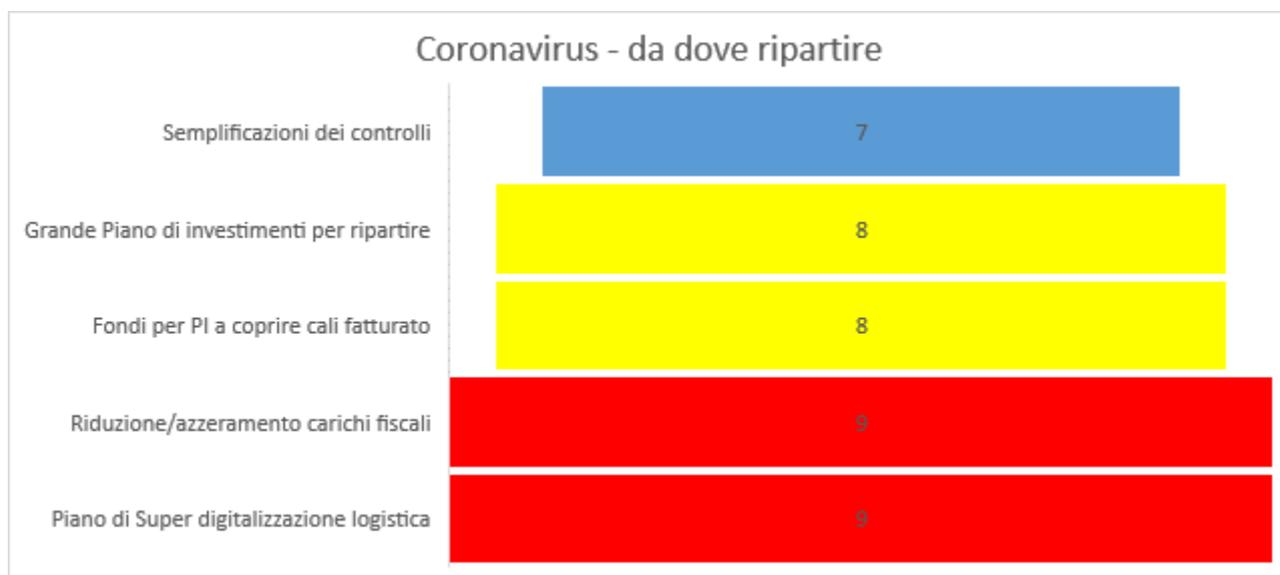
GRAFICO 7 - PRINCIPALI CRITICITÀ LOGISTICO-MARITTIME

Preoccupazione maggiore per la crisi di liquidità su cui sono auspicati interventi strutturali e forti per l'intero 2020.



**GRAFICO 8 - CORONAVIRUS: SETTORI A MAGGIOR IMPATTO**

I settori più colpiti dal coronavirus sono Passeggeri/crociere (stagione compromessa) e il trasporto auto via nave.



**GRAFICO 9 - CORONAVIRUS: DA DOVE RIPARTIRE**

Il coronavirus ha messo in evidenza la necessità di effettuare interventi su tutti i nostri punti deboli.

### 2.2.2 Stime su quanto impatta sui porti nazionali l'andamento dei traffici con la Cina

L'iniziativa cinese **Belt & Road** sta continuando a produrre i suoi effetti nel mondo e nel Mediterraneo, nonostante il virus e seppure a rilento, la Cina riesce comunque a guardare allo sviluppo dei traffici marittimi anche in virtù di un "morso" ormai attenuato degli effetti della pandemia".

E' terminato il lungo processo di acquisizione di terminal portuali in gestione da parte di COSCO, tra tutti il Pireo e Valencia che verosimilmente saranno i punti di riferimento della Compagnia nel Mediterraneo Occidentale e Orientale. Ma sono anche altri gli scali su cui ha investito il Dragone, in Israele, Turchia, Malta ed Egitto con l'aggiudicazione in concessione e costruzione di grandi terminal in grado di accogliere navi e gru di banchina di ultima generazione. L'Italia è rimasta ancora in una fase interlocutoria con numerosi porti che hanno accolto delegazioni di player cinesi tra cui il colosso CCCC (China Communication Construction Company), ma senza concretizzare, finora, significativi investimenti.

E' da osservare che il traffico cinese ha un'importanza strategica per i porti italiani sia in import che in export, specie per Genova, La Spezia e Trieste il cui traffico beneficia di una incidenza di navi da/per la Cina che si muove in un *range* compreso tra il 15 ed il 20%. Inoltre, in termini di import ed export marittimo sono da tenere conto i dati nella seguente tabella che evidenziano la valenza dei rapporti via mare che hanno gli scali del nostro Paese con Cina ed USA (per offrire un confronto):

Variabile	In milioni di tonnellate	In valore (mld. Euro)	Incidenza su totale imp. o exp. via mare
IMPORT MARITTIMO dalla CINA	6,3	23,1	18% (su totale Imp.)
EXPORT MARITTIMO verso la CINA	2,1	7,5	6% (su totale Exp.)
IMPORT MARITTIMO dagli USA	10,2	6,8	5% (su totale Imp.)
EXPORT MARITTIMO verso gli USA	7,6	28,1	24% (su totale Exp.)

TABELLA 7 - I RAPPORTI MARITTIMI ITALIA-CINA E ITALIA USA. FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI COEWEB ISTAT 2019

Viene in evidenza la forte vocazione che ha il nostro Paese ad importare dalla Cina ed esportare negli USA. Per quanto riguarda invece la Puglia, anche in questo caso emergono forti rapporti per le importazioni e la situazione si presenta in questo modo:

Variabile	In tonnellate	In valore (mln. Euro)	Incidenza su totale imp. o exp. via mare
IMPORT MARITTIMO dalla CINA	495.000	689	15% (su totale Imp.)
EXPORT MARITTIMO verso la CINA	142.000	401	13% (su totale Exp.)
IMPORT MARITTIMO dagli USA	3,4 milioni	695	15% (su totale Imp.)
EXPORT MARITTIMO verso gli USA	233.000	860	29% (su totale Exp.)

TABELLA 8 - I RAPPORTI MARITTIMI PUGLIA-CINA E PUGLIA-USA. FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI COEWEB ISTAT 2019

Si presenta quindi per Taranto la forte esigenza di ambire a strutturare servizi diretti da/verso Cina e Stati Uniti per entrare a pieno titolo nei processi di internazionalizzazione delle imprese Pugliesi e non solo.

E' pacifico che sarà importante, su questo aspetto osservare e tenere particolare attenzione ai fenomeni connessi alla *Trade War* tra i due giganti economici; tuttavia non sarebbe pensabile escludere e non pensare adeguatamente a questi due Paesi e quindi analizzarne di continuo le economie; un grande porto che aspira ad una vocazione internazionale deve tener conto appieno di questa strategia.

Il Governo cinese è, in definitiva, ben cosciente che il Mediterraneo rappresenterà un'opportunità per i prossimi anni, il canale di Suez a fine 2019 ha toccato il miliardo di tonnellate di merci transitate e rappresenta il 10% circa del traffico mondiale con 18.800 navi all'anno che attraversano lo snodo. Solo questi dati bastino a dar conto di un mare che anche per gli anni a venire potrà rappresentare un business marittimo non indifferente.

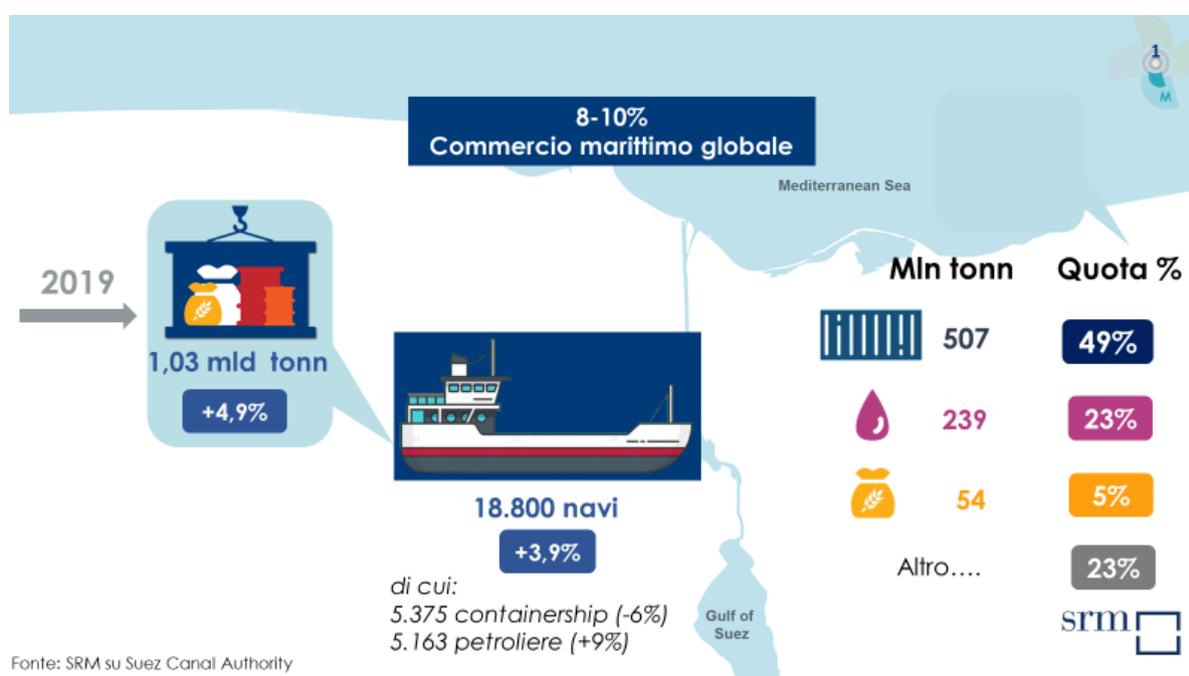


FIGURA 5 - IL TRAFFICO DEL CANALE DI SUEZ. FONTE: ELABORAZIONE SRM SU SUEZ CANAL AUTHORITY 2019

### 2.2.3 Le possibili azioni da intraprendere

Si premette che le azioni da intraprendere per il porto di Taranto almeno per tutto il 2020 saranno condizionate fortemente dalla questione Coronavirus che andrà inevitabilmente ad impattare su tutti i comparti strategici del Paese (specie manifatturieri e logistici).

Nondimeno sarà importante il dipanarsi dell'annosa questione ILVA che ancora presenta incertezze e che condiziona inevitabilmente il traffico del Porto con particolare riferimento a quello delle rinfuse; la problematica, tuttavia, non può essere ridotta agli impatti portuali ma va collocata sugli effetti occupazionali di tutto il territorio ed il sistema Paese.

Il 2019 il porto di Taranto ha chiuso i battenti con un calo di traffico generalizzato che non ha visto coinvolto il settore delle rinfuse liquide, nonostante sia confortante la crescita delle navi arrivate (circa 1.000; +13,1%) che simboleggia comunque un'appetibilità del Porto verso il naviglio.

### Anno / Year 2019

Merci /Cargo handled	ANNO 2019	ANNO 2018	Variazione assoluta Absolute variation	Variazione % Percentage variation
Rinfuse Liquide / Liquid Bulks	4.344.050	3.779.133	564.917	14,9%
Rinfuse Solide / Dry Bulks	9.170.870	11.702.405	-2.531.535	-21,6%
TOTALE RINFUSE / Total Bulks	13.514.920	15.481.538	-1.966.618	-12,7%
Merci in container / Containerised cargo	0	0	0	
Ro-ro	0	0	0	
Altre merci varie / Other general cargo	4.610.246	4.951.895	-341.649	-6,9%
TOTALE MERCI VARIE / Total general cargo	4.610.246	4.951.895	-341.649	-6,9%
<b>TOTALE GENERALE / Total cargo</b>	<b>18.125.166</b>	<b>20.433.433</b>	<b>-2.308.267</b>	<b>-11,3%</b>
<b>TOTALE / Total Containers (TEU)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	

TABELLA 9- TRAFFICI PORTO DI TARANTO 2019. FONTE: ADSP DEL MAR IONIO 2019

Prospettive positive sul settore dei *container* lascia intravedere la presenza di un nuovo player, quale è Yilport, che sta portando gradualmente a regime i suoi investimenti ed ha alla base un solido piano di sviluppo.

In definitiva le azioni da intraprendere sono riassumibili in 4 direttrici:

- Tenere *under watch* di continuo i **mercati, non solo cinesi**; uno sguardo anche agli Stati Uniti ed all'area MENA potrebbe essere utile per diversificare il mercato che il porto intende servire;
- Di sicuro va presa coscienza delle **dinamiche locali** e di quella che è l'esigenza delle imprese pugliesi; dove vogliono esportare, da dove vogliono importare, e su questo fare serie e decise riflessioni cui far seguito con azioni di sviluppo; si ha contezza delle Medie e Grandi aziende che esistono in orbita pugliese? Questa la domanda da porsi e a cui rispondere.
- Puntare in modo sempre più deciso a sviluppare meccanismi logistici; sondare ad esempio la possibilità di sviluppare il comparto **reefer** potrebbe essere una strategia visto che il settore sta trovando sempre più ambiti di crescita. Cisco in un articolo del gennaio 2019, analizzando i dati, sottolinea che Drewry ha previsto che i traffici reefer continueranno a crescere nel giro dei prossimi cinque anni ad una media annua del 3% circa, anche se al di sotto della media del 3,5% degli ultimi dieci anni. Anche se il tasso di crescita medio del trasporto marittimo refrigerato potrebbe star rallentando, i "traffici reefer containerizzati" stanno accelerando ad un ritmo molto più rapido: secondo la Drewry, questa quota di mercato si è espansa dell'8% nel 2017 e continua a svilupparsi su base annua.

- Una seria e decisa azione da pensare è se affrontare il **mercato Ro-Ro** con linee strutturate; va analizzato a questo punto il trasporto stradale che caratterizza la *catchment area* del porto di Taranto per vedere se possono esistere linee stradali dirottabili su mare.

Il resto delle azioni possibili sono connesse ad un ordinario sviluppo delle proprie attività che un porto può intraprendere in un contesto competitivo nazionale ed internazionale.

## **2.3 LE POLITICHE DI SVILUPPO DEL SISTEMA PORTUALE/TRASPORTI NAZIONALE 2020-2022: I SISTEMI PRODUTTIVI DI PUGLIA E BASILICATA: QUALI MERCATI CAPTIVE E CONTESTABLE PER IL PORTO DI TARANTO**

### **2.3.1 Area Captive: quadro economico**

In questa parte, prendendo spunto da un'analisi effettuata dal centro studi SRM, si analizzerà il peso economico e il posizionamento internazionale dell'area Captive per il porto di Taranto, che comprende le regioni Puglia, Basilicata e Molise, ovvero il mercato naturale di imprese a cui il porto può indirizzare la propria offerta.

Le tre regioni captive pesano per circa il 5% in termini di valore aggiunto, ma per quasi l'8% in termini di imprese sul totale nazionale. L'incidenza sul commercio estero nazionale è del 3%, mostrando un non trascurabile gap dell'area rispetto al resto del Paese, di cui occorre tener conto nelle strategie messe a punto dal porto, sia come driver per le imprese per migliorarne il posizionamento competitivo nel contesto internazionale, sia nell'ipotesi di ampliare la propria area captive, cercando potenziali operatori anche in altre regioni (ad es. Abruzzo e Campania).

E' interessante notare come l'incidenza di tali regioni sull'economia italiana sia particolarmente alta in agricoltura, riflettendo una struttura produttiva ancora fortemente imperniata su detto comparto. Non trascurabili comunque altri settori, quali l'automotive, il tessile e il mobilio che giocano un ruolo importante anche nel commercio a lungo raggio.

Si tratta comunque di un'area rilevante nel contesto meridionale, arrivando a rappresentare circa il 25% del valore aggiunto e del commercio internazionale del Mezzogiorno. Conta ovviamente il peso della Puglia, terza regione, dopo Campania e Sicilia, per peso economico nel Sud.

Nell'area captive individuata la Puglia costituisce circa l'80% in termini di valore aggiunto e imprese, leggermente più bassa la quota sul commercio estero (73%), tenendo conto in questo caso anche del ruolo giocato dalla Basilicata (23%). All'estremo opposto, il Molise "pesa" soltanto per il 7% in termini economici, pur essendo una regione con interessanti realtà produttive.

	Valore aggiunto (anno 2018 - mln€)				Imprese registrate in CCIAA - 2019 (migliaia)				Commercio estero (mln€) - anno 2019	
	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale	Agricoltura	Industria	Servizi	Totale	Import	Export
Molise	293	1.112	4.362	5.766	9,9	6,8	16,4	35,5	591	400
Basilicata	582	3.632	7.061	11.274	18,2	11,7	27,1	60,5	2.069	3.918
Puglia	2.887	12.484	53.611	68.982	78,0	74,6	201,6	381,3	9.834	8.855
<b>Area-captive</b>	<b>3.762</b>	<b>17.227</b>	<b>65.034</b>	<b>86.023</b>	<b>106,0</b>	<b>93,1</b>	<b>245,2</b>	<b>477,3</b>	<b>12.493</b>	<b>13.173</b>
% Molise/captive	7,8	6,5	6,7	6,7	9,3	7,3	6,7	7,4	4,7	3,0
% Basilicata/captive	15,5	21,1	10,9	13,1	17,2	12,6	11,1	12,7	16,6	29,7
% Puglia su captive	76,7	72,5	82,4	80,2	73,5	80,1	82,2	79,9	78,7	67,2
<b>Mezzogiorno</b>	<b>12.825</b>	<b>60.736</b>	<b>280.708</b>	<b>354.269</b>	<b>341,5</b>	<b>400,8</b>	<b>1.121,6</b>	<b>2.048,1</b>	<b>53.953</b>	<b>49.034</b>
<b>Italia</b>	<b>34.257</b>	<b>377.856</b>	<b>1.171.245</b>	<b>1.583.358</b>	<b>741,0</b>	<b>1.412,2</b>	<b>3.519,4</b>	<b>6.092,0</b>	<b>422.914</b>	<b>475.848</b>
% captive/Mezzogiorno	29,3	28,4	23,2	24,3	31,1	23,2	21,9	23,3	23,2	26,9
% captive/Italia	11,0	4,6	5,6	5,4	14,3	6,6	7,0	7,8	3,0	2,8

TABELLA 10 -DATI MACROECONOMICI DELLE REGIONI CAPTIVE DEL PORTO DI TARANTO. FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI INFOCAMERE E ISTAT

### 2.3.2 Analisi captive: le rotte attivabili

Il principale obiettivo di questa sezione è quello di evidenziare i settori principali delle tre regioni di gravitazione del porto di Taranto, e le relative caratteristiche di interscambio commerciale con l'estero. Ciò al fine di sottolineare le principali rotte "potenziali" attivabili tramite Taranto (la domanda di "mare"). In termini di interscambio, esse possono essere rappresentate nelle tabelle che seguono, tenendo conto che si sono analizzate essenzialmente le rotte marittime, cercando di evidenziarne il contenuto a lungo raggio.

Ovviamente tale analisi è stata fatta rispetto al contesto pre-Covid 19 e va monitorata man mano che si uscirà dall'emergenza sanitaria e prendendo in considerazione gli effetti che tale evento ha avuto sulle rotte commerciali mondiali.

Detto questo, il **Nord-America** costituisce il principale mercato di riferimento per l'area captive, grazie soprattutto all'interscambio **automotive lucano** ed a quello **aerospaziale pugliese**. Se analizziamo l'intera area captive esso genera 3,3 miliardi di interscambio. C'è anche da dire che la movimentazione di petrolio e prodotti petroliferi rende importanti alcuni mercati, l'America del Nord in primis, ma anche aree più vicine dell'Europa Extra UE e l'Africa settentrionale.

**L'estremo oriente** è rappresentato dai Paesi ASEAN, rilevanti per quanto riguarda i prodotti oleari ed agricoli pugliesi, dalla Cina (capi di abbigliamento e mobili), dal Giappone (aerospaziale e oleario) e dall'India (capi di abbigliamento). Anche in questo caso parliamo di un mercato rilevante per Taranto, di 1,4 miliardi. Nel contesto della "Belt and Road Initiative - BRI", va anche rilevato che le diverse tappe di tale progetto che potrebbero dipanarsi da/per Taranto, ovvero Grecia, Turchia, Iran, India, Paesi ASEAN, Cina e Giappone, "valgono", in termini di interscambio con le tre regioni analizzate, 2,8 miliardi di euro, per cui tale rotta, con le tappe sopra descritte, potrebbe posizionarsi al secondo posto, dopo quella verso l'America del Nord, fra le rotte attivabili tramite il porto.

