

# **PIANO OPERATIVO TRIENNALE (POT) 2023-2025**

## **ADSP DEL MAR IONIO – PORTO DI TARANTO**

### **Azioni di Piano**

<b>OBIETTIVO</b>	<b>AZIONE</b>
<b>1. BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b>	<b>1. CREAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE DI UNA BANCA DATI DEI PARERI GIURIDICI</b>
	<b>2. INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G</b>
<b>2. SOSTENIBILITA' E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b>	<b>3. CIRCULAR ECONOMY</b>
	<b>4. MONITORAGGIO AMBIENTALE</b>
	<b>5. LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO</b>
<b>3. PORTO E TERRITORIO</b>	<b>6. RELAZIONI PORTO-CITTA': INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA, COMUNITA' SOCIALE E TESSUTO URBANO</b>
	<b>7. OPEN PORT - EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: FROM VIRTUAL TO REALITY</b>
	<b>8. SVILUPPO DEL WATERFRONT</b>
	<b>9. SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA</b>
	<b>10. GESTIONE DEL DEMANIO</b>
<b>4. INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA</b>	<b>11. IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO</b>
	<b>12. EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD E SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO</b>
	<b>13. PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO</b>
<b>5.</b>	<b>14. PROMOZIONE, MARKETING E RELAZIONI INTERNAZIONALI: INTERVENTI A SUPPORTO DEL</b>

OBIETTIVO	AZIONE
<b>INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>	<b>POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI TARANTO NEI MERCATI GLOBALI</b>
	<b>15.COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.</b>
	<b>16.ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS IS AL TO BE</b>
<b>6. GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>	<b>17.ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE</b>
	<b>18.14.CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTOSOGLIA COMUNITARIA</b>
	<b>19.SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)</b>
	<b>20. ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP</b>
	<b>21.MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES IN CORSO</b>
	<b>22. SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)</b>
	<b>23. AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL' AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94</b>

**AZIONE n. 1****CREAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE DI UNA BANCA DATI DEI PARERI GIURIDICI**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 1 <b>BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Direzioni/dipendenti AdSP; Organi di indirizzo AdSP, Segretario Generale, organi ed organismi.
<b>Strumenti attuativi</b>	Progettazione e elaborazione di banca dati interna che raccolga i pareri resi dall'Ufficio competente dell'AdSP su specifiche questioni giuridiche di volta in volta analizzate.  Utilizzazione di: sistemi e supporti informatici anche in via di implementazione e ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione, intranet.  Tutto ciò, oltre, ogni altro strumento che si renderà necessario per la completa attuazione dell'azione.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si prefigge l'obiettivo di semplificare e accelerare i procedimenti amministrativi e le attività delle singole Direzioni, dei Vertici, degli Organi e organismi dell'AdSP mediante la rapida consultazione della banca dati dei pareri giuridici resi dall'ufficio competente dell'AdSP.

Nello specifico l'Ufficio predetto, una volta ricevuta - anche mediante l'uso degli strumenti informatizzati in fase di implementazione - una richiesta di espressione di parere in ordine ad una specifica questione giuridica, dopo averlo redatto, predispone una cartella digitale 'dedicata' nella intranet, con la contestuale creazione di un diagramma del flusso di lavoro e l'indicazione della materia trattata, al fine di consentire una rapida individuazione dell'oggetto del quesito. Nella cartella digitale verranno inseriti la faq ed il parere con il relativo abstract per la pronta consultazione.

La banca dati, implementata trimestralmente dall'Ufficio competente, darà la possibilità a coloro che ne avranno la necessità nell'esercizio dell'attività lavorativa, di poter verificare quali questioni siano state nel tempo analizzate e poter acquisire in autonomia e rapidità quello che è l'orientamento espresso dalla Sezione dell'Ente al riguardo; ciò al fine di poter indirizzare, laddove l'indirizzo espresso sia condiviso stante la responsabilità che cede a carico di ogni decisore, la propria decisione sul caso specifico.

La banca dati, inoltre, costituisce una risorsa per ogni utente che potrà consultarla anche solo al fine di un continuo aggiornamento professionale.

L'azione si prefigge, dunque, di creare valore pubblico interno mediante la larga diffusione degli specifici pareri resi su questioni inerenti all'attività dell'AdSP supportati da dottrina e giurisprudenza che possano orientare l'agire dei Soggetti operanti nell'Ente secondo i principi generali di buon andamento ed imparzialità ed alla luce degli orientamenti preminenti espressi da dottrina e giurisprudenza.

L'agire informato permette all'Ente di svolgere la propria attività amministrativa perseguendo livelli sempre maggiori di economicità, efficacia, imparzialità, di pubblicità e di trasparenza.

**AZIONE n. 2****INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 1 <b>BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: AdSP, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Gestore Piattaforma Logistica Nazionale, Agenzia delle Dogane, Guardia di Finanza, Questura, Capitaneria di Porto, Comunità Portuale, Operatori pubblici e privati.
<b>Strumenti attuativi</b>	Gare ed Accordi Quadro. Protocolli di Intesa con altri Enti e Pubbliche Amministrazioni. Gestione di Gruppi di lavoro trasversali. Corsi di formazione su specifiche tematiche.

**Descrizione e opportunità:**

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha avviato un processo di transizione digitale che ha previsto l'implementazione del Port Community System (PCS) integrato con i sistemi di security portuale, in quanto il processo di digitalizzazione della catena logistica ha un ruolo strategico nella gestione dello scalo di Taranto finalizzato al rilancio del Porto e del Territorio. Il PCS è stato realizzato con tecnologie di ultima generazione ed è predisposto ad interoperare e ad integrarsi con diversi sistemi / piattaforme telematiche pubbliche e private nel pieno rispetto del GDPR e della Cybersecurity.

L'azione si prefigge pertanto l'obiettivo di connettere il PCS attraverso la condivisione modulare dei servizi con tutti gli stakeholder portuali per poter migliorare ed informatizzare la trasmissione di messaggi e la condivisione di informazioni e dati, che consenta di ridurre i tempi di gestione ed efficientare conseguentemente i traffici.

In tale percorso e in continuità alle proprie scelte strategiche, l'Ente si prefigge l'adesione al Polo Strategico Nazionale e la relativa migrazione dei servizi sullo stesso secondo le indicazioni del Legislatore che indirizza tutte le Pubbliche Amministrazioni all'utilizzo di un'unica infrastruttura cloud sicura, efficiente ed affidabile.

Contestualmente, l'Ente si prefigge di elevare il livello di connettività dell'intero porto attraverso interventi che prevedano l'installazione di fibra e 5G per la predisposizione della banda ultra larga e l'ottimizzazione delle operazioni portuali

Il tutto sarà sottoposto a costante tracciabilità e monitoraggio da parte dell'Ente e relativa rappresentazione alla comunità portuale.

**AZIONE n° 3**  
**CIRCULAR ECONOMY**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 2. <b>SOSTENIBILITA' E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b>
<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, webinar

**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. 197/21 in fase di valutazione da parte della Regione Puglia al fine di incentivare la raccolta differenziata e il recupero dei rifiuti prodotti dalle navi. Nella redazione dell'adottando 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 da bordo delle navi ed intraprendere azioni di sensibilizzazione conseguenti.

Anche in relazione alla gestione dei rifiuti prodotti nelle arre comuni si sta provvedendo ad incentivare attività di sensibilizzazione volte ad incentivare la raccolta differenziata dei rifiuti ed il loro recupero da parte dei produttori.

Nello svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi di gestione dei rifiuti, l'Ente cerca di individuare criteri per la prevenzione/riduzione della produzione di rifiuti, riduzione smaltimento in discarica

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° 4**  
**MONITORAGGIO AMBIENTALE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 2. SOSTENIBILITA' E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; ARPA Puglia; Capitaneria di Porto; Altre Amministrazioni;
<b>Strumenti attuativi</b>	Servizi di ingegneria, partecipazione a progetti europei, workshop ed eventi

**Descrizione e opportunità:**

L'AdSP pone da sempre la massima attenzione alle tematiche ambientali, cercando di realizzare tutti gli interventi di infrastrutturazione nel pieno rispetto dell'ambiente.

A dimostrazione di ciò, l'Ente ha appaltato il servizio "**Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto**".

L'obiettivo è quello di realizzare il monitoraggio dell'intera area portuale attraverso una rete di stazioni/punti di misura omogeneamente distribuiti, mediante cui rilevare in modo sistematico nel tempo un set definito di parametri relativi a tutte le matrici ambientali di interesse, ossia:

- **Acqua Marina e Acqua Sotterranea** tramite:
  - una rete generale di n. 10 stazioni fisse per il rilievo in continuo dell'acqua marina;
  - una rete generale di n. 46 stazioni mobili per il rilievo trimestrale dell'acqua marina;
  - una rete generale di n. 26 piezometri a terra per il rilievo trimestrale dell'acqua sotterranea;
- **Aria** tramite 3 stazioni di monitoraggio fisse per il rilievo di PM<sub>10</sub> e PM<sub>2,5</sub>, SO<sub>2</sub>, NO/NO<sub>2</sub>/NO<sub>x</sub>, CO, O<sub>3</sub> e BTEX.
- **Rumore** tramite 4 centraline per il monitoraggio del rumore a lungo termine;
- **Suolo** per rilevare:
  - l'evoluzione della linea di riva e dei profili di spiaggia nel tratto di costa ad Ovest del Molo Polisettoriale, al fine di valutare eventuali impatti imprevisti a causa della nuova diga foranea di futura realizzazione;
  - l'idoneità allo sviluppo della vegetazione nell'area della vasca di colmata ad ovest di Punta Rondinella;
- **Sedimenti** attraverso il prelievo di campioni in corrispondenza di n. 15 punti a mare per analisi chimiche;
- **Flora e Fauna**;
- **Organismi filtratori** attraverso il protocollo del "*Mussel Watch*" in corrispondenza di n. 9 punti;
- **Benthos** attraverso il prelievo in n. 7 punti di campioni di sedimento da sottoporre al riconoscimento e conteggio delle biocenosi presenti con la determinazione dei relativi indici caratteristici.

I dati di monitoraggio rilevati saranno condivisi con i diversi stakeholder (enti di controllo, cittadini, imprese etc..) mediante un portale/piattaforma web che l'appaltatore predisporrà, consentendo agli interessati (non soltanto gli addetti ai lavori) di avere un quadro conoscitivo dello stato dell'ambiente.

Il servizio di monitoraggio di che trattasi rappresenta un'assoluta novità, in quanto nel corso di questi anni l'Amministrazione ha sempre effettuato dei monitoraggi ambientali puntuali e non coevi, in quanto legati unicamente allo specifico intervento infrastrutturale in corso d'esecuzione, di cui si voleva

monitorare l'impatto nell'area circostante. La rete progettata, invece, si svincola dalla concezione dei monitoraggi divisi per fasi ante, in corso e post opera per cui, nell'ambito del monitoraggio "d'area", i singoli piani di monitoraggio delle opere potranno iniziare in qualsiasi momento, non rischiando di compromettere l'acquisizione, senza soluzione di continuità, d'informazioni su larga scala grazie alle quali, oltre a poter controllare gli impatti derivanti dall'esecuzione degli interventi infrastrutturali in corso, si potrà avere un'ampia e coerente visione delle dinamiche in essere in ambito portuale.

**Il servizio di che trattasi è finanziato in parte con fondi PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 - Linea di azione 5 dell'Asse D, cofinanziato dall'Unione Europea.**

**Importo ammesso a finanziamento: € 8.865.312,29.**

**AZIONE n° 5****LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 2. <b>SOSTENIBILITA' E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b>
<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, 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 in prima emissione con Delibera n. 12/19 del 18.12.2019. Ad Agosto 2022, grazie anche al supporto tecnico specialistico di *Rina Consulting* il DEASP è stato aggiornato.

Lo sviluppo del sistema portuale, e dei servizi in esso offerti, passa quindi attraverso una gestione efficiente ed efficace delle risorse anche in chiave energetico-ambientale, nella prospettiva di uno sviluppo sostenibile capace di offrire importanti risultati in termini di servizi innovativi caratterizzati da bassi impatti ambientali e riduzione dei costi di gestione e che consentono importanti risultati nella riduzione delle emissioni di gas serra e in particolare di CO<sub>2</sub>.

In attuazione al citato DEASP e al fine di favorire il processo di graduale decarbonizzazione del Porto di Taranto, nonché di riduzione delle emissioni di gas serra, sono state avviate diverse azioni in tema energetico-ambientale.

A Taranto è stato avviato il primo impianto eolico offshore nel Mediterraneo, installato nel Porto fuori rada, prospiciente il Molo Polisettoriale. Il parco Beleolico, di proprietà Renexia, è costituito da 10 turbine di 3 MW ciascuna, una produzione annua stimata di 62 GWh, pari al fabbisogno annuo di circa 60000 persone.

Sempre in tema energie rinnovabili, l'AdSP ha pubblicato, a Marzo 2023, un avviso esplorativo per la presentazione di manifestazione di interesse per l'individuazione di un soggetto promotore di un Partenariato Pubblico Privato ai sensi dell'art. 183 commi 15 e 16 del D.Lgs. 50/2016 finalizzata all'affidamento di una concessione per la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili su superfici demaniali individuate dalla stessa AdSP.

L'AdSP è partner del progetto *IPCEI Hydrogen - wave RHATL* che prevede, nella presentazione definitiva, di installare un impianto di elettrolisi della potenza di 400 MW dedicato alla produzione di idrogeno verde. Gli impianti di elettrolisi utilizzeranno anche acque reflue "depurate" evitando l'impoverimento delle risorse naturali e la fornitura di energia elettrica da fonti rinnovabili, per la produzione di idrogeno verde, sarà garantita, tra l'altro, dalla Enel Green Power, partner del Progetto L'idrogeno verde prodotto sarà utilizzato quale gas combustibile a supporto dei processi industriali e portuali nell'area industriale tarantina, sarà trasportato (e stoccato) attraverso una infrastruttura realizzata direttamente anche in collaborazione con la SNAM - partner diretto del Progetto.

È noto come la maggior parte delle emissioni in atmosfera che avviene nelle infrastrutture portuali è imputabile alla sosta delle navi in banchina, causate principalmente dalla necessità di produrre energia elettrica per il mantenimento in funzione di tutti gli apparati elettrici a bordo. Una sostanziale riduzione delle emissioni in atmosfera dovuto alla produzione di energia elettrica dei natanti fermi in banchina

può essere ottenuto tramite la fornitura diretta di energia elettrica tramite sistemi di “cold ironing” riducendo o annullando l’uso di gruppi elettro-generatori in dotazione alle navi.

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

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

Tali interventi sono stati inseriti nel Programma triennale dei lavori pubblici 2023/2025. Attualmente sono in corso le attività di progettazione.

Diverse sono poi le azioni intraprese dall’AdSP in ottica efficientamento energetico. Tra queste vi è l’adesione, in qualità di lead partner, al progetto SMARTPORT ammesso a finanziamento nell’ambito del Programma Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014-2020 il quale ha consentito la realizzazione di un primo intervento di relamping della Pubblica illuminazione prevedendo la sostituzione di n.26 lampade LED in area Darsena Servizi.

L’AdSP si è dotata del software DataCH Ship FootPrint Evaluator (DSFE) per stimare, in tempo reale, i quantitativi di gas serra (GHG) emessi dalle navi che scalano il porto di Taranto. Questo permette di ottenere, in modo completamente automatico, tutte le informazioni inerenti alle emissioni dei gas serra delle navi in arrivo e/o in partenza dal porto, necessarie per una corretta ed aggiornata valutazione dell’impatto ambientale causato dalle navi.

**AZIONE n. 6****RELAZIONI PORTO-CITTA': INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA, COMUNITA' SOCIALE E TESSUTO URBANO****Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025**n. 3 **PORTO E TERRITORIO****Stakeholder coinvolti**

*Comune di Taranto, Assoport, 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 internazionali (AIVP, IAPH, Medcruise, ecc.) Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, ecc.*

**Strumenti attuativi**

Eventi (es. Taranto Port Days) Workshop – Forum – Accordi e Partnership - visite formative, progetti e percorsi di formazione, 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 sviluppato nella precedente programmazione triennale (2020-2022) ed ambisce a concretizzare, in ottica rigenerativa, le azioni già attuate dall'Ente attraverso la strutturazione di nuove iniziative e progettualità finalizzate alla valorizzazione della *cultura del mare*.

In tale ottica, il binomio porto-città di Taranto sarà implementato sia attraverso la continuità fisica e infrastrutturale del porto di Taranto verso la città 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.

Grazie al solido rapporto con il cluster portuale ed alla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione, l'AdSPMI incoraggia e promuove l'attivazione di sinergie attraverso l'organizzazione di eventi - anche digitali - volti ad avvicinare la comunità territoriale al porto di Taranto ed a sostenere la rigenerazione del ruolo di *port-city*.

Tra le numerose iniziative da realizzare in continuità con la precedente programmazione vi sono, ad esempio, i **Taranto Port Days** (<https://bit.ly/3iBsfxY>), evento promosso dall'Ente nell'ambito dell'appuntamento annuale degli **Italian Port Days**, lanciato nel 2019 da Assoport.

L'AdSPMI proseguirà, altresì, le attività di formazione dedicate ai più giovani anche attraverso l'organizzazione di visite formative presso il Porto, sia nell'ambito di progetti dell'Ente che su specifica richiesta da parte di Istituti Scolastici e di formazione del territorio.

Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo-portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, l'Ente ha porterà avanti una serie di iniziative, sia a livello locale che nazionale ed internazionale, elevando il ruolo e la conoscenza di **Taranto port-city** in numerosi contesti ed iniziative.

Nel periodo di riferimento della presente programmazione 2023-2025, l'Ente ha in animo la realizzazione delle seguenti attività:

- accordi e partnership con realtà locali, nazionali, europee ed internazionali aventi ad oggetto lo sviluppo del rapporto porto-città, anche attraverso lo scambio di know-how e buone pratiche;
- partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare: meeting online e in presenza promossi dall'Associazione AIVP e partecipazione alle attività del Board of Directors della citata Associazione di cui l'Ente è membro;
- animazione dell'*Open Port – exhibition center del Porto di Taranto* (rif. Azione n. 7)
- partecipazione ad iniziative promosse da Istituti Scolastici ed Associazioni locali; ecc.
- realizzazione di iniziative ad elevato contenuto artistico e creativo (es. *call for artists, street artistry*, ecc.)
- realizzazione di itinerari culturali tra porto e città (seguendo il modello degli "*Instawalks*");
- partecipazione a call for papers, awards e iniziative pubbliche connesse al tema delle relazioni porto-città;
- partecipazione ai lavori del sottogruppo porto-città istituito in seno ad Assoporti e creazione di sinergie e interconnessioni con il tema della pianificazione urbana e della valorizzazione dell'area cerniera del waterfront;
- concessione di patrocini non onerosi e contributi (ai sensi del *Regolamento dei contributi, sovvenzioni sussidi, ausili. finanziari e vantaggi economici dell'AdSPMI*) a supporto di iniziative legate alla diffusione della cultura portuale e marittima;
- attività di docenza finalizzate alla diffusione della cultura del mare;
- realizzazione di eventi ed iniziative in ambito portuale (es. Taranto Port Days)
- partecipazione ad eventi ed iniziative dedicate alla risorsa mare promossi sia da Amministrazioni locali che da altri Enti, sia a livello nazionale che internazionale;
- Realizzazione di un sistema modulare di azioni e visite formative (sia nell'ambito di progetti dell'Ente che su specifica richiesta da parte di Istituti Scolastici del territorio);
- Partecipazione a corsi di formazione dedicati al tema porto-città;
- Supporto alle attività promosse dal Comitato Nazionale Welfare porto di Taranto per il tramite dell'Associazione "Stella Maris";
- Sviluppo di nuove iniziative di animazione e coinvolgimento del territorio, anche attraverso iniziative di beneficenza, di cittadinanza attiva e di valorizzazione della risorsa mare a 360°.