**L'America Latina** costituisce un'area di interscambio di circa 700 milioni per le tre regioni adiacenti Taranto. I settori prevalenti rispetto a questi paesi sono quello dei minerali metalliferi che vale circa 255 milioni di euro, a cui aggiungendo i prodotti in metallo arriviamo a toccare i 350 milioni circa.

Nel complesso, il **commercio a lungo raggio** che include anche l'Oceania, il Medio Oriente e l'Asia centrale oltre ai mercati appena citati, vale **6,2 miliardi di euro**, oltre il 60% dell'intero commercio via mare dell'area captive.

Va detto comunque che **l'Europa Extra-UE** costituisce il secondo punto di riferimento per il commercio via mare dell'intera area captive, arrivando a generare un interscambio di 1,7 miliardi di euro, e che parte del commercio via mare viene realizzata anche coi paesi dell'UE (1,2 miliardi di euro). La Spagna ad esempio è un mercato di riferimento leader per la movimentazione di prodotti metallurgici, oleari, componenti automobilistiche e prodotti agricoli, tutti collegati con poli produttivi pugliesi.

Pertanto, fatta eccezione per il comparto Automotive che lega la Fca di Melfi con gli Stati Uniti e che transita prevalentemente da Salerno, i poli produttivi della Puglia, sono potenzialmente il riferimento degli scambi commerciali attirabili dal porto di Taranto.

	Area Captive (mln €)		Puglia (mln €)
America settentrionale	3.330,4	America settentrionale	1.554,9
Europa (Extra-UE)	1.707,6	Europa (Extra-UE)	1.489,4
Asia orientale	1.420,5	UE-28	1.233,3
UE-28	1.250,5	Asia orientale	1.090,0
America Latina	711,5	Africa settentrionale	597,0
Africa settentrionale	659,1	America Latina	594,2
Altri paesi africani	314,9	Altri paesi africani	302,1
Medio Oriente	314,1	Medio Oriente	277,7
Asia centrale	244,5	Asia centrale	223,5
Oceania e altro	201,6	Oceania e altro	191,9
<b>Medio-lungo raggio</b>	<b>6.222,7</b>	<b>Medio Lungo raggio</b>	<b>3.932,1</b>
<b>Totale</b>	<b>10.154,8</b>	<b>Totale</b>	<b>7.553,9</b>

	Basilicata (mln €)		Molise (mln €)
America settentrionale	1.469,0	America settentrionale	306,5
Asia orientale	230,2	Europa (Extra-UE)	120,3
Europa (Extra-UE)	97,9	Asia orientale	100,3
Africa settentrionale	50,2	America Latina	67,6
America Latina	49,7	Asia centrale	13,3
Medio Oriente	25,2	Africa settentrionale	11,9
UE-28	13,3	Medio Oriente	11,2
Altri paesi africani	9,4	Oceania e altro	6,0
Asia centrale	7,7	UE-28	3,9
Oceania e altro	3,7	Altri paesi africani	3,4
<b>Medio Lungo raggio</b>	<b>1.785,6</b>	<b>Medio Lungo raggio</b>	<b>505,0</b>
<b>Totale</b>	<b>1.956,3</b>	<b>Totale</b>	<b>644,6</b>

TABELLA 11 -COMMERCIO ESTERO VIA MARE PER AREA GEOGRAFICA (2019): AREA CAPTIVE E SINGOLE REGIONI . FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI ISTAT

	Area	Settore	Mln €
Puglia	Europa (extra-UE)	Energia	252,9
	America settentrionale	Energia	209,6
	Africa settentrionale	Energia	158,0
	Asia Orientale	Agroalimentare	249,3
	Europa (extra-UE)	Agroalimentare	102,4
	Europa (extra-UE)	Tessile	471,4
	Asia Orientale	Tessile	180,8
	UE-28	Metalli	379,0
	Europa (extra-UE)	Metalli	266,3
	Africa settentrionale	Metalli	106,2
	America settentrionale	Mezzi di trasporto	551,4
	Asia Orientale	Mezzi di trasporto	173,4
Basilicata	Asia Orientale	Agroalimentare	27,7
	Europa (extra-UE)	Metalli	34,1
	America Latina	Meccanica	24,9
	Asia Orientale	Meccanica	21,2
	America settentrionale	Mezzi di trasporto	1.420,4
	Asia Orientale	Mezzi di trasporto	142,0
	Asia Orientale	Mobilio	13,4
Molise	America settentrionale	Agroalimentare	31,9
	Asia Orientale	Chimico	35,0
	America settentrionale	Meccanica	50,9
	America Latina	Meccanica	39,1
	America settentrionale	Mezzi di trasporto	200,0
	Europa (extra-UE)	Mezzi di trasporto	99,8

TABELLA 12 - PRINCIPALI ROTTE PER AREA GEOGRAFICA, POLO PRODUTTIVO E VALORE DELL'INTERSCAMBIO COMMERCIALE (2019). FONTE: ELABORAZIONI SRM SU DATI ISTAT

### 2.3.3 Analisi contestabile: descrizione e risultati della survey su un campione di 250 imprese

SRM ha condotto una survey per il porto di Taranto volta a meglio comprendere le caratteristiche del bacino di imprese a cui indirizzare l'offerta del porto. L'indagine ha riguardato 250 aziende manifatturiere localizzate nelle tre regioni Puglia (150), Basilicata e Molise (100), senza limiti dimensionali e senza vincoli settoriali; in particolare ha riguardato due tipi di aziende: 1) aziende che esportano/importano merci via mare (**denominati "users"** - 125 in numero); 2) potenziali aziende di trasporto via mare ("**potenziali users"** - 125). Questi i principali settori dell'indagine, in termini di percentuali di imprese intervistate: Metalli e minerali non metaliferi (22%), Mobilio (18%), Agroalimentare (14%), Elettronica (10%), Plastica (9%)

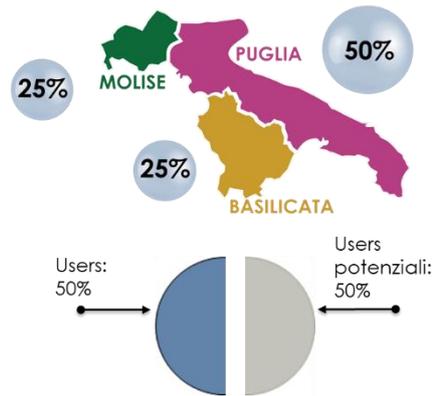


FIGURA 6- LA STRUTTURA DEL CAMPIONE DI IMPRESE INTERVISTATE. FONTE: SRM

Lo studio ha portato alla descrizione dei principali corridoi logistici, dei mercati e dei processi logistici utilizzati dalle imprese manifatturiere localizzate nell'area di interesse del porto, nonché a comprendere quali sono i livelli di soddisfazione e la domanda potenziale per il porto di Taranto. Proprio su quest'ultimo elemento occorrerà soffermarsi, visto che le imprese, sotto determinate condizioni generate da investimenti volti a migliorare l'infrastruttura e l'offerta di servizi di Taranto, mostrano uno spiccato interesse ad usufruire del porto per realizzare parte del proprio commercio estero.

Un primo aspetto che è stato studiato si è posto l'obiettivo di comprendere **chi tra gli attuali user** (coloro che già fanno trasporto via mare) **utilizza Taranto**. In questo caso le imprese utilizzerebbero Taranto per una percentuale in export pari al 10% che non va sottovalutata. Interessante invece il fatto che tra i **potenziali user**, ossia coloro che al momento non utilizzano trasporto via mare, il 16% sarebbe disposto ad utilizzarlo. In import la percentuale si porta al 27%.

**L'analisi dei mercati** di riferimento evidenzia i seguenti punti: 1) buona parte delle imprese considera l'Europa come uno dei due principali mercati di riferimento; 2) comunque una buona percentuale (34%) considera l'Asia una delle due principali aree in export; 3) In import l'Asia è ancora più rilevante, per il 42% delle imprese intervistate; 4) I **potenziali users** hanno il proprio business **attualmente più rivolto all'Italia**, o comunque ai paesi limitrofi e localizzati in Europa.

Alla domanda "quali sono i **due principali porti esteri** con cui lavori o lavoreresti con riferimento alle importazioni," il 13% delle imprese ha dichiarato il porto di **Amburgo** (a cui far arrivare le merci per portarle a destinazione in Italia) ed il 14% quello di **Shanghai (da cui far partire le merci dall'estero per importarle)**. La percentuale di Amburgo sale (al 21%) per i **potenziali users** (ossia le imprese che attualmente non utilizzano la modalità marittima), mentre Shanghai scende al 3% in questo caso. A livello regionale Shanghai è tra le due priorità per il 17% delle imprese pugliesi e per il 10% delle imprese della Basilicata e del Molise.

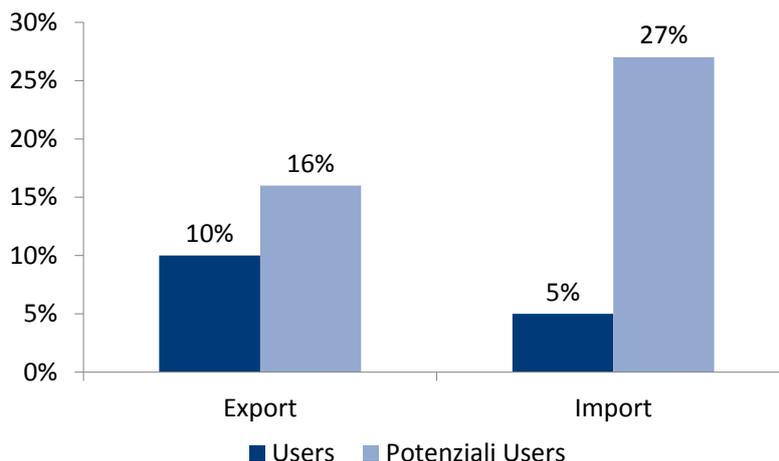


GRAFICO 10 - PERCENTUALE DI IMPRESE CHE UTILIZZA TARANTO. FONTE: SRM

\* AI POTENZIALI USER È STATO CHIESTE SE ATTUALMENTE SAREBBERO DISPOSTI AD UTILIZZARE TARANTO SE NE AVESSERO BISOGNO

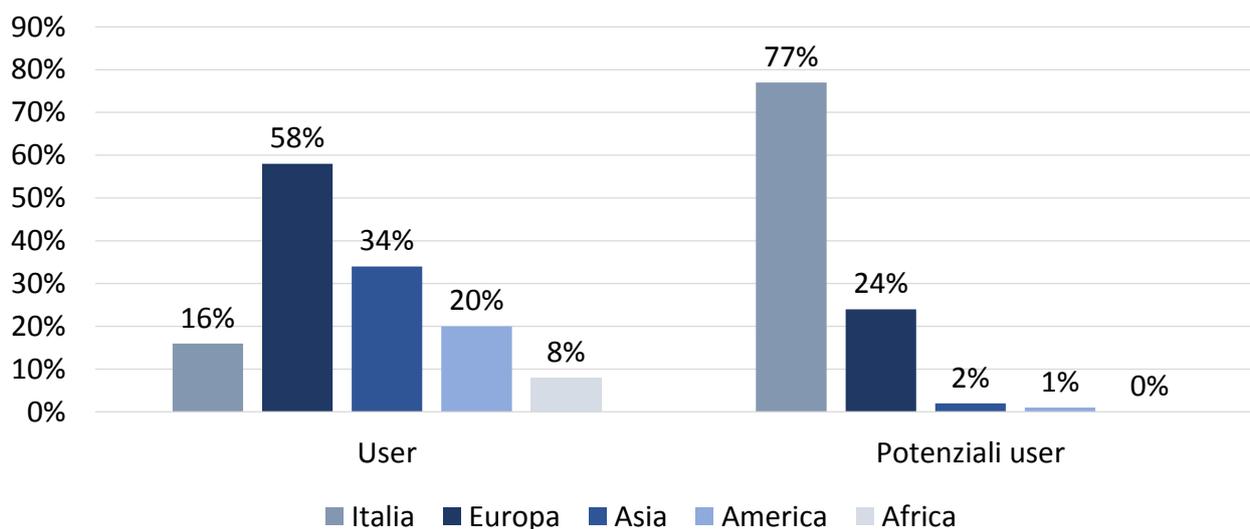


GRAFICO 11 - PERCENTUALE DI IMPRESE VENDE/ESPORTA VERSO L'AREA. \* ALLE IMPRESE È STATO CHIESTE DI INDICARE DUE PREFERENZE, PER CUI IL TOTALE NON DA 100%. FONTE: SRM

Le imprese manifatturiere localizzate nell'area captive tendono in maggioranza a **gestire internamente il processo logistico**. Se prendiamo ad esempio il dato relativo alla regione Puglia, **il 57% delle aziende non dà in outsourcing** la gestione del processo logistico (da confrontare con il 23% della Lombardia, emerso in un'altra Survey realizzata da SRM che ha interessato le regioni settentrionali). Interessanti le differenze *users/potenziali users* e le differenze regionali. Infatti la percentuale di imprese che **non dà in outsourcing cresce all'80% nel caso dei potenziali users, scende al 53% nel caso degli users**. A livello regionale, le imprese manifatturiere pugliesi che non esternalizzano il processo sono il 57%. Il valore cresce nel caso della Basilicata e del Molise (82%).

**La resa Ex Works** (rischi e costi a carico del compratore) è l'INCOTERM privilegiato in export dalle imprese (61%). Con questa clausola si stabilisce che sono a carico del venditore i rischi collegati al collocamento della

merce a bordo della nave come pure tutte le relative spese. Al suddetto 61% si aggiunge un non elevato 6% di imprese che ricorre alla clausola FOB (Free on Board). Pertanto, un buon 67% si assume costi e rischi logistici non oltre l'imbarco della merce. **Il fatto che le imprese in export prediligono il l'Ex Works riduce la possibilità di incidere su importanti scelte logistiche quali la scelta del porto di partenza e la scelta dell'intermodale.**

(% di imprese che utilizza prevalentemente l'INCOTERM nelle proprie transazioni)

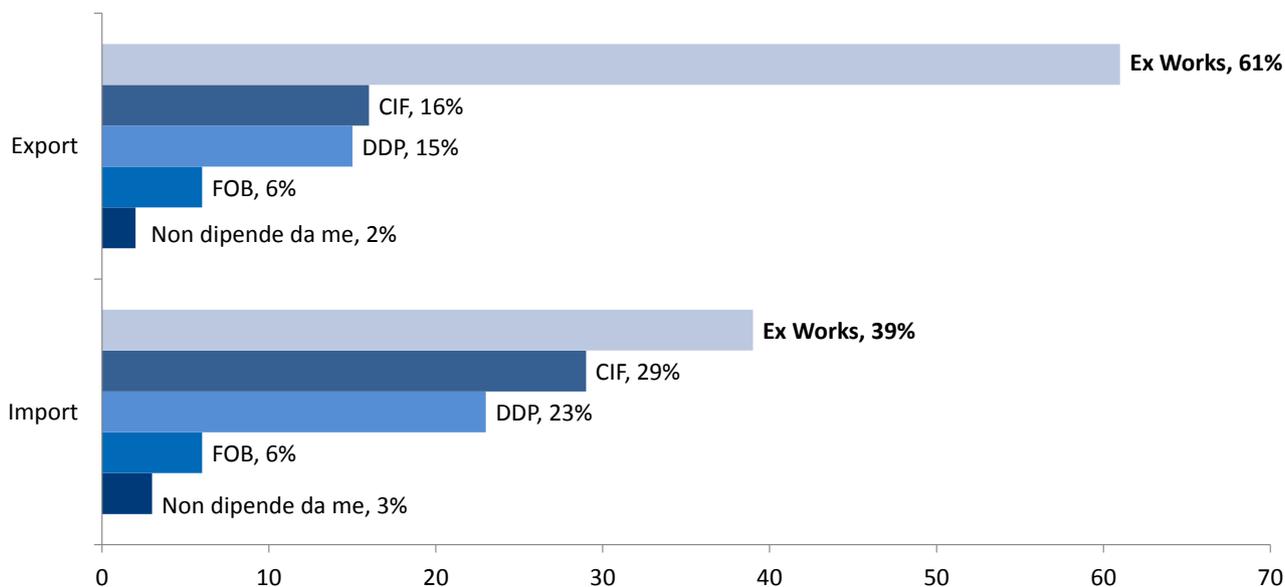


GRAFICO 12 - GLI INCOTERM UTILIZZATI DALLE IMPRESE IN EXPORT E IN IMPORT. FONTE: SRM

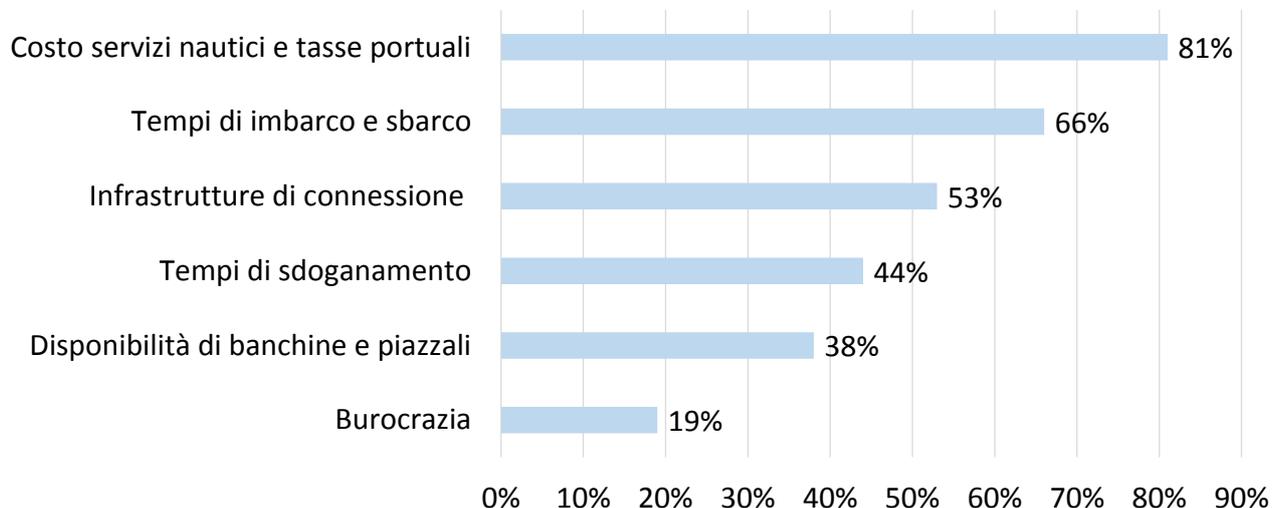
In tutta l'area captive emerge chiaramente l'importanza attribuita dalle imprese al sistema logistico. Infatti nello studio di SRM che ha preso in considerazione 12 variabili di riferimento relativi a costi, servizi, infrastrutture e sostenibilità del sistema logistico, ne è emerso che **l'importanza media del sistema logistico** è superiore a 8 su un punteggio di 10 sia per le imprese pugliesi che per quelle lucane e molisane. **Il livello medio di soddisfazione** è però inferiore, 7,88 per le imprese pugliesi e 7,73 per quelle lucane e molisane, evidenziando dunque una domanda di miglioramento del sistema logistico da parte delle imprese.

Infine sono state poste alle imprese due domande al fine di comprendere **“come” attivare domanda** per il porto e di **“quantificare” la domanda potenziale**. La prima domanda si è focalizzata su quali sono i fattori chiave che possono spingere a scegliere Taranto. Ne è emerso che costi, tempi e Infrastrutture di connessione sono tra i driver principali; lo sono per almeno il 50% delle imprese intervistate. Più precisamente, l'81% chiede al porto di ridurre i “costi dei servizi nautici e le tasse portuali”. Per il 66% la variabile “tempi di imbarco e di sbarco” è tra le priorità di azioni per Taranto (70% per i *potenziali users*). Per il 53% entra in gioco il tema delle “infrastrutture”. Tale fattore è più importante per le aziende pugliesi (lo è per il 56%) che per quelle della Basilicata e del Molise (40%).