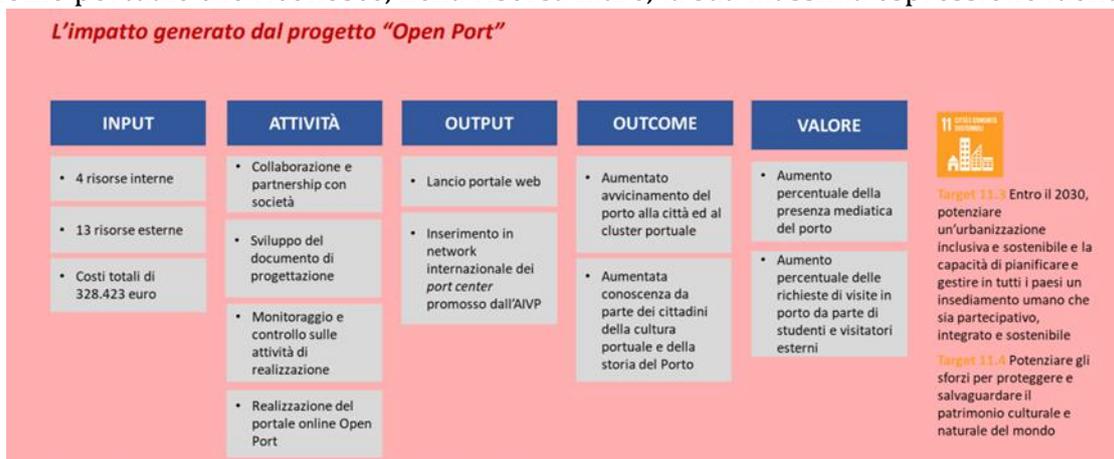
## AZIONE n. 7

### OPEN PORT - EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: FROM VIRTUAL TO REALITY

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 3 <b>PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Comune di Taranto, Assoport, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, terminalisti, MarTa, cittadinanza, dipendenti AdSPMI, 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, AIVP e Port Center Network, 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, sito web istituzionale e social network AdSPMI, accoglienza scolaresche, videoconferenze, ecc

#### **Descrizione e opportunità:**

L'azione nasce dall'attività condotta nel precedente periodo programmatico (2020-2022) che ha visto il completamento del processo di progettazione e realizzazione di un "Open Port" virtuale. Trattasi di un sito web ([www.tarantopenport.com](http://www.tarantopenport.com)) che funge da contenitore di divulgazione della cultura marittimo portuale nonché hub di esperienze immersive capaci di connettere il porto con la città di Taranto, agendo quale centro educativo, informativo e di interazione aperto alla cittadinanza. Il Port Center si inserisce nel più ampio programma di azioni intraprese dall'AdSPMI – in sinergia con l'Amministrazione Comunale di Taranto – volte ad aprire il porto a nuove dinamiche di sviluppo ed interazione con la città portuale di Taranto e con la rete internazionale delle port-cities, attraverso progetti di conoscenza e divulgazione del patrimonio portuale che riconosce, nella risorsa mare, la sua massima espressione identitaria.



"Open Port" è stato presentato alla community digitale nell'aprile 2022 nella sua veste virtuale che, attraverso il sito web [www.tarantopenport.com](http://www.tarantopenport.com), coinvolge i naviganti di tutto il mondo in un percorso inedito di scoperta non solo di contenuti ma di esperienze informative, educative ed immersive unite da un obiettivo comune: aprire il porto di Taranto alla città e alla platea nazionale ed internazionale delle port cities, incoraggiando l'interazione in ottica di scambio culturale transnazionale, verso la creazione di una nuova modalità di fruizione del patrimonio portuale, anche e soprattutto presso le giovani generazioni. grazie al portale digitale, gli obiettivi del progetto sono stati ampiamente raggiunti in quanto è stato possibile sviluppare numerose azioni di engagement di giovani studenti anche attraverso incontri diretti ed attività di formazione e informazione.

Nel triennio 2023-2025, l'Ente darà all'attuale contenitore virtuale un'adeguata collocazione fisica all'interno del Centro Servizi Polivalente "*Falanto*", divenendo, di fatto, l'exhibition center del Porto di Taranto che permetterà di aprire il Porto ad un ampio target di visitatori (cittadini, studenti, turisti, ecc.). Guardando al prossimo triennio, *Open Port* è da considerarsi **un cantiere aperto**, un percorso con cui l'AdSP sta facendo del coinvolgimento territoriale e dell'ascolto delle sue istanze la base su cui costruire una visione strategica nell'ottica della sostenibilità, dell'innovazione, dell'inclusione e del senso di appartenenza. Nello specifico, oltre a proseguire le attività volte alla migliore animazione del portale digitale, la nuova programmazione dovrà dedicare un focus specifico alle attività connesse all'allestimento del port center fisico in ambito portuale nonché alle iniziative di animazione territoriale e di rigenerazione dei legami tra porto e città anche grazie alla collaborazione con l'Associazione *AIVP - Association International Villes et Ports* di cui l'Ente è membro del Board of Directors e del network internazionale dedicato ai port centers.

Tra le azioni da sviluppare nel prossimo triennio si riporta, qui di seguito, un elenco indicativo e non esaustivo:

- Affidamento della progettazione esecutiva e realizzazione dell'allestimento fisico dell'Open Port;
- Partecipazione a focus group nazionali ed internazionali (Assoporti e AIVP) volti alla condivisione di buone pratiche già sviluppate da altri port center internazionali;
- Presentazione del progetto Open Port nell'ambito di eventi nazionali ed internazionali;
- Candidatura del progetto Open Port nell'ambito di awards e iniziative di vario genere.

**AZIONE N. 8:  
SVILUPPO DEL WATERFRONT**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 3 PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Municipalità; altri enti territoriali; operatori portuali; cittadinanza.
<b>Strumenti attuativi</b>	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, a valle della approvazione – delibera di Giunta Regionale N.1384 del 23/07/2019 da parte della Regione Puglia – della Variante al PRG ex art. 16 della LR 56/1980, relativa al nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto, Porto e Comune, in chiusura del 2019 hanno sottoscritto una convenzione finalizzata alla elaborazione del Piano Urbanistico Esecutivo propedeutico all'avvio delle gare per i lavori sull'area del waterfront, i cui elaborati definitivi sono stati completati nel 2021.

Il Piano Urbanistico Esecutivo dell'area INT-1 è stato successivamente adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n.9 del 29 giugno 2022. Ai fini delle successive incombenze legate al percorso amministrativo di approvazione dello stesso, sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- Parere esclusione all'assoggettabilità a VAS, acquisito con Atto n.6975/2023 del 12/01/2023;
- Parere di Compatibilità Paesaggistica ai sensi dell'art. 96 delle NTA del vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), acquisito con Atto n.01/2023 del 09/01/2023;
- Parere della Regione Puglia ex art. 89 D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii., acquisito con Atto prot. n. r\_puglia/AOO\_064/PROT/20/03/2023/0004272;
- Parere vincolante Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, art. 4 commi 4 e 5 delle NTA del PAI per interventi che ricadono in aree a pericolosità idraulica, acquisito con atto N. 6046/2023 del 28-02-2023.

Allo stato attuale, risulta ancora da acquisire l'ultimo documento utile ai fini dell'approvazione, relativo al Parere della competente Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, ai sensi dell'Art.16, comma 3, della Legge 1150/42.

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, 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), l'AdSPMI avvierà, uno o più progetti integrati che da un lato saranno 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, dall'altro sarà presentato un progetto di rigenerazione dell'area cerniera

port-città compresa tra il Molo San Cataldo ed il Castello Aragonese, volto alla realizzazione di strutture di protezione dei tratti di costa sottoposti all'azione erosiva del moto ondoso, sistemi di interazione porto-città, percorsi pedonali sulla linea di frontiera tra porto, città e mare che restituiranno alla comunità tarantina un nuovo spazio pubblico.

È indispensabile che tale azione sia inserita nel nuovo POT-Piano operativo Triennale, per non disperdere le risorse già impiegate e per utilizzare in pieno i finanziamenti già stanziati nell'ambito del PAC.

**AZIONE N. 9:**  
**SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 3 <b>PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	Monitoraggio infortuni; creazione statistica e database; ispezioni; collaborazione con altre Amministrazioni (ASL, CP)

**Descrizione e opportunità:**

La gestione del porto e del suo territorio comporta la continua conoscenza delle attività che in esse sono svolte al fine di valutare le attività di sensibilizzazione e controllo in materia di sicurezza che in esso possono essere svolte per migliorare le condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori.

Al fine di avere un quadro completo in materia di sicurezza, l'Ente provvede, mediante la raccolta semestrale degli infortuni, alla creazione di data base dedicati per il monitoraggio continuo degli stessi in ambito portuale.

In questa ottica l'Ente si propone di essere un punto di riferimento nei confronti dell'utenza e delle altre Amministrazioni interessate emanando ordinanze specifiche al fine di incentivare e promuovere attività di sensibilizzazione continua verso gli operatori portuali in materia salute e sicurezza sul lavoro.

In relazione a questo l'Ente prevede di svolgere sopralluoghi e verifiche ispettive non solo per avere il monitoraggio del territorio ed il relativo controllo delle attività ma anche e soprattutto al fine di sensibilizzare gli operatori portuali. Ciò al fine di favorire attività di coordinamento e collaborazione tra gli stessi per ridurre al minimo eventuali attività di interferenza che potrebbero scaturire dalle attività che ogni operatore svolge nell'ambito della propria autorizzazione.

In merito allo svolgimento dei sopralluoghi e della emanazione di ordinanze dedicate, l'Ente svolge attività di collaborazione con altre Amministrazioni competenti in materia di sicurezza in ambito portuale quali la Capitaneria di Porto e l'ASL al fine di svolgere azioni ed attività sinergiche volte alla realizzazione di protocolli ed ordinanze condivise in una ottica di miglioramento continuo della sicurezza in ambito portuale.

In tale ambito l'Ente continuerà ad aderire regolarmente e partecipare fattivamente a progetti ed iniziative con altre amministrazioni al fine di promuovere continuamente attività di sensibilizzazione pragmatica verso tutta l'utenza portuale.

**AZIONE N. 10:  
GESTIONE DEL DEMANIO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 3 <b>PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Concessionari demaniali; Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	Gestione sua; controllo pratiche; controllo del territorio; monitoraggio canoni e concessioni; Monitoraggio della gestione del Sistema informativo del demanio (SID);

**Descrizione e opportunità:**

La Legge n. 84/94, istitutiva delle AdSP, in coerenza coi principi unionali, prevede la separazione tra i compiti di amministrazione del porto (di gestione del demanio e regolazione delle attività economiche ivi svolte), affidati in via esclusiva alle AdSP e le attività imprenditoriali relative all'offerta di operazioni e servizi portuali riservati a soggetti privati.

Detta legge richiama espressamente, ai fini della gestione delle aree demaniali marittime, gli artt. da 36 a 55 e 68 del Codice della Navigazione (R.D. 30 marzo 1942, n. 327) e disciplina dettagliatamente, all'art. 18, la concessione di aree e banchine da affidare al terminalista autorizzato ex art. 16 all'espletamento delle operazioni e servizi portuali.

Tra i compiti dell'AdSP - definiti al comma 4 dell'articolo 6 della L. 84/94 - è previsto, alla lett. e): *"l'amministrazione in via esclusiva delle aree e dei beni del demanio marittimo ricompresi nella propria circoscrizione, in forza di quanto previsto dalla presente legge e dal codice della navigazione.... Per la gestione delle attività inerenti le funzioni sul demanio marittimo le Autorità di sistema portuale si avvalgono del Sistema informativo del demanio marittimo (S.I.D.)."*

Al fine di disciplinare i compiti e le finalità di amministrazione delle aree e dei beni del demanio marittimo, l'AdSP del Mar Ionio si è dotata, a far data dal 2015, di apposito Regolamento rubricato *"Procedure amministrative in materia di demanio marittimo"*, adottato con Ordinanza del Presidente n. 12/15 del 22.09.2015. Detto Regolamento, negli anni, è stato oggetto di modifiche anche al fine di recepire, per quanto attiene alle concessioni demaniali marittime ex art. 18 L. 84/94, le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti contenute nella Circolare n. 3087 del 05.02.2018 in ordine ai criteri da utilizzare nel procedimento di comparazione delle istanze di rilascio o di rinnovo delle concessioni demaniali marittime e quelle dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti stabilite con delibera n. 57 in data 30 maggio 2018 per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

Da ultimo con Ordinanza n. 6/21 del 22.03.2021 sono state approvate modifiche del Regolamento al fine di disciplinare le procedure di presentazione delle istanze secondo le modalità previste dallo Sportello Unico Amministrativo (SUA) istituito in ottemperanza all'art. 15-bis della L. 84/94 e meglio definire alcuni aspetti dei pari procedurali afferenti l'amministrazione delle aree e dei beni rientranti nel demanio marittimo.

La concessione di aree e banchine è stata oggetto di una recente e sostanziale revisione ad opera dell'art. 5 della Legge n. 118 del 05.08.2022 *"Legge annuale per il mercato e la concorrenza 2021"* che ha previsto - nella nuova formulazione del cennato articolo 18 - come dette concessioni siano affidate mediante procedure ad evidenza pubblica, avviate anche a istanza di parte, con pubblicazione di un avviso, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e proporzionalità, garantendo condizioni di concorrenza effettiva; ciò riservando spazi operativi funzionali allo svolgimento delle operazioni portuali da parte di altre imprese non titolari della concessione nel rispetto dei principi di trasparenza, equità e parità di trattamento.

Al fine di uniformare la disciplina per il rilascio di dette concessioni è stato emanato, come previsto dall'art. 18 cit., apposito Regolamento con Decreto n. 202 del MIT di concerto con il MEF in data

28.12.2022, che contiene puntuali indicazioni su: contenuto dell'avviso; soggetti ammessi a presentare istanze ai fini del rilascio della concessione demaniale; criteri per la determinazione del canone; modalità di gestione della concessione (Modifica del contenuto della concessione demaniale; Vicende soggettive successive al rilascio della concessione; Avvicendamento di concessionari demaniali; Attività di verifica dell'autorità concedente).

L'istituto introdotto dall'art. 18 della L. n. 84/1994 si configura, peraltro, come uno strumento giuridico "flessibile": tanto che prevede la possibilità di negoziare le modalità di rilascio delle concessioni, attraverso lo strumento di "accordi sostitutivi" e dispone che la concessione possa comprendere anche la realizzazione di opere infrastrutturali.

L'AdSP dovrà valutare la coerenza delle istanze pervenute e dei relativi programmi di attività con il Piano regolatore portuale e con gli strumenti di pianificazione strategica del settore, pena l'inammissibilità delle stesse.

Nei poteri di regolazione delle attività imprenditoriali svolte in porto rientra ovviamente anche l'attività di controllo e di vigilanza sulle attività stesse. L'esercizio del potere di vigilanza sulle performance svolte dalle imprese autorizzate a operare nel porto costituisce un momento fondamentale per garantire che le stesse operino costantemente secondo criteri di efficienza e produttività. E ciò vale sicuramente nei confronti delle imprese terminaliste ex art. 18 L. 84/94.

Nella considerazione che il demanio rappresenti una risorsa scarsa diventa in effetti imperativo, da un lato, che siano abilitati ad adoperarvi solo i soggetti meglio qualificati ed in grado di offrire sufficienti garanzie e certezze quanto alle loro reali capacità imprenditoriali e, dall'altro lato, che si vigili puntualmente affinché i programmi operativi siano effettivamente perseguiti per tutto l'arco di tempo per cui essi richiedono la concessione, evitando che si occupino spazi portuali in modo inutile o inefficiente.

Dal titolo concessorio rinvengono una serie di obblighi in capo all'impresa concessionaria. Oltre a quelli connessi agli impegni assunti con il programma di attività sotto il profilo degli investimenti, dei traffici e del piano occupazionale, sicuramente da segnalare è quello relativo al pagamento di un canone demaniale che in ipotesi di concessione ex art. 18 L. 84/94 è costituito da una parte fissa da determinarsi tenendo conto dell'ubicazione, dell'estensione, delle condizioni, del livello di infrastrutturazione ed una variabile nella quale l'AdSP introduce incentivi o disincentivi in funzione della efficienza produttiva, energetica, ambientale dell'attività, della qualità dei servizi offerti.

L'AdSP - chiamata a vigilare, durante tutta la durata della concessione, sul rispetto dei requisiti posseduti dal concessionario e sugli impegni presi al fine di garantire il miglior utilizzo degli spazi portuali e la contendibilità degli spazi stessi laddove l'impresa concessionaria non raggiunga gli obiettivi dichiarati nel programma di attività o risulti inadempiente rispetto agli impegni assunti in sede di accesso nel porto - promuove pertanto attività di monitoraggio continuo delle concessioni per una gestione delle aree, dei beni, degli specchi acquei e delle attività tesa alla proficua utilizzazione del demanio marittimo.

**AZIONE N. 11:****IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 4 INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA</b>
<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'azione n.14 del POT 2020-2022 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 2020-2022, e quelli da implementare consentiranno il miglioramento della competitività nell'ambito dei trasporti di rinfuse liquide, rinfuse liquide, general cargo, container, Ro-Ro e crociere.

L'AdSP è inoltre risultata beneficiaria, nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, di finanziamenti per diverse opere di infrastrutturazione del Porto di Taranto su diversi asset. Tali interventi sono finalizzati allo "Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici" e all'"Elettrificazione delle banchine".

Tra le prime categorie di interventi vi è la realizzazione della "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente" e la "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante",

Relativamente al Cold Ironing, invece, l'AdSP è risultata beneficiaria di fonti di finanziamento per la realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del Porto di Taranto, presso il Molo Polisettoriale e infine presso il Pontile Petroli.

Inoltre, l'AdSP, sempre in ambito PNRR e nella fattispecie alla Misura M5C3 - investimento 4 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)" ha ottenuto il finanziamento per la realizzazione dell'"Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria area Eco Industrial Park".

Per gli interventi citati sono in corso le attività progettuali e autorizzative.

Con Decreto n. 117 del 17.10.2022 è stato adottato dall'AdSP il programma triennale 2023-2025 e l'elenco annuale dei lavori pubblici 2023, redatto in conformità alle disposizioni di cui al DM n. 14 del 16.01.2018.