Soddisfatte tali condizioni, **il 36% delle aziende sarebbero disposte ad utilizzare il porto di Taranto per oltre il 20% del proprio commercio**. Interessante l'analisi per categoria (*users vs potenziali users*). Infatti il 45%

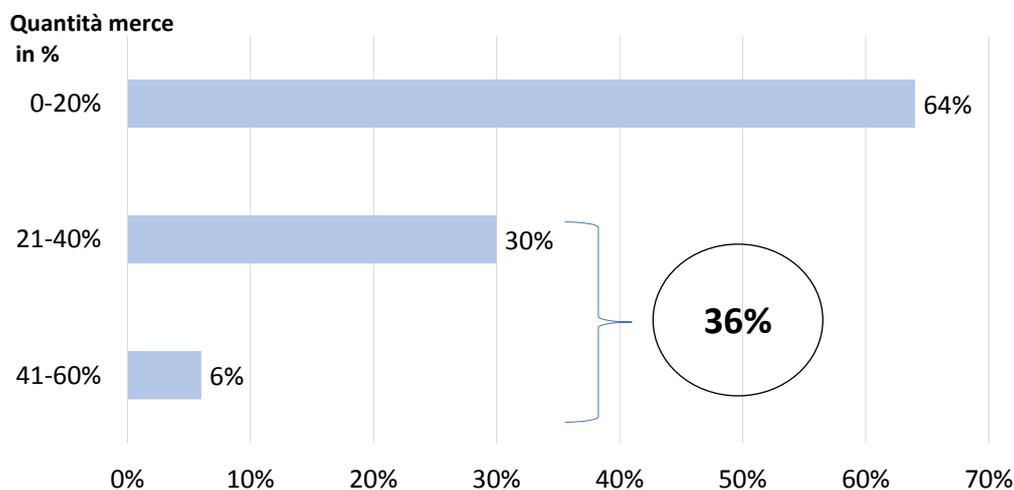
degli users utilizzerebbero Taranto per oltre il 20%, e la maggior parte di queste lo utilizzerebbe per trasportare merce nel contesto internazionale, almeno il 57% in export.

(% di imprese che considera quel fattore tra i primi tre driver)



**GRAFICO 13 - I FATTORI CHIAVE CHE POSSONO SPINGERE L'IMPRESA A SCEGLIERE TARANTO. FONTE: SRM**  
 \* ESSENDO LA DOMANDA A RISPOSTA MULTIPLA, IL TOTALE NON DA 100%

(% di imprese disposta a utilizzare Taranto per la porzione di quantità di merce indicata)



**GRAFICO 14 - DISPONIBILITÀ DELLE IMPRESE A UTILIZZARE TARANTO. FONTE: SRM**

### 2.3.4 Conclusioni

- Il commercio a Lungo raggio (prevalentemente America e Asia) per l'Area captive di Taranto vale 6,2 miliardi di euro in termini di commercio estero. Diverse sono le rotte attivabili dal porto di Taranto sia a breve (Europa extra-UE) che a medio lungo raggio. I principali settori a cui indirizzare l'offerta attraverso servizi e linee specifiche: mezzi di trasporto (automotive/aerospaziale - rapporti prevalenti con il Nord

America); agroalimentare (Asia/Europa extra-UE); mobilio (Asia); tessile e abbigliamento (Europa extra-UE). A seguire, una campagna appropriata di promozione delle linee e dei servizi offerti completerebbe il placement dei propri servizi.

- **Azioni volte a intercettare l'attuale domanda (Catching needs):** la Survey ha fatto emergere che il 10% delle imprese che esportano via mare utilizza il porto di Taranto. Se però si fa un'analisi di prospettiva, ben il 36% del campione (il 45% se si considerano i soli *user*) utilizzerebbe il porto per scambiare oltre il 20% della propria merce. Questo dimostra che tramite adeguate operazioni di marketing è possibile attivare un mercato che va ben oltre il 10% delle imprese e che Taranto può tornare ad essere uno dei porti protagonisti nel Mezzogiorno. Target principale: *user*.
- **Azioni volte a far emergere la domanda potenziale (Boosting needs):** da non escludere nelle proprie strategie l'offerta ad imprese che attualmente non fanno commercio via mare (potenziali *user*). Si tratta di imprese che attualmente destinano la maggior parte dell'offerta all'interno del Paese o comunque esportano in aree limitrofe. In questo caso le azioni di marketing vanno indirizzate altresì a far emergere domanda estera per queste imprese. Target principale: *user potenziali*
- **Il porto di Taranto come facilitatore delle imprese (Business facilitator):** le imprese chiedono a Taranto di concentrarsi su costi, tempi e infrastrutture. Investimenti nella digitalizzazione uniti a ulteriori analisi di mercato possono rendere Taranto un effettivo facilitatore delle imprese, aiutandole a meglio soddisfare le esigenze attuali e a far emergere nuova domanda potenziale.
- **L'investimento di Yilport va in questa direzione:** il fatto che un importante gruppo internazionale abbia investito sul porto di Taranto gioca tutto a favore per un ammodernamento tecnologico del porto e per sostenere solide campagne di marketing da parte dello scalo volte ad intercettare la domanda esistente e a far emergere il potenziale di commercio via mare per le imprese.

## 2.4 LE STRATEGIE DI POSIZIONAMENTO NEI MERCATI INTERNAZIONALI

### 2.4.1 Le ZES: strumenti *pivot* per l'attrazione degli investimenti

Nell'ottica di attrazione di investimenti, a livello mondiale sono state messe a punto alcune strategie chiave volte al posizionamento dei propri territori nelle supply chain globali. Senza entrare nei noti meccanismi che hanno portato all'istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) in Italia<sup>11</sup>, questa sezione del POT, dopo aver brevemente delineato lo stato dell'arte delle ZES italiane, si propone di esaminare le potenzialità e il ruolo che in particolare la ZES Interregionale Ionica può avere per l'economia, il contributo che può fornire la Zona Franca Doganale ed il ruolo di *pivot* del Porto di Taranto in questo contesto. L'indagine si conclude con un'analisi strategica utile anche ai fini di fornire un indirizzo su azioni di marketing e sviluppo territoriale.

Nelle intenzioni del legislatore, l'aver previsto l'istituzione delle ZES nel Mezzogiorno dovrebbe spingere la competitività dell'area, fluidificando i traffici attraverso i porti che rappresentano l'anello di congiunzione tra i flussi di import-export e la logistica interna.

La legge pone in essere una politica di sviluppo istituzionale fondata su aree ben individuate dove strategicamente si pone il **"Porto al centro" dell'economia**, vale a dire insediamenti imprenditoriali, incentivi e risorse finanziarie tutte finalizzate a far crescere l'infrastruttura marittima ed il sistema di imprese che ruota intorno ad essa.

La sfida delle ZES sarà quella di agire in ottica sistemica aggredendo quegli aspetti che hanno spesso ostacolato gli investimenti nell'area mirando a costruire un piano di agevolazioni<sup>12</sup>. Aspetto fondamentale è la **connessione tra le iniziative imprenditoriali ed il porto**; le ZES sono ideate per favorire l'attrazione di investimenti che mettano a sinergia la logistica con il sistema manifatturiero.

Fondamentale sarà anche il supporto che sapranno dare i **player bancari** per assicurare supporto finanziario agli investitori privati e pubblici che vorranno localizzarsi in queste aree che potranno diventare strategiche per l'economia del Paese, nonché le relazioni che lo stesso sistema bancario vanta con investitori nazionali ed internazionali che potrebbero essere interessati alla ZES.

### 2.4.2 Il modello italiano in sintesi

- L'Italia ha privilegiato un modello snello e semplice fondato sul mettere in relazione il porto e le imprese manifatturiere di un territorio, quindi la piena integrazione tra economia del mare ed economia industriale;

---

<sup>11</sup> L'iter normativo è stato il seguente: la Legge 20 giugno 2017, n. 91, recante disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno (meglio conosciuto, semplicemente, come "Decreto Mezzogiorno") ha introdotto le ZES nel Mezzogiorno. Il testo è poi stato convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2017, n. 123 e in seguito modificato ulteriormente dal cosiddetto DL Semplificazioni (decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135), convertito con modificazioni dalla Legge 12 febbraio 2019, n.12.

<sup>12</sup> Le imprese che investiranno nelle ZES in Italia, difatti, potranno avere: 1) **procedure semplificate** per adempimenti burocratici e per **l'accesso alle infrastrutture**; 2) **un credito di imposta** in relazione agli investimenti effettuati pari al 50% per ogni progetto di investimento. La durata di una ZES non potrà essere inferiore a 7 anni e superiore a 14, potrà essere prorogata, fino a un massimo di ulteriori 7 anni, su richiesta delle regioni interessate sulla base dei risultati dei monitoraggi.

- Infatti la ZES viene definita dal DL 91/2017 (poi divenuto legge 123/97) come: “zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un area portuale....(omissis)”
- L’organo che amministra la ZES è un Comitato di Indirizzo formato da Presidente dell’Autorità di Sistema portuale, un rappresentante della Regione (o Regioni se è una Zona multiregionale), uno della Presidenza del Consiglio ed uno del Ministero delle Infrastrutture. La recente legge di bilancio 160/2019 ha previsto la presenza di un commissario **straordinario** di governo che lo presiede.

L’impresa che entra nella ZES può potenzialmente fruire di un pacchetto localizzativo e cioè una serie di incentivi:

1. **Agevolazioni statali:** rappresentate da un credito di imposta fino a 50 milioni di euro per investimento;
2. **Agevolazioni regionali:** poiché ogni regione può mettere a disposizione risorse per gli investimenti nelle ZES;
3. **Semplificazioni amministrative e burocratiche:** statali ed indicate nella Legge “semplificazione” 12/2019 e locali che ciascuna regione o comune possono deliberare;
4. **Zona Franca Doganale Interclusa:** che permette di beneficiare dell’esenzione di IVA e dazi per merci importate in Italia da *Paesi non UE*;
5. **Condizioni creditizie favorevoli:** la Legge ha previsto la possibilità di stipulare accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese.

### 2.4.3 Lo stato di attuazione

Solo le regioni del **Mezzogiorno** possono presentare proposta di ZES ubicate solo dove siano presenti aree portuali o in connessione con esse. Alle Regioni che non dispongono di un’area portuale con le caratteristiche indicate (vale a dire Basilicata e Molise) è tuttavia concessa la possibilità di istituire una ZES Interregionale, congiuntamente ad un’altra Regione. Sono presenti due ZES interregionali: una di queste è proprio la ZES Ionica che ha nel porto di Taranto il proprio riferimento e che abbraccia parte della Puglia e Basilicata mentre l’altra è la ZES Adriatica che abbraccia Puglia e Molise e che ha come porto *pivot* Bari.

E’ inoltre previsto che ogni Regione possa istituire sul proprio territorio un massimo di due ZES. Nel Sud sono presenti attualmente 8 ZES. Il loro iter attuativo è, allo stato, ancora differenziato. Per comprendere la distanza dall’obiettivo che è rappresentato dalla entrata in funzione delle ZES, viene presentato brevemente lo stato di attuazione di ognuna in una infografica.

Ad oggi 3 ZES sono **in avanzato stato di attuazione**, perché approvate dal Governo e dotate di Comitato di Indirizzo: la ZES Campania, la ZES Calabria e la ZES Ionica.

- a maggio 2018 è stato approvato il piano di sviluppo strategico delle ZES Campania e conseguentemente è stata istituita la ZES. Ad ottobre 2018 è stato completato il Comitato di indirizzo;
- sempre a maggio 2018 è stato approvato il piano di sviluppo strategico delle ZES Calabria. A marzo 2019 nasce il Comitato d’indirizzo;

▪ a luglio 2019 è stato approvato il piano di sviluppo strategico delle ZES Ionica. A novembre 2019 si è insediato il Comitato d'indirizzo.

A settembre 2019, inoltre, è stata istituita anche, (DPCM sett 2019) la ZES interregionale Adriatica.

Se analizzata nel complesso l'attività delle ZES si tratta di un disegno *in progress* con alcune ZES in fase più avanzata di altre ed anche con adozione di piani di ZES differenziate; essenzialmente divise in due tipologie ZES a rete (Sardegna) e ZES a guida portuale centralizzata.



FIGURA 7 - LE ZES IN ITALIA. FONTE: SRM

#### 2.4.4 Le criticità riscontrate e le semplificazioni

E' da osservare che a tutt'oggi questi strumenti non risultano soddisfare le attese per il permanere di problematiche strutturali che ne caratterizzano il funzionamento, in particolare hanno fatto fatica a decollare le semplificazioni promesse per cui sono rimasti irrisolti nodi quali:

1. **Eccessiva complessità e durata di alcuni procedimenti** di interesse per le imprese (autorizzazioni ambientali e permessi di costruzione);
2. **Coesistenza di organismi sia locali che nazionali deputati ad avviare le procedure amministrative** per avviare e condurre impresa;

Attraverso la legge 12/2019 (meglio conosciuta come decreto semplificazione) si è cercato di ovviare a tali criticità intervenendo sulle semplificazioni ed è stata varata la **Riduzione generale di un terzo dei termini procedurali previsti, Riduzione alla metà dei termini della conferenza di servizi semplificata**; è stato altresì previsto che il **Comitato di indirizzo della ZES assicura il raccordo tra i SUAP (sportello unico attività produttive)** e lo sportello unico amministrativo (**SUA**) delle Autorità Portuali (legge 84/1994), che opera quale responsabile unico del procedimento per la fase di insediamento, realizzazione e svolgimento dell'attività economica nella ZES.

La legge non sembra aver risolto la criticità limitandosi a stabilire riduzioni e snellimenti non tradotti in effettiva operatività.

Viene così meno una delle armi migliori che la ZES ha nel suo zaino per innestare meccanismi competitivi tali da far diventare un'area appetibile al pari di altre Free Zone nell'area del Mediterraneo.

Diversa la questione per gli incentivi finanziari (in questo caso fiscali poiché tradotti nel credito di imposta) che comunque, anche se decollati nel novembre 2019, non sembrano destare particolare interesse rispetto alle detassazioni "mostruose" applicate ad esempio dalla Free Zone di Tangeri o di Suez. Un maggiore impulso di fondi regionali, per esempio provenienti dai POR 2021-2027 forse potrebbe dare linfa alle ZES in termini di fondi e appetibilità agli investitori.

Delle 3 ZES in operatività si mostrano le semplificazioni amministrative regionali adottate che vanno ad aggiungersi alle statali.

Misure	Campania	Calabria	Ionica
<b>individuazione espressa dei termini, fino a 90 giorni, per la conclusione dei procedimenti amministrativi di propria competenza</b>	X		
<b>divieto per la P.A. regionale di richiedere documenti di cui la stessa o altra P.A. sia già in possesso</b>	X		X
<b>reperibilità di tutte le informazioni necessarie alla presentazione delle istanze attraverso programma denominato "la regione in un click"</b>	X		
<b>istituzione di apposito sportello regionale (Sportello Unico Regionale per le Attività Produttive SURAP) per semplificare e rendere concretamente possibile l'apertura di impresa in tempi brevi e certi</b>	X	X	
<b>utilizzare i regimi di mera comunicazione o segnalazione di inizio attività o, comunque, il più possibile semplificati</b>			X

TABELLA 13- RIEPILOGO DELLE PRINCIPALI MISURE DI SEMPLIFICAZIONE PREVISTE DAI PIANI REGIONALI. FONTE: SRM SU PIANI REGIONALI

#### 2.4.5 La ZES Ionica e la Zona Franca Doganale in relazione al Porto di Taranto

La ZES Ionica risulta **attualmente aver completato l'iter procedurale**. Essa tiene insieme aree della Puglia e della Basilicata seguendo la dorsale ionica di filiere produttive condivise, è una delle due ZES interregionali esistenti (insieme alla ZES Adriatica) che mettono cioè in connessione due regioni; una delle quali non dispone di scalo portuale ma con territori legati da nesso economico funzionale al porto.

L'avvio della **Zona Economica Speciale, oltre a voler spingere sulla struttura imprenditoriale esistente rendendola più strutturata**, ha lo scopo di attrarre nuove attività industriali e manifatturiere che potranno avvalersi del porto per il proprio import-export e daranno ulteriore slancio alle attività dello scalo ionico. Si evidenzia un'integrazione di carattere economico e funzionale tra ampi ed importanti settori produttivi della Basilicata e della Puglia (salotti, meccanica, agroalimentare, ecc.); di carattere logistico tra le piattaforme della Lucania (Basentana, Matera-Bari, Sinnica ecc.) e l'area portuale di Taranto.

La ZES interregionale Ionica copre complessivamente 2.579,41 ettari di cui 1.518,41 in Puglia e 1.061 in Basilicata. Si incentra per la parte pugliese su tre snodi logistici principali il porto di Taranto, l'aeroporto di Grottaglie e il centro intermodale di Francavilla Fontana (v. figura 8).



FIGURA 8- LA ZES IONICA - PERIMETRO, SETTORI E POLI LOGISTICI/LATO PUGLIA. FONTE: SRM SU PIANO STRATEGICO ZES IONICA

Per la parte Basilicata include l'Area di Melfi, quella di Ferrandina e di Galdo di Lauria (v. figura 3). Nelle figure sono indicati anche i comuni inclusi nell'area ZES nonché i settori produttivi di maggior vocazione dell'area e potenzialmente interessati al credito d'imposta.

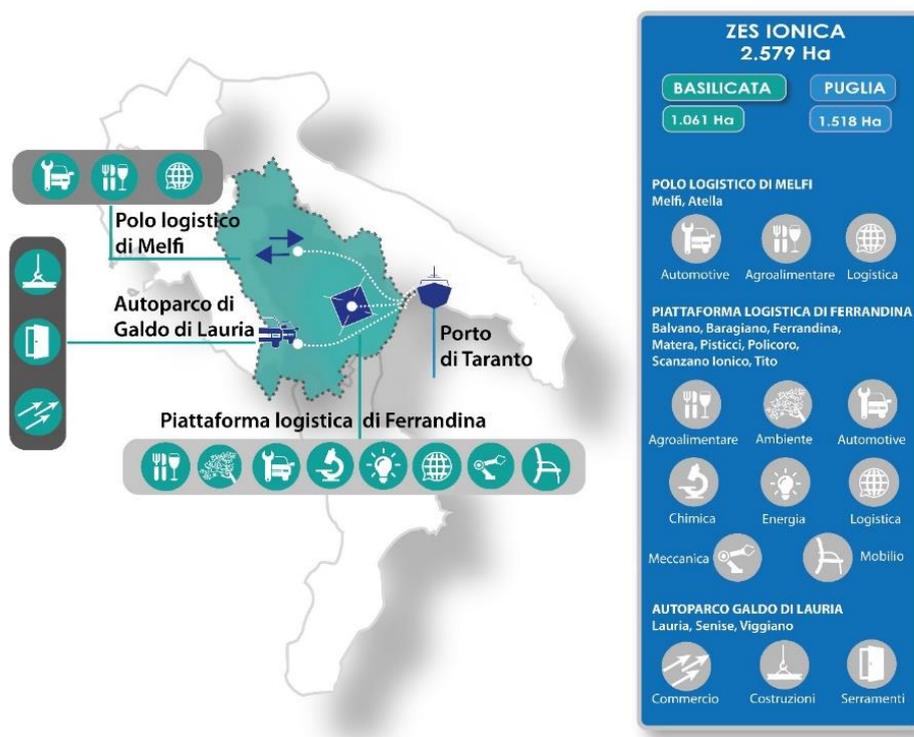


FIGURA 9 - LA ZES IONICA - PERIMETRO, SETTORI E POLI LOGISTICI/LATO BASILICATA. FONTE: SRM SU PIANO STRATEGICO ZES IONICA

Il Piano di Sviluppo della ZES Ionica mira sostanzialmente a raggiungere 3 obiettivi strategici:

**A. attirare investimenti di grandi gruppi nazionali o multinazionali che consentano:**

- di assorbire la mano d'opera in uscita da settori in crisi o soggetti a ristrutturazioni, come nel caso del settore siderurgico e del suo indotto a Taranto;
- di rafforzare, in un'ottica di completamento delle supply chain, settori che dispongono già di una consistente base produttiva, come nel caso dell'agroalimentare, dell'automotive, della logistica e della distribuzione, della farmaceutica, della chimica e dell'aeronautica, variamente presenti nei poli della ZES Interregionale Ionica;

**B. promuovere investimenti da parte delle PMI locali nei settori di riferimento dell'economia regionale,** quali l'agroalimentare, l'automotive, la meccanica, la gomma, il TAC, il legno-mobilio, il packaging, l'ICT, i servizi, la grande distribuzione e il turismo, finalizzati all'innovazione di prodotto, al consolidamento delle supply chain e all'espansione dei mercati di sbocco, soprattutto esteri;

**C. 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.

Giova sottolineare come, al di là delle agevolazioni fiscali, delle semplificazioni amministrative e regolamentari e degli altri vantaggi che l'istituzione di una ZES potrà determinare sui territori in essa ricompresi, la valenza strategica di questa operazione sta soprattutto nel costituire essa una opportunità per affrontare in

maniera finalmente integrata le politiche regionali di sviluppo industriale, in un'ottica di sostenibilità economica, sociale e ambientale e di crescita intelligente, all'interno di un quadro di opzioni strategiche condivise e di un migliore raccordo tra gli attori pubblici e privati del territorio.