Gli interventi in fase di esecuzione sono i seguenti:

1. *Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente*
2. *Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo (Edificio Falanto)*

*3. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante*

**AZIONE N. 12****EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD/SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 4 INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti, Operatori economici di servizi e lavori, Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	PNRR, adesione a bandi nazionali ed europei, servizi di ingegneria, appalti di servizi e lavori.

**Descrizione e opportunità:**

*In tema di efficientamento ed ottimizzazione dell'infrastrutture esistenti è continuato nel corso del 2022 il servizio di "Global service per la gestione dei manufatti e dei servizi di interesse generale del porto di Taranto, al fine di ottimizzare tempi e costi degli interventi di manutenzione di strade e piazzali, di edifici e manufatti, delle aree a verde, degli impianti elettrici, di illuminazione, di manutenzione e gestione delle reti idriche e fognanti, della rete idrica industriale e di quella delle acque meteoriche.*

*Con Decreto n. 117 del 17.10.2022 è stato adottato dall'AdSP il programma triennale 2023-2025 e l'elenco annuale dei lavori pubblici 2023, redatto in conformità alle disposizioni di cui al DM n. 14 del 16.01.2018.*

*Diverse sono gli interventi che l'AdSP intende realizzare e che sono mirati alla riqualificazione dell'assetto infrastrutturale esistente. Tra questi vi sono:*

- *COMPLETAMENTO DEI LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO IN CALATA V NEL PORTO DI TARANTO il cui avvio dei lavori è imminente;*
- *DEMOLIZIONE E RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO A GIORNO IN C.A.P. DEL MOLO SAN CATALDO LATO PONENTE*
- *RIFIORIMENTO DELLE OPERE DI PROTEZIONE DALLA AGITAZIONE ONDOSA DEL PORTO DI TARANTO E DELLA RADA DI TARANTO*

Alle dette opere vanno aggiunti gli interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali programmati nell'ambito del PNRR, relativamente ai quali l'ADSPMI ha già indetto la Conferenza di Servizi finalizzata all'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta e/o di ogni altro atto di assenso propedeutico al rilascio di Autorizzazione Unica ZES ex art. 5 bis, commi 2 e 6, del D. L. n. 91/2017 e S.M.I. riguardo al progetto di fattibilità tecnico economica afferente alle "INTERCONNESSIONI AL PORTO DI TARANTO: Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria dell'area "Eco Industrial Park".

Nell'ottica della realizzazione di detto intervento, il progetto prevede due stralci funzionali:

- I° stralcio, comprensivo degli interventi di infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale, ivi incluse le opere di riconfigurazione per le infrastrutture viarie e ferroviarie, e le opere di sistemazione idraulica necessarie e ricadenti nell'area di interesse, finanziato per € 50.000.000 dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) - Misura M5C3-11 e pertanto, come previsto dal D.M. 492 del 03.12.2021, i lavori dovranno essere avviati entro il 31.12.2023 ed essere conclusi entro il 30.06.2026;
- II° stralcio, comprensivo degli interventi di completamento del complesso produttivo (accessibilità ferroviaria, viabilità secondaria e reti di urbanizzazione primaria a servizio dei lotti, allestimento dei lotti e dei capannoni con relativi impianti tecnologici, sistemazioni esterne e a verde, servizi di area, ecc...).

Le agevolazioni amministrative e finanziarie delle ZES e della ZFD hanno consentito nel corso del 2022 all'ADSP di promuovere le aree e le infrastrutture portuali esistenti, sicchè sono pervenute varie istanze finalizzate all'ottenimento della precitata Autorizzazione Unica Zes, rispettivamente con riferimento all'ampio compendio della Piattaforma Logistica, all'Area portuale Ex Soico e ad altre importanti aree per le quali sono previste importanti opere finalizzate ad una più proficua realizzazione dell'interesse

pubblico. Con la presentazione dei progetti di fattibilità tecnico/economica e/o definitivi, sarà possibile nei prossimi mesi dare impulso alle Conferenze di Servizi finalizzate all'acquisizione dei pareri, autorizzazioni, nulla osta e/o di ogni altro atto di assenso propedeutico al rilascio di Autorizzazione Unica ZES ex art. 5 bis, commi 2 e 6, del D. L. n. 91/2017 e S.M.I. e, quindi, avviare attività imprenditoriali che daranno il giusto risalto alle aree portuali interessate e l'auspicato valore aggiunto al territorio in termini economici ed occupazionali.

Di particolare interesse è anche l'avviso pubblico esplorativo recentemente pubblicato dall'ADSP, finalizzato alla ricerca di operatori economici che possano proporre iniziative di Partenariato Pubblico Privato, per la progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione di impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili su superfici di competenza dell'AdSP.

**AZIONE N. 13:****PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 4 INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti, Operatori economici di servizi e lavori, Comune di Taranto, Regione Puglia, Ufficio di programmazione strategica di sistema, Comitato di Gestione, Ministero competente, altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	Servizi di ingegneria, appalti di servizi e conferenza dei servizi

**Descrizione e opportunità:**

La recente L.156/2021, modificando l'articolo 5 della L. 84/94, istituisce e disciplina il Documento di Programmazione Strategico di Sistema portuale (DPSS). Il DPSS ha un valore strategico-programmatico che, coerentemente con il Piano generale dei trasporti e della logistica e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica, va a definire gli obiettivi di sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale, individua e articola spazialmente gli ambiti portuali e le ulteriori aree, pubbliche e private, assoggettate alla giurisdizione dell'Autorità di Sistema Portuale, ripartisce gli ambiti portuali in aree portuali, retro-portuali e di interazione tra porto e città ed infine individua i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.

In virtù delle disposizioni contenute nell'articolo 5 della L. 84/94 le attività necessarie all'implementazione del DPSS, si articolano secondo le seguenti fasi:

- Fase 1 - Istituzione del Gruppo di lavoro di Programmazione Strategica e Piano della Comunicazione e Partecipazione del Documento di Programmazione Strategica e di Sistema;
- Fase 2 - Redazione del Documento secondo art.1 Comma 1 della L. 84/94;
- Fase 3 - Adozione da parte del Comitato di Gestione dell'AdSP;
- Fase 4 - Richiesta di parere di ciascun comune e regione territorialmente interessati mediante Conferenza dei Servizi, ai sensi dell'articolo 14-bis della legge 7 agosto 1990, n. 241;
- Fase 5 - Approvazione da parte del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale.

La Redazione del DPSS necessita di un apposito Ufficio di Programmazione Strategica di Sistema, multisetoriale e multidisciplinare, con figure, sia interne che esterne, funzionali alla redazione del Documento stesso.

Le figure professionali necessarie per l'implementazione del servizio di redazione del DPSS possono essere così sintetizzate:

- Uno o più ingegneri/architetti/pianificatori che coprano le seguenti competenze specifiche:
  - coordinamento di piani simili in ambito portuale;
  - pianificazione e programmazione strategica in ambito portuale;
  - pianificazione Urbanistica, territoriale e paesaggistica;
  - pianificazione delle infrastrutture e della mobilità;
  - accessibilità portuale di persone e merci;
  - modellistica del traffico dei trasporti e della logistica.

- Una o più figure con comprovata esperienza in materia di:
  - costruzione di Geodatabase in ambiente GIS;
  - supporto e facilitazione tavoli e conferenze tecniche in ambito portuale;
  - comunicazione e partecipazione in ambito pianificatorio portuale.

Trattandosi di figure altamente specializzate non presenti nell'organico di questo Ente, è stato necessario affidare all'esterno una serie di attività da svolgersi a cura dei professionisti necessari all'esecuzione delle prestazioni.

L'incarico per la redazione del Documento di programmazione strategica dell'AdSP e di supporto tecnico-operativo per la relativa approvazione è stato affidato alla società TPS Pro dall'AdSP con Delibera n. 101/2023 del 23.03.2023.

**AZIONE n. 14:****PROMOZIONE, MARKETING E RELAZIONI INTERNAZIONALI: INTERVENTI A SUPPORTO DEL POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI TARANTO NEI MERCATI GLOBALI**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 5 <b>INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Comune di Taranto, Assoporti, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cittadinanza, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Comitato di Indirizzo ZES, Osservatorio ZES, Camera di Commercio, Confindustria, ICE, Confcommercio, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, terminalisti, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Unione Europea, Ministeri, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, giornalisti e blogger/influencer, provider di servizi turistici a terra, Aeroporti di Puglia, compagnie crocieristiche, ENIT, Regione Puglia e agenzie regionali, media, 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 (2020-2022) al fine di sostenere lo sviluppo dei traffici industriali, commerciali e crocieristici nel Porto di Taranto e, in generale, la promozione dello scalo come hub logistico e intermodale strategico.

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, lo sviluppo della filiera turistica e la valorizzazione del brand Taranto collegato al mare attraverso la rete del cruise cluster tarantino.