Se si riuscirà a cogliere questa sfida, allora i benefici della creazione della ZES non si limiteranno a quelli, pur sempre limitati, fruibili dalle aziende in essa insediate, ma si rifletteranno, con effetto di sistema, sull'intera economia delle due regioni.

#### 2.4.6 La Zona Franca Doganale interclusa: elemento chiave di attrattività

**La Zona Franca Doganale Interclusa di Taranto - approvata con Legge 160/2019 (art. 1 comma 360 lettera B) - potrà essere uno dei fattori di successo, unitamente alla ZES Ionica, specie in termini di attrazione di traffico portuale internazionale. E' stata difatti istituita per conferire nuove potenzialità allo scalo ed incentivare nuovi insediamenti.**

La perimetrazione (v. figura 10) di tale zona è stata definita dall'AdSP del Mar Ionio e approvata con determinazione del direttore nazionale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. La Zona Franca prevista è stata realizzata nel territorio dell'area portuale e prevede zone non contigue ma funzionali l'una all'altra quali magazzini per lo stoccaggio delle merci e parcheggi, oltre alla presenza di presidi doganali per il controllo delle merci in entrata e in uscita presso i varchi di accesso.

I territori destinati alla Zona Franca non sono considerati parte del territorio doganale dell'UE. Pertanto, **le merci extra-europee non sono sottoposte al pagamento di IVA e dazi doganali perché non si considerano importate.**

IVA e dazi dovranno essere eventualmente pagati in un secondo momento, se e solo se, venissero poi introdotte nel territorio doganale italiano o dell'UE. Nel caso in cui le merci siano poi (lavorate o meno) destinate alla ri-esportazione in paesi extra-UE (senza mai rientrare nel territorio doganale europeo) allora il loro intero processo di trasformazione e ri-esportazione NON richiede pagamento né di IVA né di dazi.

**Inoltre, ulteriore fattore di successo, può consistere nella non sussistenza di limiti temporali di stoccaggio delle merci nella Zona. Ciò consente la possibilità di adottare, da parte delle imprese, una specifica politica delle scorte.** Le aziende possono così essere più efficienti, ridurre i costi connessi alla tenuta del magazzino e garantirsi nuovi spazi ove valorizzare l'import export accedendo a tutti i benefici connessi alla Zona Franca Doganale quali -oltre allo stoccaggio a lungo termine - le manipolazioni usuali e tutte le altre attività disciplinate dal Regolamento (UE) n. 952/2013, che garantirebbero ulteriori occasioni di business ed occupazione. Si pensi ai vantaggi che ne deriverebbero per attività legate a settori quali, solo per fare un esempio, l'alimentare e l'automotive. (non a caso è stata annessa l'area del *Distripark*). Affinché funzioni occorre però predisporre un'organizzazione di magazzino funzionale ed efficiente.

In sintesi, la Zona Franca Interclusa permetterà:

1. di avere aree dove le merci provenienti dai mercati extra UE potranno essere **esenti da IVA e Dazi Doganali**;
2. favorire lo **stoccaggio delle merci** che potranno essere conservate dall'importatore per un tempo illimitato prima di essere ri-immesse sul mercato;
3. di stimolare il **fenomeno del ri-export** attirando imprese che hanno quest'esigenza.

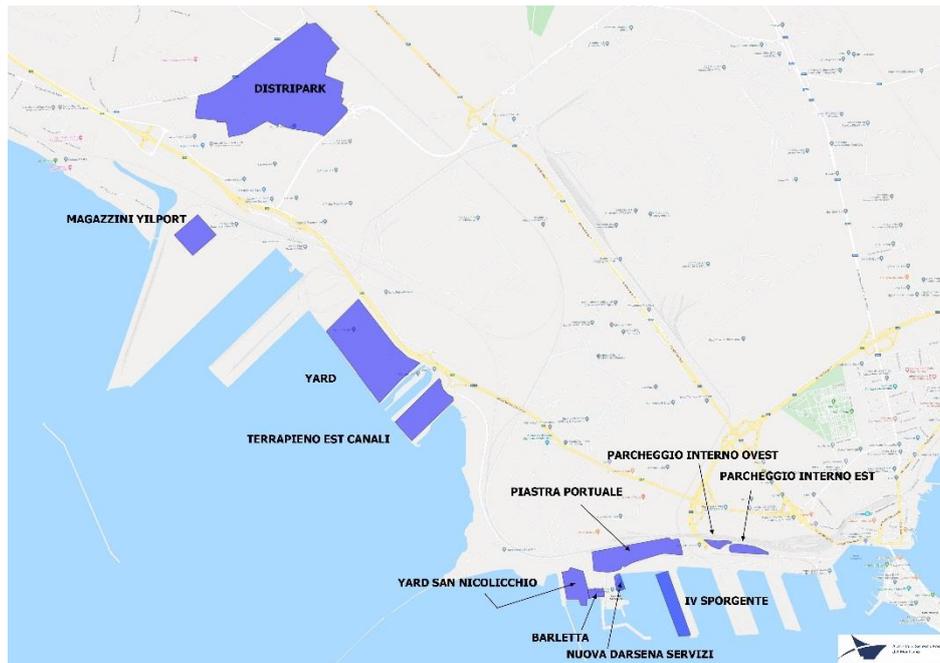


FIGURA 10 - LA ZONA FRANCA DOGANALE INTERCLUSA DI TARANTO. FONTE: SRM SU ADSP MAR IONIO, 2020

La realizzazione della Zona Franca interclusa consentirà a Taranto, ai territori localizzati nella ZES ionica ed alle attività connesse ad essa di inserirsi nelle *supply chain* mondiali garantendo sia maggiori flussi in import di materie prime, semilavorati e componentistica sia di esportare prodotti finiti soprattutto in territori Extra-UE diventando pivot di traffico di lunga gittata (di mercati più lontani dunque).

Da sottolineare che essa potrà dare impatto allo sviluppo del porto anche non andando di pari passo con l'evoluzione della ZES.

### 2.4.7 La ZES Ionica incrementa l'attrazione degli investimenti.

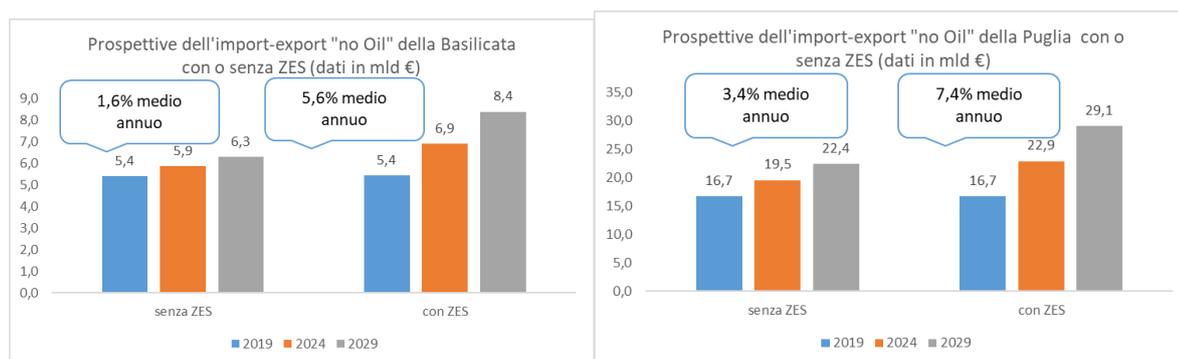
Secondo stime della Banca Mondiale, le ZES sono in grado di generare un aumento dei tassi di crescita dell'export (quindi del business per le imprese) ed SRM ha elaborato che essi possono raggiungere fino al 40% in più rispetto a quello generato sul territorio. Le risorse pubbliche (il credito di imposta in questo caso) hanno un effetto moltiplicativo di 1 a 3: ogni euro di credito di imposta ne attiva ulteriori 2. Un'analisi recente su un panel di porti del Mediterraneo (dove sono presenti ZES) ha mostrato aumenti del traffico dell'8,4% medio annuo (in Italia tale traffico negli ultimi anni è aumentato in media dell'1,1%). Ovviamente tali impatti si hanno quando una ZES entra a regime quindi in un tempo medio-lungo (in genere 5-10 anni).

Volendo trasferire queste valutazioni di impatto sulla ZES ionica si può osservare che:

Per la **Basilicata**: l'import-export della Basilicata «no oil» al 2019 è stato pari a 5,4 miliardi di euro. In uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi cinque anni, nel 2024 si arriverebbe in condizioni normali a 5,9 miliardi di euro e nel 2029 a 6,3 miliardi. In base allo studio suddetto invece, le ZES possono portare ad un incremento aggiuntivo dell'export del 40% nell'arco in media di una decina di anni. Per cui nel caso in cui venisse istituita la ZES, tenendo conto di questo *trade* aggiuntivo, si potrebbe arrivare a 6,9 miliardi nel 2024 e a 8,4 miliardi nel 2029.

Per la **Puglia**: l'import-export della Puglia «no oil» al 2019 è stato pari a 16,7 miliardi di euro. In uno scenario di base, considerando il tasso di crescita medio annuo degli ultimi cinque anni, nel 2024 si arriverebbe a 19,5 miliardi di euro e nel 2029 a 22,4 miliardi. In caso di scenario con ZES, se a regime, si potrebbero raggiungere 22,9 miliardi nel 2024 e a 29,1 miliardi nel 2029.

**Ne deriva (una stima) che nello scenario a 10 anni, l'intero import export dell'area interessata dalla ZES potrebbe aumentare passando da 28,7 miliardi a 37,5.**



**GRAFICO 15 - STIMA DELL'IMPATTO DELLA ZES SULL'IMPORT-EXPORT DELLE REGIONI PUGLIA E BASILICATA A 5 E 10 ANNI.**  
**FONTE: SRM SU COEWEB-ISTAT 2020**

### 2.4.8 La ZES Ionica e le azioni strategiche per favorire il processo di sviluppo territoriale facendo leva anche su azioni di marketing.

In primo luogo, occorrerebbe rendere la **ZES pienamente operativa** e funzionale per poter “vendere” ai clienti (le imprese) il prodotto (ZES) in maniera trasparente, chiara e rapida. Purtroppo, però come illustrato ci sono ancora dei blocchi di carattere burocratico ed amministrativo che ne impediscono il pieno svolgimento.

**Alcune azioni che il porto potrà intraprendere sono possibili solo in termini di *moral suasion* o azioni di sollecito nei confronti delle istituzioni (Presidenza del Consiglio, Ministero della Coesione, Regione),**

- Al momento non paiono decollare gli incentivi burocratici su cui occorrerebbe una forte *moral suasion* sul Governo per varare i decreti attuativi. Quindi le ZES ancora non riescono ad attivare meccanismi di semplificazione tanto auspicati.
- Il credito di imposta non è collegato alla generazione di traffico portuale. Si possono definire meccanismi di incentivazione collegati al porto ma al momento non è prevista questa opzione. Come stabilire se gli incentivi effettivamente stimolino traffico portuale è ancora un dibattito aperto.
- I commissari straordinari governativi ancora non sono stati nominati e non è ben chiaro il ruolo che dovranno svolgere se non quello di presiedere il comitato di indirizzo.
- I meccanismi di incentivazione regionale di fatto non decollano. Il tema sarebbe quello di ipotizzare misure specifiche di finanziamento a valere sulla prossima programmazione dei fondi strutturali 2021-2027.

**Altre azioni potranno essere intraprese dal porto più direttamente,**

- Occorrerebbe un incisivo **piano di comunicazione della ZES** e un piano di sviluppo e ricerca di investitori, per permettere agli stessi investitori di avere notizia dell’esistenza della ZES. Si potrebbe, infatti, elaborare un Masterplan che stabilisca dove e come questo strumento potrebbe essere presentato in vetrine nazionali ed internazionali ed uno studio annuo per capire se esistono potenziali imprese interessate.
- Rendere quanto prima operativa la Zona Franca Interclusa in sinergia con le Dogane.
- Structurare il pacchetto localizzativo con tutte e 5 le tipologie di incentivo previste, vale a dire:
  - a) Agevolazioni statali
  - b) Agevolazioni regionali
  - c) Semplificazioni amministrative e burocratiche: statali ed indicate nella Legge semplificazione” 12/2019 e regionali che ciascuna regione o comune possono deliberare
  - d) Zona Franca Interclusa: che permette di beneficiare dell’esonero di IVA e dazi per merci importate in Italia da Paesi non UE
  - e) Condizioni creditizie favorevoli: la Legge ha previsto la possibilità di stipulare accordi o convenzioni con banche per favorire gli investimenti delle imprese

Va evidenziato in ogni caso che il DPCM del 25/1/2018 recante Regolamento recante istituzione di ZES precisa all’art. 9 che, l’Agenzia per la Coesione Territoriale individuerà in raccordo con il Comitato di Indirizzo un

Piano di monitoraggio rivolto a valutare l'efficacia della ZES attraverso i seguenti indicatori di realizzazione e risultato:

- a) **numero di nuove imprese insediate nella ZES** suddivise per settore merceologico e classe dimensionale;
- b) **numero di nuovi occupati** in imprese insediate nella ZES;
- c) **valore del fatturato** delle imprese insediate nella ZES suddivise per classe dimensionale;
- d) **valore totale dei nuovi investimenti** e suddivisione per classe dimensionale.

Sono questi i quattro indicatori a nostro avviso che non devono essere persi di vista dal Porto per centrare il vero obiettivo della ZES, di creazione di sviluppo ed occupazione attraverso nuovi investimenti imprenditoriali che riescano a generare valore aggiunto per il territorio.

### Possibili Azioni

<b>Indirette</b>	<b>Nei confronti di</b>
Forte <i>moral suasion</i> per varare i decreti attuativi degli incentivi burocratici	Presidenza del Consiglio, Ministero della Coesione, Regione
Collegare il credito di imposta alla generazione di traffico portuale	Agenzia delle Entrate, Presidenza del Consiglio
Nomina dei commissari straordinari governativi e definizione del ruolo operativo	Presidenza del Consiglio
Ipotizzare misure specifiche di finanziamento per la ZES a valere sulla prossima programmazione dei fondi strutturali 2021-2027	Regione (POR)
<b>Dirette</b>	<b>Nei confronti di</b>
Elaborazione di un incisivo piano di comunicazione per promuovere la ZES in Italia e nel Mondo	Adsp
Elaborazione di un piano di sviluppo e ricerca di investitori, in sostanza uno studio annuo per capire se esistono potenziali imprese interessate a insediarsi e intraprendere azioni al riguardo	Adsp
Rendere quanto prima operativa la Zona Franca Interclusa in sinergia con le Dogane	Adsp e Dogane
Definire il Piano di Monitoraggio della ZES	Comitato di Indirizzo e Agenzia Coesione

### 3. VERSO UN MODELLO DI PORTO 6.0

#### 3.1 Definizione del modello

Per la definizione dell'impianto strategico complessivo, l'AdSPMI ha impostato – in collaborazione con SRM – una metodologia che partendo dalle risultanze emerse in fase di analisi del contesto nazionale e internazionale, identifica alcuni *gap* sui quali basare la costruzione di azioni strategiche per migliorare il posizionamento dello scalo tarantino nella scacchiera globale.

L'identificazione di tali *gap* – e del conseguente fabbisogno di definizione di coerenti azioni strategiche – l'AdSP si è determinata ad adottare un modello di sviluppo portuale che viene così assunto a paradigma di riferimento dal quale rilevare la distanza e grazie al quale definire i prossimi passi.

Questo *punto di riferimento* è stato identificato nel modello "Porto 6.0", teorizzato da SRM per fornire una nuova chiave interpretativa delle attività che uno scalo moderno deve essere in grado di mettere in campo per favorire la crescita di un territorio e per dare valore aggiunto alle attività marittime e logistiche che coinvolge<sup>13</sup>.

Il modello, che tiene conto dell'aspetto mercantile dello scalo, si basa essenzialmente su **sei driver** – veri e propri assi strategici che rappresentano degli *asset* da costruire o da evolvere – che, al netto della capacità operativa di essere un porto efficiente ed efficace dal punto di vista dei servizi navali, logistici e tecnico nautici nonché della disponibilità di spazi per depositare e movimentare le merci che sono considerati come delle premesse di partenza, individuano le seguenti *capacità* da sviluppare:

1. La capacità di generare **innovazione**, intendendosi sia organizzativa o di processo, sia di *business*, nel senso di promuovere la nascita di imprese innovative e *start up* (o l'evoluzione di *scale up*) connesse alle attività marittimo-portuali e logistiche;
2. La capacità di **internazionalizzare** il proprio traffico, le proprie strutture operative e di stimolare la vocazione estera delle imprese del proprio territorio e promuovere un approccio al mercato che faccia leva sul porto come elemento strategico abilitante le attività di import export;
3. Il saper sviluppare sempre più meccanismi logistici rivolti a far diventare **il porto un centro intermodale**, realizzando nuove infrastrutture ferroviarie e stradali ed efficientando quelle esistenti, anche coinvolgendo operatori privati per la loro gestione;
4. L'instaurare sinergie, accordi e protocolli con **Centri di Ricerca economica ed Università** per attivare percorsi di conoscenza dei risvolti e del valore dell'economia dei trasporti marittimi e della logistica;
5. La capacità di essere un **Green Port**, vale a dire uno scalo in grado di essere Sostenibile e cioè di lavorare nell'ottica di effettuare e stimolare investimenti dei principi del rispetto dell'ambiente, del mare e dell'energia pulita;

---

<sup>13</sup> È un modello per lo più qualitativo poiché fondato sul know how che ha acquisito il centro studi SRM nel corso dello svolgimento della parte field delle sue ricerche e cioè sul campo, svolgendo numerose missioni scientifiche che hanno permesso di apprendere quali fossero le chiavi di successo delle strategie attuate da diversi scali situati in giro per il mondo.

6. La propensione a diventare **il leader dello sviluppo territoriale** dell'area di riferimento; ciò attraverso la presenza della **Zona Economica Speciale**, strumento che prevede lo scalo "al centro" della politiche di sviluppo industriali e logistiche dell'area.

Una ulteriore motivazione della scelta di tale modello risiede nella volontà dell'AdSPMI di migliorare il contributo che l'infrastruttura portuale può dare agli indicatori economici del territorio con particolare riferimento a:

- Crescita delle imprese nuove e già esistenti
- Investimenti infrastrutturali
- Occupazione in ambito logistico e in settori collegati
- Import ed Export
- IDE – Investimenti diretti esteri di un territorio
- Valore aggiunto



FIGURA 11- MODELLO DI PORTO 6.0

Alcuni esempi.

Per quanto riguarda in particolare la **capacità di innovazione**, il porto di Rotterdam (il primo porto europeo per traffico container) ha generato una Fondazione denominata Port XL che tecnicamente è definito un "acceleratore di impresa" che ha tra i suoi obiettivi quello di favorire la nascita e l'incubazione di Start-up innovative all'interno del Porto. Deve trattarsi di imprese con progetti rivolti ad ottimizzare i processi portuali o

logistici (un esempio è stato la creazione di droni che monitorano le attività marittime e i movimenti navali del porto segnalando eventuali anomalie oppure la creazione di macchine speciali che ripuliscono il porto da eventuali perdite di carburante delle navi).

La capacità di innovazione si estrinseca anche nell'utilizzo delle più recenti strumentazioni tecnologiche per gestire lo scalo che lo mettano sempre più a sistema con operatori marittimi, dogane e soggetti deputati a gestire la *safety* e la *security* nelle aree gestite.