Con particolare riferimento al *supporto del cluster industriale e commerciale 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 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 al *cruise cluster tarantino*, le azioni si concentreranno verso:

- L'innescò del network, con la formazione e l'arricchimento della rete, con l'impegno diretto dei vertici e la predisposizione di risorse adeguate agli aspetti organizzativi e promozionali e per l'alimentazione di alcuni primi "progetti di cluster";
- La partecipazione, in qualità di membri del Board of Directors di MedCruise - *The Association of Mediterranean Cruise Ports*, alle attività di interesse per i porti crocieristici del Mediterraneo e, in particolare, nell'ambito del Working Group "Cruises & Port Cities" lanciato congiuntamente da AIVP e Medcruise. Trattasi di iniziativa mirata a realizzare attività dedicate principalmente all'analisi delle dinamiche e delle relazioni sostenibili tra porto, città e turismo crocieristico;
- l'integrazione delle azioni di rete anche con gli operatori economici (es. terminalisti)

Nel corso del triennio 2023-2025 l'Ente prevede l'implementazione di una serie di iniziative quali, a titolo esemplificativo:

- L'organizzazione di missioni di incoming da parte di players internazionali nel settore dello shipping e della portualità e decision makers – pubblici e privati – a vari livelli.
- il proseguo della collaborazione con i porti internazionali (ad es. il porto di Shenzhen) e la sottoscrizione di nuovi MoU con altri scali a livello globale;
- l'aggiornamento costante dei progetti di propria competenza che insistono lungo il corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T;
- la partecipazione a tavoli di lavoro interistituzionali e partecipati dall'ecosistema locale (es. tavolo Turismo lanciato dalla Camera di Commercio e l'avviamento del gruppo "Gruppo di lavoro "Porto-città e Turismo" - istituito in seno all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare dell'Autorità).

**AZIONE n. 15****COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.**

<b>Obiettivi di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 5 INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Assoporti, Associazioni nazionali ed internazionali di settore, UE, Ministeri, Enti ed Istituzioni pubbliche e private / nazionali ed estere, media, 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, Piano di comunicazione dell'AdSPMI, partecipazione ad eventi e meeting, roadshows, training e aggiornamento specialistico.

**Descrizione e opportunità:**

L'AdSPMI, già nel triennio 2020-2022, ha attuato 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, sia a livello locale che nazionale e globale. La strategia da attuare nel periodo programmatico 2023-2025 ripartirà, quindi, dallo sviluppo di nuove forme di comunicazione 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.

Quanto sopra, al fine di stimolare la crescita del valore dell'accountability attraverso la comunicazione istituzionale, l'uso di piattaforme social, lo sviluppo delle relazioni internazionali ma anche grazie all'implementazione di accordi e partnership tesi ad accrescere l'apertura verso una nuova contaminazione del dialogo portuale multicanale e multiculturale, nel Mediterraneo e a livello globale. Quello che l'AdSP si propone nel futuro è il consolidamento della *brand identity* dell'Ente anche attraverso il costante miglioramento delle attività già avviate, aumentando la propria presenza sui canali social con l'attivazione anche di specifiche campagne di comunicazione al fine di poter raggiungere un numero sempre maggiore di utenti che possano seguire le pagine rimanendo in contatto e aggiornati sulle attività e news dell'ente.

Guardando al triennio 2023-2025, le azioni di comunicazione si concentreranno prevalentemente in iniziative e progettualità che interesseranno e coinvolgeranno attivamente i cittadini (con attività di formazione, eventi, azioni di animazione) gli stakeholder pubblici e privati, nonché le Associazioni locali, nazionali ed internazionali con cui l'Ente collabora nell'ambito della governance di Taranto città portuale. Grazie al solido rapporto con il cluster portuale ed alla costante volontà di aprirsi a nuove forme di interlocuzione e connessione, l'AdSPMI incoraggerà l'attivazione di nuove sinergie attraverso l'organizzazione di eventi - anche digitali - e la continuità fisica e infrastrutturale del porto di Taranto verso la città per sostenere la rigenerazione del ruolo di *port-city*.



A tal fine, si procederà a:

- Definire un piano di comunicazione annuale, inclusivo del prospetto dei principali eventi a cui l'AdSPMI intende partecipare;
- Definire un piano editoriale connesso alla promozione dei risultati derivanti dall'attuazione delle azioni del POT 2023-2025;
- La valorizzazione della brand identity dell'AdSP anche attraverso l'adattamento dell'identità visiva dell'Ente ai molteplici contesti istituzionali ed iniziative pubbliche cui l'AdSP parteciperà nel triennio;
- Aggiornamento e creazione nuovi elementi grafici e promozionali (*communication kit* e linee guida di utilizzo);
- 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;
- Allocare budget ai fini della pubblicità istituzionale, in linea con il comma 1 dell'art. 49 del D. Lgs. 208/2021;
- 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;
- Aggiornare in maniera costante il sito web istituzionale ed i profili legati all'AdSPMI presenti sui social network (facebook, twitter, linkedin, instagram, wechat e youtube);
- sviluppare occasioni di comunicazione e divulgazione dell'azione istituzionale dell'AdSPMI in sinergia con le Associazioni nazionali ed internazionali con le quali sono attive delle partnership.

**AZIONE N. 16****ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS IS AL TO BE****Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025**n. 5 **INTERNAZIONALIZZAZIONE****Stakeholder coinvolti**Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: *Comune di Taranto, CCIAA di Taranto, Università, Regione Puglia, imprese dell'ecosistema portuale e territoriale di Taranto, acceleratori, incubatori, banche, operatori dell'innovazione, ecc...***Strumenti attuativi**

Fondi propri/Fondi UE/nazionali/regionali

**Descrizione e opportunità:**

L'ADSP è da anni impegnata nel miglioramento dei profili di innovazione degli operatori attivi nel proprio ecosistema, nell'ottica di accompagnare il porto, nella sua globalità, in un percorso di crescita e sviluppo negli ambiti di sostenibilità ambientale, digitalizzazione e innovazione.

Attraverso la realizzazione del presente obiettivo, l'AdSP si propone di investire ulteriormente sulla crescita dell'ecosistema territoriale e portuale tarantino, puntando sul potenziamento dei suoi fattori chiave:

- *La pluralità di attori:* un ecosistema innovativo richiede costantemente alle imprese che ne fanno parte di espandere la propria visione al di là dei propri partner tradizionali verso un più ampio *business environment*. Questo consente a ciascun attore di ampliare la propria rete e, al tempo stesso, consolidare la propria specializzazione con cui concorrerà alla creazione e alla crescita dell'ecosistema;
- *Le relazioni tra gli attori:* in un ecosistema innovativo, le relazioni tra gli attori evolvono in maniera sistemica: cessano di essere stabili e formali per divenire dinamiche e fortemente sensibili all'impulso di creazione di sempre nuovi legami, anche con operatori esterni alla propria rete, nella considerazione che tali relazioni influenzano l'ambiente in cui si realizzano e sono da esso influenzate.
- *La co-evoluzione degli attori:* in un ecosistema innovativo, la co-evoluzione si sostanzia nel contributo alla crescita che ciascun attore garantisce e che permette la creazione collettiva di valore e una funzione trainante delle altre imprese in linea con le prospettive di crescita dell'ecosistema stesso.
- *La dinamicità e il disequilibrio:* in un ecosistema di innovazione in salute, l'esistenza di tali fattori risulta fondamentale. Il cambiamento (delle imprese, delle relazioni, dei processi, ecc...) deve pertanto generare stati di disequilibrio che conducono l'ecosistema a una condizione di perenne cambiamento. La dinamicità è rintracciabile nella difficoltà stessa di stabilire e definire i confini dell'ecosistema innovativo, che devono essere considerati aperti e permeabili.
- *L'organizzazione ecosistemica:* gli ecosistemi di innovazione, per garantire i propri processi di conservazione e, allo stesso tempo, di crescita e dinamicità, necessitano di un approccio ecosistemico che può essere garantito solo dagli attori istituzionali maggiormente interessati ad investire nella crescita dell'ecosistema. L'attore istituzionale, infatti, è l'unico in grado di agevolare, regolare e stimolare processi di "co-opetition", intesa come compresenza di competizione e collaborazione tra i diversi attori dell'ecosistema.

Nell'ottica di assolvere alle funzioni istituzionali di accompagnamento e stimolo dell'ecosistema di innovazione del territorio e del porto di Taranto, l'AdSP intende pertanto avviare iniziative volte a consolidare e migliorare le competenze e le opportunità di crescita imprenditoriale e di business, sia dal punto di vista delle nuove attività che delle nuove conoscenze e nuove competenze.

Le diverse iniziative consisteranno:

- Nell'allargamento dei confini dell'ambiente in cui l'ecosistema portuale tarantino attualmente opera, attraverso l'avvio di collaborazioni con altre realtà dell'innovazione a livello europeo e internazionale e l'inserimento in contesti innovativi internazionali.
- *Nella proposta/partecipazione ad alla candidatura di un progetto in bandi europei/nazionali/regionali che consenta il coinvolgimento degli attori dell'ecosistema in attività strutturate e funzionali al soddisfacimento dei loro fabbisogni di innovazione.*
- *Nella realizzazione di percorsi di crescita dell'ecosistema innovativo tramite iniziative condivise con il territorio e/o con partner del settore dell'open innovation (roadshow, eventi, mini percorsi di contaminazione/incubazione/accelerazione, ecc...).*

**AZIONE n. 17****ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 6 <b>GOVERNANCE &amp; ACCOUNTABILITY</b>
<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, Assoporti, Cluster portuale, Personale dell'AdSP, ecc.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Workshop / incontri/ seminari/ meeting in modalità hackathon / Accordi e protocolli di intesa / Report / laboratori, training e aggiornamento specialistico / questionari e web surveys, news su portale istituzionale e post sui profili social dell'Ente, ecc.

**Descrizione e opportunità:**

L'Ente ha avviato un importante percorso verso un approccio di *governance sostenibile*, nella convinzione che orientare il proprio operato sulle direttrici dell'ESG (*Environment, Social, Governance*) sia la strategia più efficace per evolvere e favorire la crescita e lo sviluppo.

Il tema della sostenibilità abbraccia – oltre che una serie di evoluzioni esterne all'Ente – anche processi interni afferenti dinamiche di *governance* istituzionale. In tale ottica l'AdSPMI intende concretizzare un vero e proprio *upgrading* dei processi di *policy making*, valorizzando il concetto di "*open policy*" attraverso l'introduzione di metodologie 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 la rendicontazione del buon governo in seno all'AdSPMI.