La vocazione **internazionale** di un porto invece può essere misurata dalla capacità di attirare investitori logistici e di costruire network internazionale; il porto di Tanger Med in Marocco ad esempio ha i propri terminal in concessione a operatori tedeschi e danesi che garantiscono *know-how* e il mantenimento di livelli di efficienza logistica e portuale unite alla capacità di servire navi di ultima generazione con le più moderne tecnologie.

Inoltre, il porto dovrebbe sviluppare le opportune **reti relazionali** con gli altri porti italiani e (soprattutto) esteri per trasferire e carpire know how e scambiare esperienze con altre realtà così da poter replicare quelle che sono chiamate le *best practices*. Questo può avvenire siglando accordi e protocolli tecnici e/o di carattere più generico che consentano di mettere in comune reciproche strategie di successo.

Questo driver si esplicita anche nella **capacità che deve avere lo scalo di far crescere le imprese**; attraverso l'efficienza infatti esso deve saper garantire rapidità ai processi di internazionalizzazione; permettere alle navi di raggiungere destinazioni in tempi brevi fornendo servizi di prim'ordine e quindi diventare il motore dell'import-export e quindi dell'internazionalizzazione di un Paese.

Più complesso il tema **dell'intermodalità** poiché, in questo caso connesso al tema di realizzare nuove infrastrutture fisiche che riescano ad efficientare gli scambi tra modi all'interno di un porto (con riferimento al ferro ed alla strada) e/o consolidare infrastrutture logistiche già esistenti. Questo driver è ovviamente strettamente collegato alla tipologia di scalo poiché un porto di *transshipment* ha meno esigenze di un porto *gateway* di rafforzare i collegamenti verso l'entroterra ed è anche un fattore collegato alla disponibilità di risorse finanziarie per realizzare investimenti infrastrutturali.

Questo potrebbe dirsi un driver dal concetto datato e da tempo auspicato ma che invece rimane sempre attuale in quanto in Italia, salvo casi di eccellenza non abbiamo mai saputo generare, per una serie di motivazioni, un sistema intermodale che riesca a far sì che vi possa essere un'integrazione completa porto-interporto-strada-ferrovia. Insistere su questo punto può rappresentare la chiave di volta della nostra logistica.

Si citano al riguardo, i porti del *Northern Range* Europeo (Amburgo, Anversa, Rotterdam) si fondano sulla loro capacità di essere fortemente integrati con le altre tipologie di infrastrutture specie quelle ferroviarie. Il porto di Amburgo, eccellenza intermodale europea, dispone di 340 km di strade ferrate all'interno del porto su cui operano oltre 90 operatori ferroviari con oltre 200 collegamenti nazionali e internazionali; la Germania stanziava annualmente in media 84 milioni di euro per il mantenimento e l'ammodernamento delle strutture portuali; il 37% dei container movimentati dal porto viene trasferito su ferro.

La capacità di un porto di essere intermodale rappresenta un forte *driver* di competitività per attirare navi (anche giganti) e merci dirette verso l'entroterra.

Altro fattore che interessa il “Porto 6.0” riguarda le relazioni tra portualità, logistica e **capitale umano** con queste intendendo la **formazione del personale** che deve essere sempre pronto a adeguarsi alle esigenze nuove degli scenari economici e tecnologici ed i **rapporti con centri di ricerca economici e le Università**.

I porti del Far-East (Cina, Hong Kong, Singapore) e quelli del Nord-Europa sono tra i più avanzati a livello mondiale; Rotterdam, con l’Università *Erasmus* detiene il Master in Economia e Logistica Marittima MEL tra i più accreditati al mondo, direttamente collegata con docenti delle più grandi multinazionali marittime globali (Maersk, MSC ed altri); l’Università di Anversa ha il *TPR Department of Transport and Regional Economics*, uno dei più prestigiosi al mondo ed è direttamente collegato con il Porto dal punto di vista delle sinergie di studio e analisi.

La Kuhne Logistics University di Amburgo è stata addirittura creata da una delle multinazionali logistiche più importanti in Europa, la Kuhne Nagel che ogni anno attinge gli studenti più validi e li integra nella propria realtà aziendale. L’Università è ubicata a pochi chilometri dal porto ed ha rapporti consolidati con l’infrastruttura.

Mantenere formato il proprio personale, legare relazioni con Centri di ricerca e Università, anche magari conferendo riconoscimenti a studenti per chi realizza lavori su ambiti portuali, permette al porto di avere una sinergia qualificata con entità con cui si può sviluppare il meccanismo della crescita reciproca, vale a dire il porto conosce l’economia e l’economia conosce il porto o anche il porto conosce la tecnologia e la tecnologia conosce il porto e via dicendo. L’interazione tra i due mondi (infrastrutturale e scientifico) consente di dare un contributo alla crescita del territorio notevole in termini di conoscenza ad esempio delle rotte, dei grandi Canali (es. Suez e Panama), delle merci scambiate, dell’import export etc.

Per quanto riguarda inoltre **la sostenibilità**, molti sono gli scali hanno messo in atto politiche rivolte a salvaguardare l’ambiente ed a ottimizzare l’uso dell’energia con meccanismi di riduzione dei consumi e/o di utilizzo di energie rinnovabili. E non solo. Il porto di Rotterdam sta anche lavorando per diventare Circular Port; questo vuol dire svolgere alcune attività logistiche e marittime con la logica della Circular Economy, incentivando attività di riduzione e riciclo dei rifiuti e ridestinando scarichi navali ad attività che prevedono il recupero dei materiali.

L’attività di un porto, tra l’altro, coinvolge direttamente le comunità locali, anche per questo motivo la capacità di operare in maniera “sostenibile” sta assumendo un’importanza crescente. L’obiettivo in questo caso è mitigare l’impatto del porto sull’ambiente, operando in maniera consapevole e prestando attenzione alle conseguenze dirette e indirette delle scelte strategiche e operative.

Coerentemente con l’approccio moderno alla responsabilità sociale d’impresa (CSR – Corporate Social Responsibility) i porti devono necessariamente interpretare il tema della sostenibilità a “tre livelli”: sociale, economico ed ambientale, inserendo diversi elementi di ciascuno di questi aspetti nei propri programmi di *Corporate Social Responsibility*. Si premette che non è mai semplice scoprire le *performance* di un porto in termini di sostenibilità ambientale poiché parliamo in questo caso di investimenti non tipici di attività logistiche o marittime come ad esempio:

- ridurre le emissioni di CO2;
- investire in energie rinnovabili;

- fare moral suasion nei confronti degli operatori per ridurre gli scarichi inquinanti;
- non creare eccessivo inquinamento e attivarsi per la riduzione ed il riciclaggio dei rifiuti, specie se il porto è inserito nell'area urbana;
- attivare meccanismi di Circular Economy;
- non dimenticare che la sostenibilità è connessa a tutti i driver che abbiamo sinora trattato (intermodalità, innovazione, formazione e ricerca, internazionalizzazione) ed è quindi un tema molto trasversale.

La quinta, ma non meno importante, è rappresentata dalla **capacità che ora deve avere il porto di assumere il ruolo di driver del territorio**; l'introduzione recente delle Zone Economiche Speciali nel nostro sistema normativo (cui è dedicata una sezione specifica nel Piano Operativo Triennale) ha richiesto alla portualità lo sforzo di essere la colonna portante della connessione fondamentale che deve esservi tra mondo industriale e logistica. In questo modo lo scalo diviene catalizzatore dell'import-export del territorio e quindi uno dei principali motori dello sviluppo economico.

### 3.2 AS IS/TO BE – Analisi scostamento e gap

Sulla base del modello illustrato e anche visti gli esempi riportati, che hanno mostrato alcune performances provenienti da altri Porti Europei, si possono costruire una serie di *indicatori* che possono rappresentare dei veri e propri obiettivi da raggiungere per lo scalo.

La prima considerazione da fare è che trattasi di indicatori *qualitativi* che possono essere ritenuti oggettivi ma non rapportabili alle dimensioni ed alla qualità degli altri porti analizzati; è ovvio che non sono raffrontabili in punto sia qualitativo che quantitative gli obiettivi di un porto italiano con quelli di uno cinese.

Tuttavia il modello può rappresentare un solido punto di riferimento sui sei driver che possono dare valore aggiunto al territorio ed il porto può prendere essi come obiettivo da perseguire, ognuno in una certa misura a seconda delle sue vocazioni, delle sue caratteristiche e degli obiettivi che intende raggiungere nel breve, medio e lungo termine.

Non si è ritenuto ovviamente di inserire nel modello e nei driver obiettivi di traffico in quanto si dà per scontato che essi siano i primi da raggiungere in punto strategico. I driver, come si è cercato di illustrare nel precedente paragrafo riguardano aspetti innovativi e di ulteriore qualificazione del porto e non quelli di base quali quelli di attirare traffico e ottimizzare infrastrutture a disposizione.

Di seguito, per ogni driver, sono indicati alcuni *task* da espletare attraverso azioni da implementare. Nella terza colonna - denominata "Taranto" - si sono sintetizzate le azioni intraprese finora (*as is*) e quelle da intraprendere (*to be*) al fine di sviluppare ciascuno dei driver.

**Gli elementi valorizzati nella colonna "Taranto" saranno poi aggregati e recepiti nelle azioni di Piano incluse nel capitolo n. 4 del presente documento che sviluppano gli obiettivi strategici dell'AdSPMI.**

Inoltre, per ogni driver viene specificato quale è il valore del Task e se esso sia stato raggiunto o se possa essere un obiettivo prospettico con le seguente legenda:

<b>Valore dell'obiettivo in relazione alla <u>valenza</u></b>	<b>Note interpretative</b>
Obiettivo <i>strategico</i>	Da raggiungere, ad alto impatto sulle attività del porto e dell'economia locale
Obiettivo <i>operativo prioritario</i>	Da raggiungere in quanto connesso fortemente allo sviluppo dello scalo
Obiettivo <i>operativo secondario</i>	Da raggiungere, ha comunque una sua importanza ma può essere conseguito in modo non urgente

<b>Valore dell'obiettivo in relazione alla <u>tempistica</u></b>	<b>Note interpretative</b>
Obiettivo di <i>breve termine</i>	Da raggiungere in una tempistica breve (entro 1-2 anni)
Obiettivo di <i>medio termine</i>	Da raggiungere in una tempistica media (dai 2,1 ai 3 anni)
Obiettivo di <i>medio / lungo termine</i>	Da raggiungere in una tempistica di oltre 3 anni ed entro i 5
Obiettivo di <i>lungo termine</i>	Si tratta di obiettivi di cui si possono porre le basi ma raggiungibili in un arco temporale lungo e non quantificabile

**Driver I – Innovazione**

La capacità di generare **innovazione**, intendendosi sia organizzativa, sia in termini di favorire la nascita di imprese innovative e *start up* (nonché l'evoluzione di *scale up*) connesse alle attività marittimo-portuali; nonché la capacità di sviluppare l'innovazione nel proprio interno e di rilanciare gli ecosistemi di innovazione locali.

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be
Realizzazione-consolidamento di centri per l'innovazione e acceleratori di impresa	- creazione di strutture ad hoc, esterne al porto, per sviluppare le imprese innovative e le start up	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	Avvio del percorso finalizzato alla creazione di un soggetto giuridico preposto alla gestione del Futureport Innovation Hub del porto di Taranto e dei programmi di incubazione/accelerazione di imprese innovative	<i>Creazione e attivazione del Future Port Innovation Hub del porto di Taranto</i>
Stimolare elementi di innovazione organizzativa	- creazione di uffici interni per l'innovazione o di altro tipo - sviluppo del pre-clearing o di altre procedure informatiche rivolte a snellire e velocizzare le attività portuali	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	La vigente struttura organizzativa dell'Ente include, nello 'Staff di Segreteria', anche la funzione "Innovazione Digitale".  Sono stati firmati accordi preliminari con l'Agenzia delle Dogane al fine di interoperare con AIDA	<i>Digitalizzazione dei processi interni e dei procedimenti esterni all'Ente</i>  <i>Implementazione del SUA</i> <i>Implementazione del PCS</i> <i>Operatività del sistema di Controllo Accessi</i> <i>Implementazione e diffusione delle piattaforme abilitanti (SPID, PAGOPA, @Bollo, ecc.).</i> <i>Implementazione dell'infrastruttura fisica e digitale a supporto dello sviluppo di fast corridors.</i>

			Sono stati firmati accordi di cooperazione con UnionCamere e con la Regione Liguria	
- Accordi o protocolli per l'Innovazione con strutture esterne	- sottoscrizione di protocolli con entità nazionali internazionali del mondo dell'innovazione (es. Port XL)	Obiettivo operativo secondario di breve termine	Accordo con il Comune di Taranto per la promozione di forme alternative di sviluppo del porto e dell'economia locale, attraverso iniziative distribuite di innovazione strategica e sostenibile.  Accordo con il Balab, contamination lab dell'Università di Bari, che ha aperto uno sportello nel Porto di Taranto	<i>Ulteriore Coinvolgimento di realtà internazionali di eccellenza.</i>  <i>Partecipazione a network internazionali legati all'innovazione e alle startup.</i>  <i>Integrazione con le realtà innovative attivate e promosse a livello locale</i>
Capacità di favorire la gemmazione di imprese e start up innovative	- dotarsi di un programma di sviluppo di imprese innovative e start up con l'indicazione di come si intende favorirne la crescita	Obiettivo strategico di medio termine	Realizzazione, presso l'AdSPMI, di una fase pilota (maggio-settembre 2019) del Futureport Innovation Hub del Porto di Taranto, centro di propulsione di innovazione e di attivazione di processi di start-up di nuove imprese e di scale-up di imprese innovative già esistenti.	<i>Creazione e implementazione di un programma (trimestrale o semestrale) di incubazione/accelerazione di start up e scale up e di rilancio degli ecosistemi di innovazione locali</i>

## Driver II – Internazionalizzazione

La vocazione internazionale di un porto può essere misurata dalla capacità di attirare investitori logistici e di costruire network internazionali; inoltre, il porto deve saper sviluppare le opportune reti relazionali con gli altri porti italiani e (soprattutto) esteri per trasferire e carpire know how e scambiare esperienze con altre realtà siglando accordi e protocolli tecnici e/o di carattere più generico che consentano di mettere in comune reciproche strategie di successo.

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be
<b>Capacità di attirare investimenti logistici nel proprio interno (es terminalisti internazionali o vettori internazionali)</b>	<p>-azioni continue di promozione del porto e delle sue attività (incontri <i>be to be</i>, fiere internazionali, conferenze e seminari all'estero)</p> <p>-azioni di allargamento del network internazionale in generale (es. stimolare e realizzare visite di rappresentanze estere nel porto)</p>	Obiettivo strategico di medio-lungo termine	<p>L'Ente garantisce presenza costante e partecipazione alle principali fiere internazionali, anche in paesi extra UE, al fine di una attività promozionale in ambito turistico, logistico e commerciale.</p> <p>L'Ente organizza roadshow specializzati (ZES) e missioni di outgoing e incoming</p>	<p><i>Consolidamento e implementazione attraverso un programma triennale, con aggiornamento annuale, della presenza dell'Ente ad eventi di settore in contesti specialistici.</i></p> <p><i>Sviluppare (come già fatto in qualche occasione anche con SRM) una pianificazione di incontri (in modalità anche innovative e accessibili online) finalizzati alla diffusione in primis della conoscenza dello scalo, nonché allo sviluppo del dibattito sulla strategicità della portualità e della logistica per Taranto e per l'intero territorio di riferimento.</i></p>
<b>Sottoscrizione di protocolli ed accordi, operativi e non, con altri porti italiani ed esteri</b>	- firma di protocolli rivolti allo sviluppo di rotte o iniziative congiunte di altro tipo (operativo, commerciale o altro)	Obiettivo strategico di medio-lungo termine	L'Ente ha in essere accordi e protocolli tesi allo sviluppo di rotte/traffici, investimenti o iniziative congiunte	<i>Identificazione di soggetti target, che alla luce della nuova pianificazione triennale dell'ente, risulterebbero di una particolare strategicità in ottica di avviare forme di partnership strategiche attraverso la sottoscrizione di protocolli o altre forme di accordo.</i>
<b>Partecipazione a network internazionali scientifici o associativi</b>	- membri dell'Adsp inseriti all'interno di comitati scientifici o in tavoli di lavoro internazionali (es. ESPO, MEDCRUISE, MEDPORT, SISI).	Obiettivo operativo prioritario di medio-lungo termine	I Vertici dell'Adsp sono inseriti all'interno di comitati scientifici o in tavoli di lavoro internazionali anche nell'ambito delle Associazioni cui l'Ente aderisce (MEDcruise, MEDport, CLIA, RETE, IAPH, ecc.)	<i>Partecipazione attiva e maggiormente proattiva alle realtà cui l'AdSPMI ha già aderito, coinvolgendo il personale dell'AdSP che, in ragione delle competenze eed esperienza, può offrire valido valore aggiunto ai tavoli.</i>

				<i>Individuazione di nuove realtà associative cui aderire in coerenza con gli obiettivi dell'AdSP.</i>
<b>Cura della conoscenza del personale della lingua straniera</b>	-formazione del personale sulle lingue straniere (inglese) con corsi online o lezioni strutturate	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	Le attività di formazione del personale dell'AdSP in lingua inglese sono effettuate costantemente e sono in via di implementazione nelle diverse modalità: frontale/di gruppo/FAD	<i>Implementare la formazione specialistica strutturata per apprendimento di tematiche tecniche, in lingua inglese.</i>
<b>Rendere lo sviluppo internazionale un asset stabile del Porto</b>	-disporre un ufficio che si occupi dello sviluppo internazionale del Porto o individuare e formare una risorsa che se ne occupi in modo stabile	Obiettivo strategico di medio termine	La vigente struttura organizzativa dell'Ente include la Sezione "Affari Generali e Internazionali"	<i>Implementare e formare ulteriormente la struttura preposta allo sviluppo internazionale sia nel numero di risorse che nel framing.</i>
<b>Valorizzazione degli aspetti riguardanti la Comunicazione internazionale del porto</b>	-lo sviluppo del porto attraverso i <i>social network</i> - comunicazione integrata e coordinata (it/en) sul sito <i>web</i>	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	L'Ente è presente in maniera capillare sui principali social network, garantendo costante aggiornamento dei contenuti e animazione delle pagine ufficiali, anche in lingua inglese.  E' in fase di realizzazione il nuovo sito web dell'Ente che presenterà una versione coordinata ed integrata (IT/EN) quale piattaforma interattiva a livello globale con contenuti innovativi sia nella forma che nella strategia di comunicazione	<i>Valorizzare maggiormente la comunicazione specialistica internazionale attraverso i canali social e le piattaforme web, anche attraverso la pubblicazione di immagini, articoli, video, dirette streaming, interviste.</i>

**Driver III – Intermodalità e logistica**

Il tema dell'intermodalità è connesso al tema di realizzare nuove infrastrutture fisiche che riescano ad efficientare gli scambi tra modi all'interno di un porto (con riferimento al ferro ed alla strada) e/o consolidare infrastrutture logistiche già esistenti.