Risulta chiaro il preciso intento dell'AdSPMI di voler coordinare ogni azione coniugando, in termini di *accountability*, il dovere etico e istituzionale di rendicontare il proprio operato attraverso l'utilizzo di risorse finanziarie, professionali, progettuali e tecnico-economiche.

Nel triennio 2023-2025, l'Ente proseguirà lungo questa direttrice, mettendo in atto una serie di azioni e di attività volte all'approfondimento e alla sperimentazione di progettualità e modelli innovativi relativi al miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche nonché, più in generale, dell'intero sistema portuale anche in ottica sociale e di welfare. L'Ente si propone, quindi, come luogo istituzionale dove favorire la costruzione di una rete, collaborare e consolidare, intorno allo scalo jonico, la funzione di *hub* di innovazione e sviluppo territoriale.

Si rileva, pertanto, l'opportunità, di sviluppare nel periodo programmatico 2023-2025 azioni e progettualità che possano rappresentare iniziative *flagship* in ambito di *governance sostenibile*. Tra le possibili iniziative, si riporta, di seguito, un elenco indicativo e non esaustivo:

- l'introduzione di nuovi elementi di *governance* istituzionale che possano **prevedere l'inclusione ed il contributo diretto dei giovani nella vita istituzionale dell'Ente** (*ad es. con l'istituzione dell'Organismo dei Piccoli*) e **l'inclusione di categorie a rischio** (*ad es. con la sottoscrizione di*

*protocolli di intesa con Centri di Giustizia Minorile)* anche attraverso la creazione di percorsi di divulgazione della cultura portuale e la sottoscrizione di protocolli di intesa interistituzionali

- la redazione del nuovo **Report di Sostenibilità dell'AdSP del Mar Ionio**, documento volto ad analizzare gli impatti sociali, ambientali e di governance delle attività dell'Ente, evidenziando il valore generato nel tempo per gli tutti gli stakeholder e la comunità territoriale in cui l'Autorità opera orientando la propria azione istituzionale lungo le direttrici dell'ESG – Environment, Social, Governance;
- l'aggiornamento del **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale (DEASP)** dell'AdSPMI;
- l'avvio operativo, in seno all'AdSPMI, del **Comitato di Governance** e del **Gruppo di Lavoro multifunzionale sulla Sostenibilità** che avranno il compito di analizzare l'impatto delle azioni e delle dimensioni mosse dall'AdSPMI sul territorio con l'obiettivo di misurare, in linea con i criteri ESG (*Environment – Social – Governance*), il sistema di *governance* di sostenibilità promuovendo la creazione di un set di valori condiviso che contribuirà alla crescita e al benessere sociale ed economico all'interno dell'Ente e dell'ecosistema portuale jonico;
- la creazione di momenti di consultazione pubblica e stakeholder engagement nell'ambito del **sistema di gestione dei rifiuti** e del **sistema di gestione ambientale**;
- la creazione di momenti di consultazione pubblica e stakeholder engagement ai fini dell'adozione del **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) dell'AdSPMI** e per l'adozione del **Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP) dell'AdSPMI**;
- la redazione del primo **Bilancio di Genere** dell'AdSP del Mar Ionio e l'avvio della procedura volta all'ottenimento della **Certificazione per la Parità di Genere**;
- il prosieguo dei lavori del Gruppo sulle Disuguaglianze di Genere nato in seno ad Assoporti per promuovere il progetto **“Women in Transport – the challenge for Italian Ports”** con l'obiettivo di rafforzare l'impiego delle donne nei porti e offrire pari opportunità per le donne e gli uomini nel settore portuale, anche attraverso l'attivo coinvolgimento del cluster portuale jonico (ad es. con la costituzione del *“Comitato Unico di Garanzia per le pari opportunità, la valorizzazione del benessere di chi lavora e contro le discriminazioni”* (C.U.G); con l'istituzione di un *tavolo permanente* partecipato da referenti nominati da ciascuna delle categorie dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, ecc.);
- La nomina di un **Diversity Ambassadors in Transport** in seno all'AdSP del Mar Ionio ([https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/social-issues-equality-and-attractiveness-transport-sector/equality/diversity-ambassadors-transport_en))

**AZIONE n. 18****CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTOSOGLIA COMUNITARIA**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>6. GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Dipendenti/Dirigenti/RUP AdSP MI, Organi di indirizzo AdSP MI, Segretario Generale.
<b>Strumenti attuativi</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Progettazione ed elaborazione di un foglio elettronico per il monitoraggio dello stato di avanzamento delle singole procedure di gara;</i></li><li>• <i>Acquisizione eventuale di ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione.</i></li></ul>

**Descrizione e opportunità:**

L'obiettivo consiste nella creazione e compilazione, per ogni procedura di gara sia sopra che sotto soglia comunitaria, di una checklist degli adempimenti con riferimento alle fasi di affidamento, di verifica e di stipula, al fine di consentire l'autocontrollo e il monitoraggio dello stato di avanzamento da parte dei vertici dell'Ente.

L'azione si prefigge, infatti, l'obiettivo di monitorare lo stato di avanzamento di ogni singola gara pubblica, attraverso l'indicazione puntuale delle attività connesse all'espletamento della procedura, dall'avvio della stessa, allo svolgimento delle sedute di gara e di ogni altro adempimento connesso, fino all'aggiudicazione e contrattualizzazione dell'appalto/concessione.

L'attività, coerentemente con la mission di realizzare infrastrutture e generare valore pubblico, si sostanzia nell'analisi, descrizione e rappresentazione digitale del processo di affidamento dell'appalto, che fornisca agli stakeholder una visione di insieme di tutte le fasi in cui si articolano le procedure di affidamento sopra e sottosoglia comunitaria.

Il monitoraggio consentirà di rilevare e analizzare il dato in termini di efficienza al fine di predisporre, ove necessarie, misure correttive preventive.

L'agire informato permette all'Ente di svolgere la propria attività amministrativa perseguendo livelli sempre maggiori di economicità, efficacia, imparzialità, di pubblicità e di trasparenza.

**AZIONE n. 19****SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>6. GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Organi di indirizzo AdSP, Segretario Generale, OPRM, Organismo Indipendente di Valutazione (OIV), Struttura Tecnica Permanente per la misurazione della Performance, 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>	Percorsi formativi, di base e specialistici; partecipazione e organizzazione di: forum specifici, workshop e giornate di sensibilizzazione rivolti all'utenza portuale; Software dedicato alla Performance; implementazione delle procedure previste dal SMVP per il coinvolgimento degli stakeholder; acquisizione/implementazione di: applicativi web, sistemi e supporti informatici e ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione; news su portale istituzionale e post sui profili sociale dell'Ente; ecc.

**Descrizione e opportunità:**

L'Autorità con la presente azione prosegue il percorso avviato nel 2018, con la nomina dell'Organismo Indipendente di Valutazione (OIV) e con l'adozione del Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP), ed intende consolidare e sviluppare la cultura della performance nel contesto interno e nel contesto esterno in cui opera, anche nell'ottica di un sempre più marcato orientamento alla creazione di valore pubblico.

L'azione consiste nello strutturare e realizzare una serie di iniziative, volte al raggiungimento di tale scopo, aventi quali destinatari gli stakeholder dell'Ente.

Il SMVP 2023-2025, ai par. 3.3 e 3.4, prevede apposite procedure tese al coinvolgimento degli stakeholder nella misurazione e nella valutazione annuale della performance dell'Ente per peso percentuale totale pari al 6%, suddiviso rispettivamente nel 3% in relazione agli stakeholder esterni e nel 3% in relazione agli stakeholders interni.

<b>PERFORMANCE ORGANIZZATIVA dell'AdSPMI è misurata dall'OIV in base:</b>	1) al raggiungimento degli obiettivi organizzativi da parte dell'AdSPMI per il 69%	
	2) al raggiungimento degli obiettivi organizzativi da parte delle Direzioni per il 25%	
	3) alla Valutazione degli stakeholder per il 6%	Valutazione stakeholder esterni 3%
		Valutazione stakeholder interni 3%

Le principali attività che potranno essere realizzate nel triennio, secondo un percorso logico e consequenziale nell'ottica di evidenziare il valore pubblico sono:

- progettazione e realizzazione di una formazione specialistica e di aggiornamento per i componenti della STP che consenta agli stessi, supportati dall'OIV, di attivare le successive attività;
- attività volta alla progettazione e realizzazione di brevi testi di sintesi, tabelle e momenti di formazione e aggiornamento da parte dell'OIV e dei componenti della STP destinata ai dipendenti dell'AdSP in merito al SMVP, alla sottosezione "PERFORMANCE" del PIAO (già *Piano della Performance*), alla *Relazione sulla Performance* anche attraverso la valorizzazione del software dedicato alla Performance;
- progettazione e realizzazione di iniziative rivolte agli stakeholder esterni mirate a formare/informare gli stessi in merito alla cultura della performance (es.: indagini, workshop, giornate di sensibilizzazione, ecc...) e iniziative volte ad implementare le procedure previste dal SMVP per il coinvolgimento degli stakeholder attraverso il confronto partenariale;
- progettazione e realizzazione di iniziative volte a migliorare la cultura della performance dell'AdSPMI attraverso il confronto con altre ADSP e, più in generale, altri Enti;
- progettazione e sperimentazione di nuove metodologie per la creazione degli obiettivi dell'Ente volte ad accrescere la capacità dell'AdSP di captare le esigenze degli stakeholder e di tradurle in obiettivi strategici e operativi di breve e lungo periodo.