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be
<b>Incrementare la vocazione intermodale del porto in termini infrastrutturali (anche in collaborazione con RFI o ANAS)</b>	<p>-avere in programma o in fase di attuazione la realizzazione di connessioni stradali e piazzali che migliorino la viabilità e la fluidità delle merci che arrivano via nave</p> <p>-avere in programma o in fase di attuazione la realizzazione di connessioni ferroviarie e scali merci che migliorino la viabilità e la fluidità delle merci che arrivano via nave</p>	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	Il Porto di Taranto vanta un'infrastruttura moderna e inclusiva di collegamenti stradali con la rete nazionale, grazie alla strada dei moli che collega il porto alle principali direttrici nazionali. Il Porto dispone di collegamenti ferroviari.	<p><i>Aprire un tavolo di lavoro permanente con RFI.</i></p> <p><i>Attivazione di nuovi gate di accesso per garantire la continuità del circuito doganale.</i></p> <p><i>I collegamenti ferroviari sono da implementare con l'entrata in esercizio dei raccordi/stazioni ferroviario di Bellavista/Caggioni e con ulteriori azioni da parte dei concessionari.</i></p>
<b>Incrementare/razionalizzare/efficientare la capacità logistica</b>	-dotare lo scalo di magazzini, piastre logistiche, anche refrigerate per lo stoccaggio e la	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	La dotazione attuale dello scalo di Taranto include una piattaforma logistica realizzata nell'ambito del in legge obiettivo "Piastra portuale di Taranto"	<i>Attivazione della fase di gestione della piattaforma logistica integrata del porto di Taranto</i>

	conservazione di merci			
<b>Realizzare accordi con vettori ferroviari che possano gestire o garantire il sistema ferroviario del porto</b>	-sviluppare relazioni e accordi/protocolli con vettori ferroviari e intermodali per generare traffico	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	Protocollo d'Intesa per la costituzione del Sistema Logistico del Porto di Taranto con Regione Puglia, le Province di Taranto e Lecce, unitamente a quelle Lucane, RFI - Rete Ferroviaria Italiana, i Comuni di Taranto, Lecce e i principali Comuni della Provincia di Taranto	<i>Promuovere la ripartenza del servizio ferroviario, come elemento di valorizzazione dell'infrastruttura e base per il completamento dei servizi intermodali del porto.</i>  <i>L'Ente ha in animo di sviluppare accordi e interazioni con freight villages anche al fine di condividere know-how ed expertise.</i>
<b>Rendere lo sviluppo intermodale un asset stabile del Porto</b>	-disporre un ufficio che si occupi dello sviluppo intermodale del Porto o individuare e formare una risorsa che se ne occupi in modo stabile.	Obiettivo strategico di medio termine	n.a.	<i>Avviare un programma di qualificazione delle risorse umane da dedicare allo sviluppo intermodale.</i>

**Driver IV – Ricerca e Università**

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be

<b>Partecipare a iniziative di studi e ricerca economica in materie portuali e logistiche</b>	-implementare accordi strutturati con centri di studio e ricerca economica sui temi di interesse del Porto	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	L'Ente ha in essere accordi con SRM, Eurispes, ALIS, Università italiane e straniere.	<i>Attività da proseguire e consolidare, anche con un respiro sempre più internazionale, con specifica focalizzazione su tematiche di rilievo strategico per il triennio di riferimento.</i>
<b>Partecipare ad iniziative seminariali e convegnistiche e di studio insieme ad Università e Centri di Ricerca per la dissemination della cultura logistica e portuale in ambito accademico</b>	-realizzare iniziative di ricerca e diffusione della cultura portuale e logistica (studi, working paper, seminari, convegni) in sinergia con Università e Centri di ricerca	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	L'Ente realizza e partecipa costantemente ad iniziative volte alla diffusione della cultura del mare e della logistica in sinergia con Università e Centri di ricerca (SRM, Università, ecc.)	<i>Attività da proseguire e consolidare, con maggiore connessione sia a livello locale che a livello internazionale in fase di programmazione degli eventi e delle teatiche da sviluppare.</i>
<b>Avere membri del porto stabilmente inseriti in Tavoli di lavoro o Comitati di Think Tank economici e scientifici</b>	-sviluppare relazioni di qualità che permettano la partecipazione costante del porto in ambiti scientifici e di ricerca	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	Il Presidente partecipa regolarmente come esperto di portualità e logistica nell'ambito di tavoli, osservatori e think tank di settore nazionali ed internazionali (SISI, Eurispes, ecc.)	<i>Favorire la partecipazione del personale dell'Ente che abbia le competenze adeguate. Favorire in generale la partecipazione anche congiunta a rappresentanti del cluster portuale in senso allargato a tali eventi, al fine di promuovere l'ecosistema nel suo complesso.</i>
<b>Dissemination delle attività logistiche e portuali negli ambiti Universitari e Scientifici intendendosi quelli studenteschi</b>	-favorire lo sviluppo di tesi di laurea sul porto - favorire incontri e visite strutturate tra studenti universitari ed esponenti del porto -effettuare docenze a Master e Corsi di Formazione in materie portuali e Logistiche	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	L'Ente svolge costantemente attività di supporto alla formazione, sia attraverso la realizzazione di stage e tirocini che grazie all'organizzazione di visite in porto, incontri formativi dedicati ed attività di docenza nell'ambito di percorsi di laurea di settore.	<i>Attività da proseguire e consolidare, con particolare attenzione anche agli ITS.</i>

## Driver V – Sostenibilità

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be
Favorire all'interno del Porto ogni azione che possa essere rivolta allo sviluppo di energie pulite e efficienza energetica	-realizzare investimenti in forme di energie rinnovabili per alimentare le strutture portuali -diffondere la cultura della sostenibilità nei confronti degli operatori portuali svolgendo azioni di stimolo	Obiettivo strategico di medio-lungo termine	L'Ente ha adottato il DEASP, attualmente in via di implementazione. L'Ente dispone di un Sistema di Gestione Ambientale volto a sostenere la promozione della cultura della sostenibilità ambientale presso i dipendenti dell'AdSP e presso il cluster portuale, anche attraverso azioni di disseminazione.	<i>Implementazione misure previste nel DEASP</i>  <i>Sviluppare azioni di sensibilizzazione alla sostenibilità in ambito portuale.</i>
Dotarsi di un piano per l'efficienza energetica	-dedicare nei propri piani di sviluppo una sezione specifica che tratti il tema e le iniziative del porto in tal senso	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	L'Ente ha adottato il DEASP, attualmente in via di implementazione.	<i>Implementazione misure previste nel DEASP</i>
Monitorare all'interno del porto le attività che impattano sulla sostenibilità	-monitorare attraverso strumentazioni tecnologiche tutte le attività portuali che possano impattare	Obiettivo operativo prioritario di medio termine	Nel porto sono stati già attivati strumenti per la misurazione puntuale delle matrici ambientali di aria, acqua e suolo	<i>Implementare ulteriori strumenti per monitorare l'impatto ambientale delle attività portuali che mettano a sistema tutte le informazioni acquisite in banche dati condivise, tracciando così</i>

	sull'inquinamento del mare e sull'ambiente per poter agire tempestivamente in caso di criticità			<i>una rotta negli ambiti strategici della mobilità, sostenibilità energetica nell'area portuale ed ecosistema porto-città.</i>
Implementare politiche di sviluppo rivolte allo smaltimento e riciclaggio dei rifiuti	-mettere in pratica costanti strategie e politiche tese a partecipare a progetti rivolti alla riduzione ed al riciclaggio dei rifiuti	Obiettivo operativo secondario di medio-lungo termine	È in fase di analisi e una strategia di transizione energetica e ambientale, basata sulla valorizzazione delle risorse marittime-portuali, industriali, logistiche e turistiche in grado di rendere Taranto porto resiliente.	<p><i>Promuovere la conoscenza e la sensibilizzazione degli utenti e degli operatori, favorendo così quello spirito comune di condivisione, cooperazione ed orientamento sulle tematiche ambientali al fine di perseguire gli obiettivi finalizzati al miglioramento delle condizioni ambientali a beneficio dell'intera comunità territoriale;</i></p> <p><i>Promuovere l'utilizzo delle migliori tecnologie l'analisi e la valutazione sistematica delle attività svolte in ambito portuale che possano interferire con l'adeguato mantenimento della qualità dell'ambiente</i></p> <p><i>Applicazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti</i></p>
Sviluppare l'ambito della Circular Economy	-favorire in ambito portuale lo sviluppo di progetti ed iniziative in ambito di economia circolare	Obiettivo strategico di medio-lungo termine	Analisi e la valutazione sistematica delle attività svolte in ambito portuale che possano interferire con l'adeguato mantenimento della qualità dell'ambiente	<i>Partecipazione a progetti europei coinvolgendo il cluster portuale in ottica di promozione - all'interno del cluster portuale o in generale sul territorio – dei principi della "circular economy e delle sue applicazioni nelle attività e nei servizi logistico/portuali.</i>

## Driver VI – ZES e Zone Franche

Task	Azione	Taranto		
		Valore obiettivo	As is	To be
Rendere operativa definitivamente la ZES	-interlocuzione con Regione su come attivare incentivi regionali sia burocratici che finanziari -interlocuzione con Presidenza del Consiglio per verificare poteri e competenze del Commissario straordinario di Governo	Obiettivo strategico di breve termine	Avviati i lavori in seno al comitato di indirizzo relativamente alla costituzione di pacchetti localzzativi  Segnalata in più occasioni ufficiali la necessità di addivenire in tempi rapidi alla identificazione del Commissario di governo	<i>Definizione dei pacchetti localzzativi.</i>  <i>Avvio della definizione del layout, procedure e startup della implemetazione dello Sportello Unco ZES.</i>  <i>Piano di marketing ZES.</i>
Partenza della Zona Franca Interclusa	-completare adempimenti di concerto con le Dogane per rendere la zona definitivamente operativa	Obiettivo strategico di breve termine	Approvazione della perimetrazione della Zona Franca di Taranto.	<i>Avvio dell'operatività della Zona Franca in collaborazione con Agenzia delle dogane.</i>
Avviare attività di promozione della Zona Economica Speciale e della Zona Franca Doganale	-attivare Associazioni di Categoria, imprese, interessi locali attraverso un Piano di Comunicazione	Obiettivo operativo prioritario di breve – medio termine	Attività in corso svolta in abbinamento alla generale attività di promozione del porto	<i>Definizione di uno specifico piano di Promozione e Marketing integrato (AdSP, Regione Puglia, Regione Basilicata) come previsto dal Piano di Sviluppo Strategico della ZES interregionale Ionica</i>

nei confronti di imprese e potenziali investitori	che preveda lo svolgimento di workshop tecnici ed operativi			
<b>Completamento del Pacchetto Localizzativo ZES, anche di concerto con il Terminalista</b>	-si dovrà concordare con il terminalista un pacchetto localizzativo che oltre ad incentivi regionali, nazionali, zona franca e facilitazioni bancarie comprenda anche i servizi (specie diretti navali) che il porto è in grado di attivare	Obiettivo operativo prioritario di breve termine	In alcune sedute del Comitato di Indirizzo si è disposto l'avvio della progettazione di Pacchetti localizzativi a livello regionale.	<i>Completare la definizione di pacchetti localizzativi nell'ambito dell'attività già avviata dal Comitato di Indirizzo. Verificare la possibilità di creare un "offering" aggiuntivo competitivo lato "servizi".</i>
<b>Fare il punto dei settori che interessano la ZES</b>	-verificare l'andamento dei settori ZES in ambito regionale e quali di essi sono più in grado di generare traffico	Obiettivo operativo secondario di medio-lungo termine	Avviata una fase embrionale di monitoraggio.	<i>Messa a sistema di un sistema di monitoraggio, in collaborazione con le due Regioni, con specifica attenzione all'elemento della connessione "economica e funzionale" delle aree ZES con il porto.</i>
<b>Esistenza di reti e partnership internazionali</b>	Creazione di reti e accordi internazionali per lo scambio di know-how e buone pratiche in materia di ZES, ZFD, attrazione investimenti	Obiettivo operativo secondario di medio termine	Attività da avviare	<i>Costruire network internazionali (o aderire a network esistenti) che consentano di mettere in comune reciproche strategie di successo.</i>

## 4. LE AZIONI DI PIANO

### 4.1 Dettaglio delle azioni di attuazione degli obiettivi

La costruzione del set di azioni da includere nel presente POT ha beneficiato di un'attività aperta e partecipata che ha contribuito alla generazione di elementi e proposte utili alla definizione della nuova programmazione dell'AdSPMI che andrà ad interessare il Porto di Taranto nell'arco temporale 2020-2022.

Il concetto di policy è stato ulteriormente rafforzato, tanto da trasformarsi in obiettivo programmatico prevedendo per il prossimo triennio, un set di azioni che aiutino a sviluppare ulteriormente il valore dell'*accountability* istituzionale dell'Ente, sia al suo interno che all'esterno. In tale ottica, si è ritenuto di costruire un processo di valorizzazione del brand "Porto di Taranto" attraverso azioni volte a rigenerare, in ottica sostenibile, le varie componenti che caratterizzano la vitalità dell'ecosistema portuale nelle sue diverse anime: commerciale, logistica, turistico - crocieristica, infrastrutturale e industriale.

La revisione attuata nel dicembre 2019 per il precedente POT chiudeva anticipando i buoni propositi per il nuovo triennio: guardare al Porto di Taranto con la consapevolezza di vivere un rinnovato protagonismo nell'area Med, agendo come acceleratore e accentratore di un sistema logistico attrattivo e in continuo divenire, i cui obiettivi e le sfide saranno il risultato tangibile e concreto di una visione di crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

È, quindi, il momento di vivere il Porto di Taranto come il luogo in cui il rapporto tra il mondo della logistica e della portualità e il mondo cittadino si ritrovano a progettare in un'unica, grande piattaforma su cui si svolgono e si rinnovano relazioni di carattere culturale, commerciale e sociale.

### 4.2 Gli esiti del processo di consultazione partecipata.

Come anticipato nel paragrafo 1.1 in relazione agli strumenti utilizzati in fase di costruzione del presente Piano, in continuità con quanto fatto nel 2019 in occasione della revisione annuale del precedente POT, anche questa volta l'Ente si è avvalso di una piattaforma online per la progettazione di un questionario consultivo.

In tale ottica, in data 31/03/2020 è stato dato avvio al processo di consultazione partecipata con l'obiettivo di raccogliere elementi utili alla definizione della programmazione strategica alla base del nuovo POT 2020-2022.

**L'AdSPMI sta elaborando il nuovo POT.  
Partecipa al questionario, la tua opinione è importante!**

**Premessa.** L'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio** (AdSP MI) ha avviato il processo di costruzione della programmazione strategica alla base del nuovo Piano Operativo Triennale (POT) che interesserà l'arco temporale 2020-2022, attraverso la definizione di un nuovo set di azioni sviluppo delle attività portuali e logistiche, in linea con le previsioni della L.84/94.

**Cos'è il Piano Operativo Triennale?** Il POT è il documento programmatico previsto dalla vigente normativa del Sistema Portuale Italiano. È soggetto a revisione annuale ed è finalizzato a pianificare, lungo un arco temporale triennale, la condotta istituzionale, organizzativa ed operativa delle AdSP, con l'obiettivo di adeguare le strategie di sviluppo dell'Ente alle concrete esigenze operative risultanti dai principali sviluppi registrati in ciascuna delle annualità coperte dalla programmazione, al fine di mettere in atto ogni utile intervento volto sia a garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati che ad armonizzare la programmazione in un'ottica di concreta opportunità e fattibilità attuativa.

**Perché il questionario?** Come fatto nel 2019 in occasione della revisione annuale del precedente Piano Operativo Triennale, l'AdSP MI intende proseguire il percorso partecipato di costruzione della propria programmazione strategica, attraverso la promozione di processi di policy making aperti e inclusivi. Nell'ambito di tale dinamica operativa, l'AdSP ha individuato nella partecipazione lo strumento di policy in grado di costruire una 'strategia di indagine' capace di allargare ad altri attori e portatori di interesse il tavolo di discussione istituzionale, nell'ottica di raccogliere nuovi elementi da considerare in fase di ridefinizione degli obiettivi che l'Ente intende raggiungere nell'arco triennale 2020-2022 di vigenza del redigendo POT.

**Le domande.** Il questionario si compone di 9 domande aperte il cui obiettivo è quello di innescare nuove forme di interazione esplorative in grado di orientare le scelte dell'Ente nella definizione della programmazione del POT 2020-2022. I contributi ricevuti saranno analizzati dall'AdSP e valutati al fine della successiva integrazione nel nuovo Piano Operativo che sarà sottoposto ad approvazione del Comitato di Gestione dell'AdSP MI nel mese di maggio 2020.

**Il questionario è anonimo ed il tempo di compilazione non supera i 10-15 minuti. La consultazione sarà aperta fino al 20 aprile 2020.**

La survey è stata articolata su n. 9 domande a risposta multipla, aventi l'obiettivo di orientare le scelte dell'Ente nella definizione delle priorità e degli obiettivi da porre in essere nella nuova programmazione strategica del prossimo triennio.

Tra i **destinatari** del questionario: lo staff dell'AdSP, gli stakeholder (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 circa 100 destinatari.

Attraverso tale consultazione – rimasta aperta fino al 20 aprile 2020 – 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.

Nel periodo di somministrazione della survey (31/03 – 20/04 2020) **60 destinatari** hanno fornito il proprio contributo, abbinando ad alcuni quesiti anche commenti e proposte di implementazione del Piano.

OPZIONI DI RISPOSTA	RISPOSTE
Pubblica Amministrazione operante in ambito portuale	13.33% 8
Pubblica Amministrazione non operante in ambito portuale	11.67% 7
Impresa operante in ambito portuale	5.00% 3
Personale AdSP	55.00% 33
Altro (specificare)	15.00% 9
<b>TOTALE</b>	<b>60</b>

I 9 quesiti sono stati costruiti nell'ottica di comprendere il grado di priorità che l'intero cluster portuale di Taranto ritiene di attribuire ai principali assi di sviluppo alla base della programmazione triennale delle attività da porre in essere con riferimento a:

- *Innovazione*
- *Porto e territorio*
- *Sostenibilità ambientale*
- *Infrastruttura fisica e fattori di competitività*
- *Accountability istituzionale*

Il contributi raccolti nell'ambito del processo di consultazione partecipata individuano l'*innovazione* e la *sostenibilità ambientale* come i temi a cui attribuire il grado più elevato di priorità seguiti a loro volta da *porto e territorio*, *infrastruttura fisica e competitività* e, in ultimo, *accountability istituzionale*.

## D2: Rispetto ai seguenti temi, quale grado di priorità attribuisce?

Risposte: 60 Salta: 0

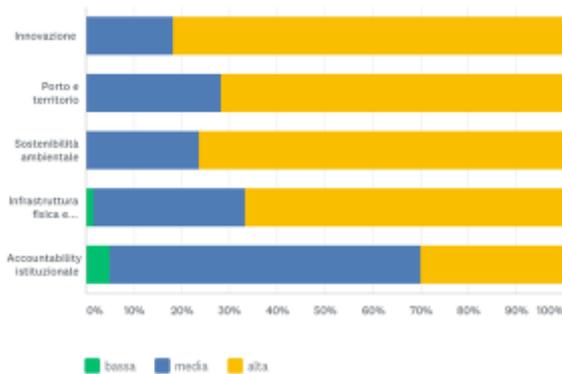


GRAFICO 16 - PERCENTUALI DI VALUTAZIONE DEL GRADO DI PRIORITÀ DA ATTRIBUIRE AGLI OBIETTIVI DI PIANO

Con particolare riferimento al tema dell'*innovazione*, i risultati dimostrano come la *Digitalizzazione dei servizi e dei processi del Sistema Portuale aventi risvolti diretti sull'utenza portuale (Sportello Unico Amministrativo, Port Community System, ecc)* sia l'obiettivo di sviluppo prioritario da includere nella programmazione triennale 2020-2022, unitamente alla *transizione verso un modello di smart port*.

Con particolare riferimento al tema *porto e territorio*, la *valorizzazione del Waterfront attraverso un piano di interventi per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano che offra alla cittadinanza nuove opportunità per l'utilizzo dello spazio fisico dell'interfaccia città-porto* risulta essere l'obiettivo da raggiungere prioritariamente rispetto alle ulteriori azioni di sviluppo proposte.

Con particolare riferimento al tema della *sostenibilità ambientale*, il *monitoraggio ambientale e l'efficientamento energetico* nonché *l'approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e lo sviluppo dei carburanti alternativi e LNG* sono risultati essere gli elementi di maggiore rilevanza ai fini della pianificazione delle azioni volte alla sostenibilità del Porto di Taranto.

Con particolare riferimento al tema dell'*infrastruttura fisica e fattori di competitività*, i risultati raccolti dimostrano che *l'ultimazione delle opere e dei progetti infrastrutturali*, insieme all'*ottimizzazione e l'efficientamento dei servizi portuali* sono gli elementi da includere in via prioritaria tra gli obiettivi di sviluppo del POT.

Con particolare riferimento al tema dell'**accountability istituzionale**, la *trasparenza dell'azione Amministrativa*, in uno con le *azioni promozionali tese sia all'incremento dei traffici commerciali e allo sviluppo delle connesse attività logistiche che all'incremento del traffico passeggeri e allo sviluppo della filiera turistica legata al mare* sono risultati essere i temi maggiormente votati ai fini dell'inclusione nel nuovo POT.

Sono state, inoltre, numerose le proposte di nuove azioni e progetti da inserire nella nuova programmazione triennale. I vari contributi ricevuti sono stati analizzati ed utilizzati ai fini della costruzione del set di azioni incluse nel presente Piano Operativo, con l'obiettivo di valorizzare ed armonizzare le varie voci di cui si compone il cluster portuale di Taranto.

Infine, quasi il 50% dei partecipanti ritiene che la consultazione pubblica sia uno strumento molto utile ai fini del processo di policy making dell'AdSPMI.

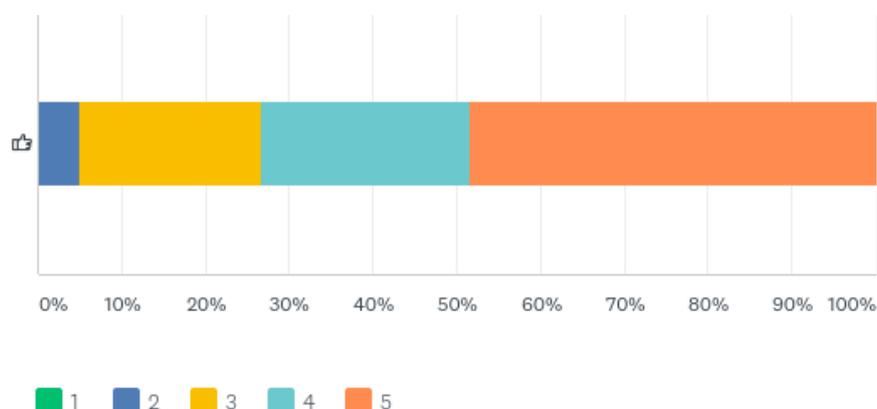


Grafico 17 - percentuali esito valutazione questionario consultivo

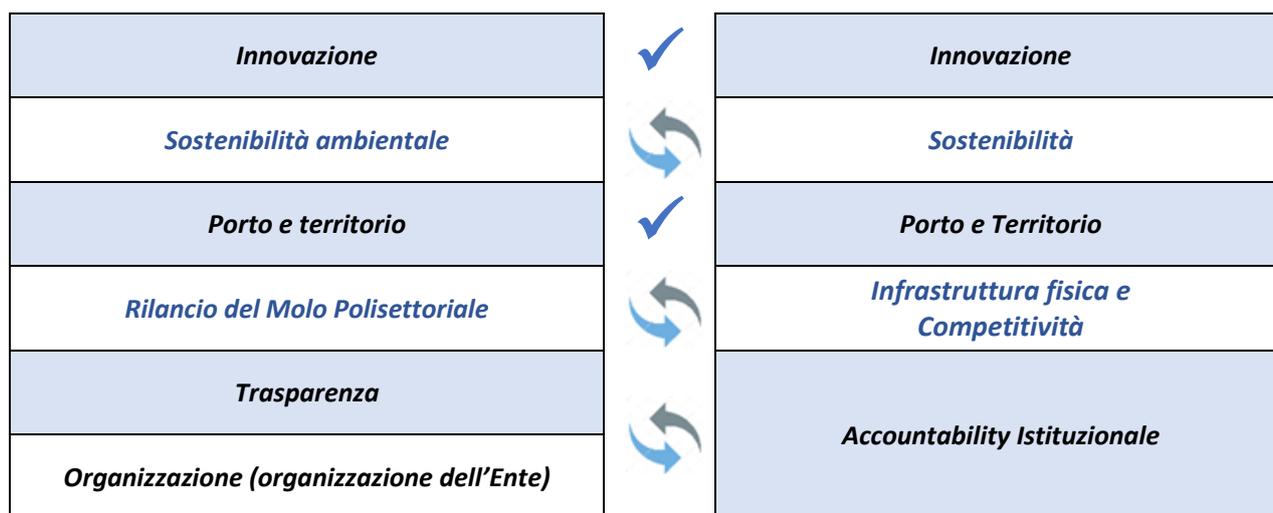
#### 4.3 Gli obiettivi di Piano.

Come anticipato in premessa, la scelta dei nuovi obiettivi da raggiungere nell'arco temporale oggetto della presente programmazione è motivata dalla necessità di uniformare la programmazione strategica dell'Ente creando una coerenza logica ed una connessione con gli altri documenti programmatici alla base della condotta istituzionale dell'AdSP, in primis il Piano della Performance 2020-2022 ossia il documento che contiene la definizione degli obiettivi strategici dell'Amministrazione del 2020, in continuità con la pianificazione triennale.

Ciò premesso, anche in considerazione degli esiti del questionario consultivo descritti nel precedente paragrafo, nonché dell'analisi condotta attraverso l'applicazione del modello Porto 6.0, il presente POT propone il seguente set di obiettivi prioritari la cui realizzazione si svilupperà lungo un arco temporale pluriennale: *Innovazione, Porto e territorio, Sostenibilità, Infrastruttura fisica e Competitività, Accountability istituzionale.*

**OBIETTIVI PIANO DELLA PERFORMANCE  
2020-2022**

**OBIETTIVI PIANO OPERATIVO TRIEN-  
NALE  
2020-2022**



La tabella in altro mostra la traslazione degli obiettivi inclusi nel Piano della Performance dell'AdSP per come vengono recepiti nel presente POT, entrambi da attuare nell'arco temporale 2020-2022.

Inoltre, le azioni sottese agli obiettivi di Piano "Innovazione", "Sostenibilità" e "Infrastruttura fisica e competitività" recepiscono e integrano i driver illustrati nel capitolo 3 in relazione al Modello Porto 6.0.

Le azioni che andranno ad implementare i suddetti obiettivi di Piano, come di seguito dettagliate nelle singole schede, rappresentano l'attuazione nelle diverse *componenti portuali* e che tradurranno in elementi operativi le strategie a lungo termine. Le azioni infatti potranno essere oggetto di rivisitazione annuale, in sede di revisione del POT 2020-2022, per dare atto – da un lato - dello stato di avanzamento del processo di realizzazione degli obiettivi e dall'altro allineare tale processo ad eventi e circostanze connessi agli sviluppi annuale del porto e/o degli scenari in cui esso opera.

A tal fine, la programmazione triennale, in continuità con quanto realizzato ad oggi, sarà concretizzata su più livelli: in ambito *commerciale, logistico, turistico - crocieristico, infrastrutturale* e, non ultimo, *industriale*, all'insegna della sostenibilità economica ed ambientale.

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

**Ambito industriale:** i traffici connessi alla componente industriale, specialmente se interpretata in modo molto più connesso con l'ambiente, con il territorio, con le imprese locali e con la ricerca e innovazione, rappresenta un importante elemento di ripartenza del porto e un obiettivo per l'operatività dello scalo e per i servizi di logistica industriale connessi ai traffici siderurgici. Va comunque considerato il momento di crisi che sta interessando lo stabilimento ex Ilva che genera una situazione di incertezza all'interno della quale l'AdSP è direttamente interessata in ragione del fatto che l'esito della vicenda avrà un impatto significativo per le relative ricadute sia sui traffici del Porto di Taranto che sulle entrate dell'Ente.

*Ambito logistico*: Accanto alla componente industriale e commerciale, va registrato un avanzamento sul piano della logistica, che per il porto di Taranto significa principalmente puntare sulla valorizzazione della Piastra portuale di Taranto e del Distripark che potranno beneficiare dei vantaggi previsti dalla ZES Ionica nella cui perimetrazione gli stessi ricadono.

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

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

## **1. OBIETTIVO: INNOVAZIONE**

L’AdSP è oggi opera in un “Business Environment” rinnovato: in tale contesto, il porto di Taranto 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. Un nuovo ecosistema logistico, industriale e commerciale che si riconosce come tale (primo fondamentale obiettivo) e che diventa un ambiente in cui ritrovarsi promotori di una crescita intelligente, sostenibile ed inclusiva. L’AdSPMI punta sull’innovazione come asset strategico centrale della propria vision declinata nel POT. il “Futureport Innovation Hub” – in collaborazione con realtà internazionali (come Port XL, il primo acceleratore di startup in ambito marittimo, con sedi a Rotterdam, Anversa e Singapore) e con il Balab (il contaminatore di idee dell’Università di Bari) - mira alla realizzazione di un programma di accelerazione di start-up e alla creazione di un incubatore di idee innovative in ambito portuale a Taranto, a beneficio delle imprese che compongono l’ecosistema logistico, portuale, industriale e commerciale e ora anche delle imprese che si insedieranno nella ZES e nella ZFD. 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 triennio 2020/2022 diventa quindi cruciale per la prosecuzione del percorso avviato e per focalizzarsi su alcuni macro ambiti che assumono particolare rilievo alla luce degli esiti delle fasi pilota realizzate nonché dell’attuale fase di rilancio del Porto di Taranto. Pertanto, la strategia avrà come focus da un lato la creazione di un ambiente di business in grado di accogliere e promuovere l’innovazione a beneficio di operatori e in generale del cluster (incubatore di startup) e dall’altro un processo di digitalizzazione sia interna, volta all’efficientamento dei processi che caratterizzano il funzionamento dell’Ente, sia esterna, per abilitare tutta una serie di miglioramenti ed efficientamenti (nonché semplificazioni) connesse all’interfaccia AdSP / utente: da questo punto di vista, centrali risulteranno gli ambiti progettuali connessi al Port Community System e allo Sportello Unico Amministrativo.

## 2. OBIETTIVO: SOSTENIBILITA'

Attraverso l'uso strategico e virtuoso delle risorse a disposizione, l'AdSPMI stimola lo 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 più circolare e competitiva nel settore portuale, puntando in primis – ma non in via esclusiva - sulla pianificazione energetica e ambientale. La sostenibilità ambientale ha assunto, infatti, carattere di primaria importanza e l'Ente ha avviato una serie di azioni – anche attraverso la sottoscrizione di appositi accordi e partnership – volte all'approfondimento e alla sperimentazione di progettualità e modelli innovativi relativi al miglioramento delle prestazioni ambientale 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 strategiche alla base della Vision al 2030: nel corso del 2019 è, infatti, stato adottato il “Documento di pianificazione energetica e ambientale” dell'Ente. L'obiettivo del triennio 2020/2022 – con importanti aspetti operativi già nel 2020 – è quello connesso alla necessità di dare concreta declinazione operativa al Documento di pianificazione, 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. La strategia ambisce, inoltre, 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*.

Il valore della sostenibilità è altresì applicabile ai processi ed alle strategie dell'Ente in quanto driver spontaneo di elementi di sviluppo – siano essi di carattere economico, ambientale, sociale – in grado di espandere l'orizzonte temporale di permanenza dei risultati da raggiungere e attivare vere e proprie “strutture di permanenza” capaci di generare nuove forme di resilienza dell'ecosistema portuale jonico, contribuendo, altresì, al raggiungimento di obiettivi tangibili e intangibili, in linea con la programmazione europea del Green New Deal che stimola la transizione verso nuove progettualità e tecnologie verdi ed innovative con l'obiettivo di promuovere l'uso efficiente delle risorse passando ad un'economia pulita, circolare ed inclusiva.

## 3. OBIETTIVO: PORTO E TERRITORIO

Il Porto di Taranto rappresenta il luogo in cui si svolgono e si rinnovano relazioni di carattere culturale, commerciale, industriale, sociale e umano. Il tema della “*cultura del mare*” è al centro della vision di sviluppo del porto di Taranto, un progetto ambizioso che mira a sostenere la nascita di iniziative volte al recupero dell'identità culturale connessa al rigenerato binomio porto-città. Il mare quale *trait d'union* tra il porto e il territorio, elemento identitario della città di Taranto in grado di disegnare un processo virtuoso di rigenerazione urbana sostenibile e rilancio di competenze e professionalità legate al settore marittimo e portuale. L'AdSPMI, intende consolidare il binomio “Porto-città” che, anche nella futura programmazione, sarà al centro di una “(ri)costruzione di legami e relazioni con il territorio attraverso la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla cultura del mare” in grado di restituire allo scalo jonico il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città, nell'ottica di incoraggiare e rafforzare la sua naturale vocazione di meta turistica d'eccellenza. Con l'ultimazione del Centro Servizi Polivalente (Port Exhibition Center) ed il progetto di rigenerazione del *waterfront* compreso tra il Molo San Cataldo ed il Castello Aragonese si ambisce, inoltre, alla strutturazione di nuovi legami – progettuali, infrastrutturali e culturali - tra la città e il porto,

attraverso strutture di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso, sistemi di interazione porto-città, percorsi pedonale sulla linea di frontiera tra porto, città e mare che restituiranno alla comunità tarantina un nuovo spazio pubblico.

#### **4. OBIETTIVO: INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'**

Il nuovo assetto strategico dell'AdSPMI – attore unico e strutturato nato dal passaggio verso la dimensione di “*Sistema Portuale*” – fa leva su un ruolo istituzionale rinnovato, focale rispetto alla strategia di trasformazione del contesto portuale attuata in ambito nazionale anche al fine di sostenere un incisivo efficientamento ed ottimizzazione dei servizi portuali. Il progetto relativo al Molo Polisettoriale del Porto di Taranto proposto dal neo concessionario “San Cataldo Terminal S.p.A.” - controllata dalla Yilport Holding - prevede un importante posizionamento strategico del terminal jonico nel Mediterraneo centrale, con il raggiungimento graduale di significativi traffici che renderà nuovamente operativo il terminal multipurpose, promuovendo il rilancio del porto di Taranto grazie allo sviluppo dei traffici commerciali e della logistica. Grazie alla partnership con un operatore internazionale d'eccellenza, quale Yilport Holding - uno dei primi dieci operatori di terminal container al mondo - lo scalo potrà presto tornare ad essere collegato con i mercati internazionali con tutti i vantaggi che ne deriveranno per la comunità portuale e l'economia del Mezzogiorno. Nell'ambito delle azioni volte alla diversificazione delle attività portuali e, quindi, al miglioramento dei margini di competitività dello scalo, l'AdSPMI svolge un'intesa attività di promozione volta alla valorizzazione ed al posizionamento del porto di Taranto come gate del Mediterraneo, anche nelle filiere turistiche, consolidando ulteriormente le attività crocieristiche del porto che ha individuato nel turismo uno degli asset strategici per la crescita proattiva del porto e del territorio. Le attività di promozione & marketing ambiscono, inoltre, a consolidare le relazioni con il cluster logistico-industriale-marittimo tarantino e a sviluppare la filiera turistica legata al mare, con l'intento di sviluppare il cluster crocieristico e contribuire all'ulteriore aumento del traffico passeggeri.

Grazie all'adeguata e moderna infrastruttura portuale, all'avvio della ZES Interregionale Jonica e della Zona Franca Doganale Interclusa, ed al cluster portuale internazionale – che oggi conta anche la presenza di uno dei primi 10 operatori di terminal container al mondo - Taranto può certamente candidarsi a svolgere un ruolo di primo piano nell'area Med, lì dove il Porto di Taranto, via d'accesso meridionale del corridoio Scan-Med delle reti di trasporto trans europee – il cui ruolo sarà al centro di un processo di valorizzazione anche in vista del corrente processo di revisione del Regolamento connesso alle reti TEN-T - è tra gli scali portuali del Mediterraneo più competitivi.

#### **5. OBIETTIVO: ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE**

L'AdSP ha capitalizzato i risultati raggiunti con l'avvio dei processi di cambiamento (policy change) all'interno della propria programmazione attraverso l'introduzione di momenti di partecipazione alla vita istituzionale ed ai processi di costruzione della programmazione strategica. In tale contesto, l'Ente, guardando al prossimo triennio, intende valorizzare il concetto di “policy” creando un ulteriore link con l'intera comunità portuale e territoriale sulle tematiche riguardanti l'identità, le strutture ed i processi di mantenimento e di cambiamento che compongono tale comunità. 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”). Il concetto di accountability istituzionale nella pubblica amministrazione porta anche la necessità di accedere all’informazione pubblica per misurare e valutare le performance delle amministrazioni che erogano servizi o utilizzano fondi pubblici. La capacità di raggiungere gli obiettivi prefissati da parte dell’AdSP è fortemente connessa alla necessità della stessa di integrare nella pianificazione strategica e nell’operatività quotidiana, la piena adesione alle alla policy relativa alla Prevenzione della Corruzione e ai suoi riflessi in materia di performance e protezione dei dati personali (c.d. privacy). La prevenzione e la repressione del fenomeno corruttivo nell’ampia accezione di maladministration, ovvero l’assunzione di decisioni o il comportamento di un dipendente pubblico che presenti aspetti devianti dalla cura dell’interesse generale a causa del condizionamento di natura impropria da parte di interessi particolari, è l’obiettivo posto dalla L. 190/2012 a tutte le Pubbliche Amministrazioni 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 tale scopo. Il processo di gestione del rischio corruttivo deve essere progettato ed attuato tenendo presente le sue principali finalità, ossia favorire, attraverso misure organizzative sostenibili, il buon andamento e l’imparzialità delle decisioni e dell’attività amministrativa e prevenire il verificarsi di eventi corruttivi. La trasparenza dell’attività amministrativa ha, inoltre, assunto rilievo costituzionale poiché le è stata attribuita la qualità di livello essenziale delle prestazioni concernenti i diritti sociali e civili ai sensi dell’articolo 117, co. 2, lett. m), della Costituzione e con la Legge c.d. “Anticorruzione” è divenuta “vero e proprio bene giuridico” che riguarda tutti i procedimenti amministrativi. Difatti, la promozione di maggiori livelli di trasparenza costituisce obiettivo strategico di ogni Amministrazione; per quanto innanzi l’AdSP ha posto nel Piano della Performance 2020-2022, per tutte le Direzioni l’obiettivo di raggiungere una migliore operatività del sistema di pubblicazione delle informazioni migliorando ulteriormente la qualità dei dati e delle informazioni pubblicate nella sezione Amministrazione Trasparente del sito web [www.port.taranto.it](http://www.port.taranto.it) per quanto riguarda la completezza, la tempestività dell’aggiornamento, l’accessibilità all’utenza e l’apertura del formato dei dati. Pertanto, nel prossimo 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, soprattutto, a quelli facenti parte dell’Ufficio del Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT). Strettamente correlate alle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione 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 predisposto 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. E’ previsto, altresì, un aggiornamento continuo del Sistema di gestione in linea con i numerosi e frequenti provvedimenti emanati dal Garante Privacy. L’attività dell’Ente 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. Saranno, altresì, implementati ed aggiornati i sistemi informatici di controllo al fine di garantire la tutela dei dati nonché si procederà al continuo aggiornamento

e revisione del Registro dei trattamenti, dell'Elenco Ruoli Privacy e del 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.

OBIETTIVO	AZIONE
<b>1. INNOVAZIONE</b>	1. Realizzazione del “FuturePORT Innovation Hub” e promozione dell’innovazione in ambito portuale e logistico
	2. Digitalizzazione dell’Ente
	3. Sportello Unico Amministrativo (SUA)
	4. Port Community System (PCS)
	5. Innalzamento dei livelli di sicurezza dell’area portuale e delle aree industriali limitrofe, da estendere eventualmente anche in ambito ZES
<b>2. SOSTENIBILITA’</b>	6. Approvvigionamento di energia da fonti rinnovabili e sviluppo dei carburanti alternativi e LNG
	7. Sviluppo della mobilità sostenibile in ambito portuale
	8. Sviluppare l’ambito della circular economy
	9. Governance innovativa per Taranto Città Portuale sostenibile.
<b>3. PORTO E TERRITORIO</b>	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.
	11. Sviluppo del “port exhibition center” e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche della realtà portuale
	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.
<b>4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA’</b>	13. Efficientamento ed ottimizzazione dei servizi portuali
	14. Efficientamento ed ottimizzazione dell’infrastruttura esistente ed Implementazione di nuove infrastrutture strategiche.
	15. Attrazione per investimenti: Zona Economica Speciale (ZES) Ionica e Zona Franca Doganale del Porto di Taranto
	16. Valorizzazione del ruolo del Porto di Taranto nell’ambito dei corridoi della rete TEN-T
	17. Promozione e Marketing, supporto al cluster logistico- industriale-marittimo tarantino e avvio dello Ionian cruise cluster
<b>5. ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE</b>	18. Prevenzione della Corruzione, Performance e Protezione dei dati personali
	19. Riorganizzazione delle Risorse Interne dell’AdSP attraverso interventi di implementazione, valorizzazione e empowerment delle risorse umane
	20. Relazioni internazionali e comunicazione Istituzionale anche attraverso il portale WEB e i canali social



## AZIONI DI PIANO

## AZIONE n. 1

## "REALIZZAZIONE DEL "FUTUREPORT INNOVATION HUB" E PROMOZIONE DELL'INNOVAZIONE IN AMBITO PORTUALE E LOGISTICO".

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	1. INNOVAZIONE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	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
<b>Strumenti attuativi</b>	MoU – Partnership 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 per generare conoscenza sui fattori strutturali dell'ecosistema porto e quindi anche sul percorso che è possibile intraprendere - in una partnership integrata caratterizzata dalla fiducia e dalla condivisione reciproca di obiettivi - per identificare le reali leve del potenziale del porto di Taranto. L'innovazione e la tecnologia non rappresentano, infatti, leve di cambiamento di per se stesse, se non sono orientate al soddisfacimento di bisogni concreti, tangibili e condivisi dagli operatori coinvolti, permettendo la corrispondenza tra le soluzioni utili alle imprese, il potenziamento dei fattori strategici dell'AdSP con particolare riferimento a efficienza, competitività e sostenibilità ambientale e gli obiettivi nazionali ed europei inseriti nella strategia europea 2020 -2030.

L'attuale periodo di emergenza per covid19 si aggiunge come ulteriore elemento di complessità del sistema portuale e marittimo, intaccando processi e sistemi consolidati da anni. In questo ambito, l'innovazione può cogliere più agevolmente la sfida di fungere da chiave di svolta per trasformare il cambiamento repentino e radicale che ne è derivato.

A seguito del successo riscontrato nella fase pilota di lancio del Futureport Innovation Hub del porto di Taranto, avvenuto nel 2019, l'Ente si prepara quindi all'avvio di programmi di incubazione e accelerazione di start up e scale up da 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. I programmi di incubazione/accelerazione saranno accompagnati da parallele iniziative di matchmaking tra i diversi attori del processo, di sostegno e rivitalizzazione dell'ecosistema delle imprese.

Per fare ciò, sarà necessario finalizzare la costituzione di un soggetto giuridico coinvolto nella governance e nella gestione diretta delle attività del Futureport Innovation Hub e intensificare i rapporti di collaborazione con:

- Enti pubblici del territorio (Regione Puglia, Comune di Taranto, ecc...);
- imprese del cluster portuale e logistico del porto di Taranto;
- imprese stabilite nella ZDF o nella ZES del porto di Taranto;
- istituti bancari
- Università
- stakeholder che a vario titolo svolgono il ruolo di promotori o sostenitori dell'iniziativa.

Quanto sopra, al fine di consentire al Futureport Innovation Hub di realizzare le seguenti attività:

- definizione del modello di funzionamento e l'identificazione della struttura operativa (struttura di gestione, mentor, tutor, ecc...)
- ricerca continua di promotori e sostenitori delle iniziative di innovazione;
- istituzione e avvio di programmi (con periodicità da definire) 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 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.

## AZIONE n 2

## DIGITALIZZAZIONE DELL'ENTE

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	1. INNOVAZIONE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati, ecc.
<b>Strumenti attuativi</b>	Consigne 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.

## AZIONE n 3

## SPORTELLO UNICO AMMINISTRATIVO (SUA)

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	1. INNOVAZIONE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati, ecc.
<b>Strumenti attuativi</b>	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'accogliimento 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, CNS, 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.

## AZIONE n. 4

## PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	1. INNOVAZIONE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	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.
<b>Strumenti attuativi</b>	Consigli 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 ottenere un *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, CNS, 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.

**AZIONE n 5****INNALZAMENTO DEI LIVELLI DI SICUREZZA DELL'AREA PORTUALE E DELLE AREE INDUSTRIALI LIMITROFE, DA ESTENDERE EVENTUALMENTE ANCHE IN AMBITO ZES**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	1. INNOVAZIONE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Prefettura, Questura, Ministero degli Interni, altre PA
<b>Strumenti attuativi</b>	Consigli 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 (anche connessi al riconoscimento facciale) 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.

## AZIONE n° 6

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

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	2. SOSTENIBILITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	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 CO<sub>2</sub>. 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.

Nell'adottato DEASP è stata fatta in primis - grazie al coinvolgimento degli stakeholder del cluster portuale e in accordo con le Linee Guida del MATTM - una fotografia dello stato di fatto del porto a livello energetico, infrastrutturale e dei trasporti, andando ad esaminare singolarmente le diverse attività e le componenti che le caratterizzano.

Grazie a detta fotografia è stato possibile fare un Bilancio Energetico (stima dei consumi derivanti da apparati fissi, mobili, navi scalanti e navi residenti riferiti sia al Ns. Ente che agli operatori ed ai concessionari portuali) e misurare la Carbon Footprint del Ns. Sistema Portuale.

Una volta nota l'impronta del porto sono stati definiti gli obiettivi di sostenibilità energetico-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 l'impiego di energia da fonti fossili a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie a minor impatto ambientale.

Nello specifico, come misure per consentire la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> in ambito portuale, nel DEASP, tra le altre cose, si prevede di incentivare:

- la produzione di energia da fonti rinnovabili (impianti fotovoltaici, eolici, impianti che sfruttano il moto ondoso), in quanto tali fonti hanno un bilancio emissivo pari a zero;
- la diffusione dell'alimentazione delle navi e dei veicoli stradali a LNG, in quanto la preliminare valutazione della Carbon Foot Print ha evidenziato come le emissioni siano dovute principalmente al settore dei trasporti.

Inoltre bisogna tenere in considerazione che la produzione di energia da fonti rinnovabili e l'impiego dello LNG è parte integrante di un più ampio disegno di politica energetico-ambientale dell'Unione Europea, che mira alla graduale transizione a una low carbon economy attraverso la riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti, il ricorso a carburanti puliti e l'utilizzo di fonti rinnovabili.

Quindi, la produzione di energia da fonti rinnovabili e lo sviluppo dello LNG rappresentano degli interventi strategici, in quanto consentono importanti risultati nella riduzione delle emissioni di gas serra e nel favorire l'eco-sostenibilità del sistema porto, in piena aderenza sia con la Politica energetico-ambientale dell'Unione Europea sia con quanto evidenziato nel Ns. stesso DEASP.

Per tale ragione questa AdSP ha inserito nel programma biennale dei servizi la predisposizione degli studi di fattibilità per l'efficientamento energetico in attuazione del DEASP, sulla scorta dei quali poter avviare la redazione dei successivi livelli di progettazione per realizzare gli interventi.

## AZIONE n° 7

## SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE IN AMBITO PORTUALE

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	2. SOSTENIBILITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni; Cittadinanza; Trasporti pubblici e privati
<b>Strumenti attuativi</b>	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 CO<sub>2</sub>. 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.

Nell'adottato DEASP è stata fatta in primis - grazie al coinvolgimento degli stakeholder del cluster portuale e in accordo con le Linee Guida del MATTM - una fotografia dello stato di fatto del porto a livello energetico, infrastrutturale e dei trasporti, andando ad esaminare singolarmente le diverse attività e le componenti che le caratterizzano.

Grazie a detta fotografia è stato possibile fare un Bilancio Energetico (stima dei consumi derivanti da apparati fissi, mobili, navi scalanti e navi residenti riferiti sia al Ns. Ente che agli operatori ed ai concessionari portuali) e misurare la Carbon Footprint del Ns. Sistema Portuale.

Una volta nota l'impronta del porto sono stati definiti gli obiettivi di sostenibilità energetico-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 l'impiego di energia da fonti fossili a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie a minor impatto ambientale.

Nello specifico, come misure per consentire la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> 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 per la installazione di infrastrutture di ricarica, tipo fast recharge, in area demaniale marittima nella circoscrizione della stessa Autorità di Sistema Portuale.

Tali infrastrutture abilitano la ricarica di tutti gli autoveicoli attualmente in commercio e saranno gestite con le più avanzate tecnologie informatiche per il controllo e la gestione remota ("Electric Mobility Management"). La posizione scelta per l'installazione è l'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.

L'iniziativa si pone in un più ampio obiettivo dell'Autorità di sistema Portuale teso a dotare il porto di una infrastruttura estesa di ricarica elettrica che consenta, gradualmente, ad una mobilità più sostenibile.

## AZIONE n° 8

## SVILUPPARE L'AMBITO DELLA CIRCULAR ECONOMY

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	2. SOSTENIBILITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	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.

## AZIONE n. 9

## GOVERNANCE INNOVATIVA PER TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 2 SOSTENIBILITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<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>
<b>Strumenti attuativi</b>	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 imperniate 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.

In tale ottica, nel prossimo triennio l'Ente rafforzerà la 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. Ciò anche in considerazione del fatto che la sostenibilità dei processi interni all'hub portuale di Taranto ben si integra con l'intero ecosistema della città che chiama a gran voce la necessità di implementare nuove politiche ispirate ai principi di buona governance.

Ciò premesso, tale azione si orienterà verso il raggiungimento dei seguenti risultati:

- 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 innovazione in nuovi livelli 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.**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 3 “PORTO E TERRITORIO”
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>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.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Eventi (es. Taranto Port Days) Workshop – Forum – Accordi e Partnerhip - 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.

Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo- portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, saranno valutati:

- La definizione di nuovi accordi e partnership con realtà locali, nazionale, europee ed internazionali aventi ad oggetto lo sviluppo del rapporto porto-città, anche attraverso lo scambio di know-how e buone pratiche;
- La partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare;
- Il supporto ad iniziative di diffusione della cultura del mare anche attraverso il riconoscimento del Patrocinio gratuito;
- La realizzazione di eventi ed iniziative in ambito portuale – nell'ottica della massima valorizzazione dell'infrastruttura portuale e del rinnovato waterfront – aventi la finalità prioritaria di aprire il porto alla città nell'ambito di occasioni pubbliche prevalentemente connesse alla cultura del mare (es. Taranto Port Days), anche attraverso specifici accordi e partnership da attivare per la realizzazione di specifiche attività;
- La realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche volte a favorire la materializzazione di una nuova identità territoriale basata sulla costruzione di un rapporto emozionale con la città-porto;

- L'organizzazione di seminari e workshop volti ad aumentare l'attrattiva di Taranto unitamente allo sviluppo dell'identità marittimo portuale;
- La partecipazione a progetti nazionali ed europei aventi ad oggetto la valorizzazione della cultura del mare in tutte le sue forme;
- La realizzazione di attività di studio e ricerca con Istituti Scolastici, Università e Centri di Ricerca aventi ad oggetto la valorizzazione della cultura del mare in tutte le sue forme.

**AZIONE n. 11****SVILUPPO DEL “PORT EXHIBITION CENTER” E REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA MODULARE DI VISITE FORMATIVE/TURISTICHE DELLA REALTA’ PORTUALE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 3 “PORTO E TERRITORIO”
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>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.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	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, ...).

Inoltre, al fine di una più ampia valorizzazione della struttura e nell’ottica della completa fruibilità della stessa da parte della comunità portuale – in vista della modifica strutturale del waterfront e del rinnovato legame fisico e culturale tra porto e città – sarà sviluppata la progettazione e realizzazione di un sistema modularizzato di “visita” al porto, diversificato e diretto a diversi possibili gruppi di utenti (cittadini, turisti, scolaresche di diverso grado,...) in modo da aumentare l’attrattiva di Taranto unitamente allo sviluppo dell’identità marittimo portuale.

**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.**

<i>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</i>	3. PORTO E TERRITORIO
<i>Stakeholder coinvolti</i>	Municipalità; altri enti territoriali; operatori portuali; cittadinanza.
<i>Strumenti attuativi</i>	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.

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

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	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.
<b>Strumenti attuativi</b>	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'indagine svolta da SRM giunge alla conclusione che per "... Ne è emerso che costi, tempi e Infrastrutture di connessione sono tra i driver principali; lo sono per almeno il 50% delle imprese intervistate. Più precisamente, l'81% chiede al porto di ridurre i "costi dei servizi nautici e le tasse portuali". Per il 66% la variabile "tempi di imbarco e di sbarco" è tra le priorità di azioni per Taranto (70% per i potenziali users). Per il 53% entra in gioco il tema delle "infrastrutture". Tale fattore è più importante per le aziende pugliesi (lo è per il 56%) che per quelle della Basilicata e del Molise (40%).

Soddisfatte tali condizioni, **il 36% delle aziende sarebbero disposte ad utilizzare il porto di Taranto per oltre il 20% del proprio commercio.** Interessante l'analisi per categoria (users vs potenziali users). Infatti il 45% degli users utilizzerebbero Taranto per oltre il 20%, e la maggior parte di queste lo utilizzerebbe per trasportare merce nel contesto internazionale, almeno il 57% in export.

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.

**AZIONE n° 14****EFFICIENTAMENTO ED OTTIMIZZAZIONE DELL'INFRASTRUTTURA ESISTENTE ED IMPLEMENTAZIONE DI NUOVE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE.**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	4. INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti, Operatori economici di servizi e lavori, Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	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, general cargo, container, Ro-Ro e crociere.

Gli interventi in corso di completamento sono i seguenti:

1. Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)
2. 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
3. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo (Edificio Falanto)
4. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi
5. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante
6. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1
7. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo

Gli interventi da avviare nel corso del triennio 2020-2022 sono i seguenti:

1. NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI PONENTE
2. BONIFICA AMBIENTALE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA: RIMOZIONE HOT SPOT VARCO NORD
3. REALIZZAZIONE DEL PARCHEGGIO SEMINTERRATO ALLA RADICE DEL MOLO SAN CATALDO
4. REALIZZAZIONE DEL NUOVO VARCO EST E RIQUALIFICAZIONE DEL WATER FRONT DELLA DARSENA TARANTO
5. BONIFICA AMBIENTALE AREE LIBERE DEL PORTO IN RADA: RIMOZIONE HOT SPOT ADIACENZE RFI
6. II LOTTO DEGLI INTERVENTI DI MESSA IN SICUREZZA E BONIFICA DELLA FALDA IN AREA EX YARD BELLELI
7. NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI LEVANTE

8. RIFIORIMENTO DELLE OPERE DI PROTEZIONE DALLA AGITAZIONE ONDOSA DEL PORTO DI TARANTO E DELLA RADA DI TARANTO
9. DEMOLIZIONE DEL CAVALCAVIA E RISISTEMAZIONE DELLA ZONA RETROSTANTE IL TERZO SPORGENTE DEL PORTO DI TARANTO
10. DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO A GIORNO DEL LATO PONENTE MOLO SAN CATALDO
11. NUOVA DIGA FORANEA DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO - TRATTO DI LEVANTE
12. DRAGAGGIO DI BONIFICA E MANTENIMENTO DEI FONDALI ANTISTANTI I MOLLI DEL PORTO IN RADA

In tema di efficientamento ed ottimizzazione dell'infrastrutture esistenti si prevede la gestione in Global service delle parti comuni in ambito demaniale. Saranno così ottimizzati 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.

**AZIONE n. 15****ATTRAZIONE PER INVESTIMENTI: ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES) IONICA E ZONA FRANCA DOGANALE DEL PORTO DI TARANTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA'"
<b>Stakeholder coinvolti</b>	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.
<b>Strumenti attuativi</b>	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:

- Structurare 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

**AZIONE n. 16****VALORIZZAZIONE DEL RUOLO DEL PORTO DI TARANTO NELL'AMBITO DEI CORRIDOI DELLA RETE TEN-T**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITÀ"
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>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.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	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 intende consolidare i legami con gli stakeholder e la rete attraverso la realizzazione di un meeting del corridoio ScanMed a Taranto, nell'ambito del quale tutti i attori coinvolti possano conoscere discutere di possibili strategie di sviluppo.

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

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

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

**AZIONE n. 17****PROMOZIONE E MARKETING, SUPPORTO AL CLUSTER LOGISTICO- INDUSTRIALE-MARITTIMO TARANTINO E AVVIO DELLO IONIAN CRUISE CLUSTER**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 4 "INFRASTRUTTURA FISICA E COMPETITIVITA"
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Comune di Taranto, Assoport, 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.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	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'innescò del network, con la formazione e l'arricchimento della rete, con l'impegno diretto dei vertici e la predisposizione di risorse adeguate per gli aspetti organizzativi e promozionali e per l'alimentazione di alcuni primi "progetti di cluster";
- 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.

**AZIONE n. 18****PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE, PERFORMANCE E PROTEZIONE DEI DATI PERSONALI**

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

**AZIONE n. 19****RIORGANIZZAZIONE DELLE RISORSE INTERNE DELL'ADSP ATTRAVERSO INTERVENTI DI IMPLEMENTAZIONE, VALORIZZAZIONE E EMPOWERMENT DELLE RISORSE UMANE.**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	5. ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP – OO.SS.
<b>Strumenti attuativi</b>	Corsi di formazione, promozione del team building aziendale, 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.

**AZIONE n. 20****RELAZIONI INTERNAZIONALI E COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE ANCHE ATTRAVERSO IL PORTALE WEB E I CANALI SOCIAL**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2020-2022</b>	n. 5 "ACCOUNTABILITY ISTITUZIONALE"
<b>Stakeholder coinvolti</b>	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>
<b>Strumenti attuativi</b>	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.

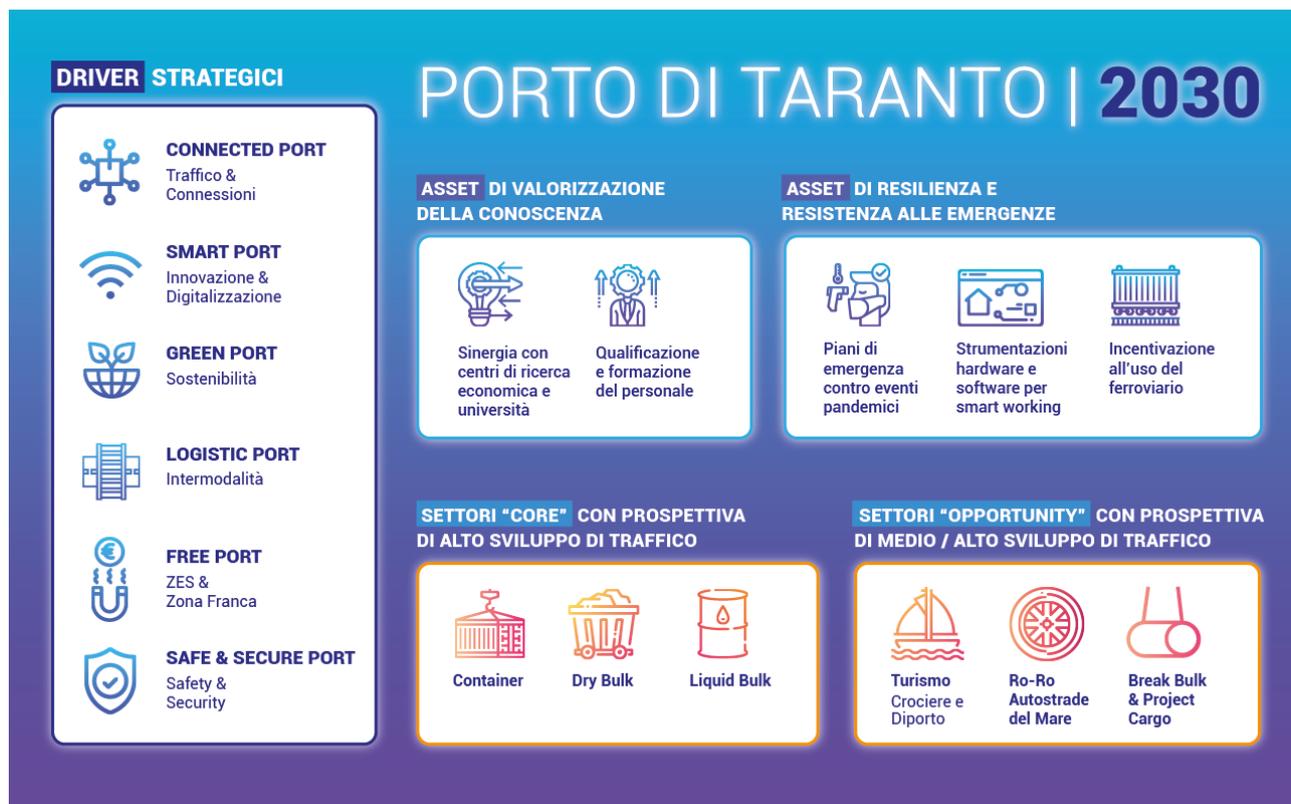
**Descrizione e opportunità:**

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.

## Vision 2030



Il presente documento è stato approvato con delibera n. 03/2020 del Comitato di Gestione in data 13 maggio 2020.

Taranto, 13 maggio 2020

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