**AZIONE n. 20****ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 6 <b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: <i>Comitato di Gestione, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Organismo Indipendente di Valutazione, Commissione Consultiva, Istituzioni pubbliche e private appartenenti al network dell'Ente, Pubbliche Amministrazioni operanti in porto, Cluster portuale, Personale AdSP, ecc..</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Riunioni; incontri; convegni; gruppi di lavoro; formazione; strumenti di stakeholder engagement (eventi, questionari, web surveys, ecc); news, post sulle piattaforme social istituzionali; etc.

**Descrizione e opportunità:**

L'AdSP, con la presente azione, si propone di migliorare – in termini di “maggiore integrazione” - l'efficacia e l'efficienza dei processi *governance* dell'Ente sia in relazione ai processi di funzionamento degli Organi/Organismi in termini di *accountability istituzionale*, che con riferimento al coinvolgimento del partenariato, ascendente e discendente. L'azione è volta, altresì, a fornire agli stakeholder una visione di insieme del *processo di governance* e ad avere cognizione delle fasi dello stesso nelle sue articolazioni e interconnessioni tra gli Organi di indirizzo e gli altri Organismi ed Enti pubblici e privati.

Tra le attività poste in essere in tale ottica, su proposta del Presidente dell'AdSPMI, in seno *all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare* dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - ai sensi dell'art 5 del DM 18.11.2016 - sono stati costituiti i seguenti Gruppi di Lavoro permanenti, tecnici e specifici: Imprese Portuali; Servizi Portuali; Turismo, Porto e Città – ciascuno con un proprio coordinatore. Ai tavoli di confronto attivati nell'ambito di tali Gruppi di Lavoro, aventi l'obiettivo di trattare particolari temi rientranti tra le attribuzioni dell'OPRM, possono essere invitati a partecipare i rappresentanti di soggetti pubblici e privati che siano portatori di specifici interessi o dotati di peculiari competenze in relazione ai temi da trattare.

Inoltre, è altrettanto necessario guidare il maggiore coordinamento dell'attività delle Pubbliche Amministrazioni operanti nel porto di Taranto, che sono di particolare rilevanza per la tutela del bene comune, dei pubblici interessi, della sicurezza e della salute pubblica. Sempre su proposta del Presidente - come previsto dalla Legge n. 84/1994 e ss.mm.ii., all'art. 8 co. 3 lett. g) - si è concretizzato, in uno specifico Protocollo di Intesa, il livello di attenzione che si intende dare alla collaborazione ed il coordinamento tra le PPAA operanti in porto al fine di potenziare il valore dell'*accountability istituzionale* dell'Ente, sia al suo interno che all'esterno.

Le attività volte al raggiungimento di tale scopo, nel percorso triennale, potranno essere le seguenti:

- analisi e monitoraggio del processo di funzionamento del *Comitato di Gestione* e dell'*Organismo di Partenariato della Risorsa Mare* dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e successiva attività di divulgazione dei risultati anche attraverso specifici elaborati grafici sintetici;
- condivisione, interna ed esterna, degli eventi di maggior rilievo legati all'evoluzione dell'assetto degli Organi/Organismi dell'Ente;
- analisi, verifica e aggiornamento dei regolamenti di funzionamento degli Organi/Organismi e/o altra regolamentazione interna dell'Ente connessa alla gestione degli Organi/Organismi;
- osservazione e rilevamento della necessità del partenariato affinché le modalità di coinvolgimento nella *governance* dell'Ente siano migliorate e/o aggiornate;
- formazione continua finalizzata all'accrescimento delle competenze sui temi alla base dei processi di *governance*;

**AZIONE n. 21****MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES IN CORSO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 6 <b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>UE, Presidenza Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili, Ministero della Transizione Ecologica, Ministero per la Protezione Civile e le Politiche del Mare, Ministero per gli Affari Europei, il Sud, le Politiche di Coesione ed il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Regione Puglia, Regione Basilicata, Commissario Straordinario del Governo per la Zes Ionica Puglia – Basilicata, , Comitato di Indirizzo ZES, Osservatorio ZES, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, ICE/ITA, Invitalia, Istituzioni pubbliche e private locali (es. Camera di Commercio, Confindustria, ICE, Confcommercio, ecc.) nazionali, europee ed internazionali, Taranto Port Workers Agency, altri stakeholders, cluster portuale, imprese, ecc.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Regolamenti istitutivi, Regolamento Zes, conferenza di servizi per rilascio dell'Autorizzazione Unica, cabine di regia, tavoli istituzionali, gruppi di lavoro, linee guida, Piani e strumenti di comunicazione (online e offline) fiere, convegni, meeting e work- shop, Accordi e Partnership, missioni incoming e outgoing, progetti nazionali ed europei, site visit, ricerche di mercato, branding, ecc

**Descrizione e opportunità:**

Nel solco tracciato dal D.L. 91 del 2017 e dai successivi provvedimenti di integrazione ed aggiornamento, che hanno dato concreto avvio alle ZES in Italia, l'ADSPMI immediatamente dopo la nomina del Commissario Straordinario del Governo per la Zes Ionica Puglia – Basilicata, dott.ssa Floriana Gallucci, ha stipulato con quest'ultima un Protocollo d'Intesa avente lo scopo di disciplinare, anche nelle more della costituzione e della piena operatività della struttura a supporto del Commissario Straordinario di Governo per la Zes Ionica, le procedure e le relazioni tra le Parti favorendo l'accessibilità delle imprese alle agevolazioni di natura amministrativa offerte dalla legislazione vigente.

Successivamente, l'ADSPMI, con Delibera del Comitato di Gestione n. 10/2022 del 29 giugno 2022, ha approvato il Regolamento recante le "Procedure Amministrative in materia di Zone Economiche Speciali (ZES), e dal 19 settembre 2022 è attivo lo Sportello Unico Digitale al quale piccole, medie e grandi imprese possono presentare istanza di Autorizzazione Unica per la realizzazione di progetti di investimento nelle aree comprese nella perimetrazione della Zona Economica Speciale Ionica interregionale Puglia-Basilicata o nell'ambito delle aree di competenza del Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto.

Grazie a questi strumenti ed alle sinergie con tutti i soggetti coinvolti, il Porto di Taranto sarà in grado di attrarre nuovi investimenti per lo sviluppo di iniziative economiche di rilievo nei settori strategici oggetto del Piano Operativo Triennale 2023-2025.

A tal fine, l'Ente sarà attivo nella promozione di ogni iniziativa utile all'utilizzo proficuo delle aree portuali ed a tal proposito ha pianificato il monitoraggio delle anzidette iniziative e di quelle ulteriori che si svilupperanno nel triennio, al fine di garantire che l'utilizzo delle aree e delle infrastrutture portuali assolvano nel migliore dei modi l'interesse pubblico, rendicontando periodicamente agli stakeholders in merito ai risultati raggiunti.

In tal senso, saranno determinanti:

- la realizzazione di sistemi di rendicontazione al fine di rendere noti gli attesi livelli occupazionale, formativi e le tipologie di attività;
- sistemi di coordinamento dell'azione delle funzioni amministrative coinvolte, al fine di rendere concreti i processi di semplificazione amministrativa e sburocratizzazione indispensabili per la riduzione dei tempi ;
- la partecipazione ad associazioni, enti, iniziative culturali nazionali e sovranazionali, al fine di condividere l'esperienza maturata ed apprendere maggiori spunti dalle esperienze preesistenti;
- la costruzione e gestione delle azioni di monitoraggio e valutazione dei progetti Zes ammessi.

**AZIONE n. 22****SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)****Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025**n. 6 **GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY****Stakeholder coinvolti**Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: *Fornitori / Utenti / Concessionari / Personale dell'AdSP.***Strumenti attuativi**

Efficientamento e ingegnerizzazione dei processi dell'Ente, corsi di formazione, sviluppo della comunicazione interna ed esterna.

**Descrizione e opportunità:**

Il profondo processo di cambiamento che sta interessando, nel corso degli ultimi anni, il settore pubblico in generale, ed il sistema portuale in particolare, vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, **attore principale** di questo nuovo modo di concepire la "Cosa Pubblica".

In particolare, l'Ente sta avviando un percorso volto ad una **maggiore attività di digitalizzazione dei processi interni**, attraverso i quali rendere trasparenti le azioni di definizione delle politiche di governance e volte al raggiungimento della c. d. efficienza ed efficacia del proprio operato, producendo servizi di qualità, **creando il c.d. "Valore Pubblico"** ed assicurando, in tal modo, il **raggiungimento dei risultati prefissati**.

A tal fine, per rispondere al meglio alle sfide alle quali è chiamata, ha inteso avviare un processo di definizione di un **nuovo assetto organizzativo e funzionale**.

Il triennio 2023-2025 vedrà consolidare questo cambiamento volto proprio alla dimostrabilità e "documentabilità" nell'utilizzo di denaro pubblico, anche attraverso la implementazione e sviluppo di un sistema di Controllo di Gestione che possa fornire al management, i dati necessari per una migliore gestione amministrativa.

Fulcro di questo nuovo processo di concepire la "Cosa Pubblica" sono, oltre i processi che verranno attuati e completati nel corso del triennio, le **Risorse Umane**, le quali rappresentano, oggi più di ieri, un **Fattore Critico di Successo**, per affrontare le nuove sfide di mercato.

Pertanto, anche per il triennio 2023-2025, viene confermata la volontà dell'Ente di valorizzare il Capitale Umano a sua disposizione attraverso la **formazione professionale**, attraverso il **coinvolgimento dei dipendenti** in nuovi progetti ed attraverso una maggiore e migliore **qualificazione** degli stessi.

Il raggiungimento degli obiettivi prefissati, passa anche attraverso un **migliore e più attento utilizzo delle risorse** a disposizione dell'Ente, anche tecnologiche, intese come strumenti utilizzati per lo svolgimento delle attività lavorative (Software, hardware ecc. ecc).

Grande attenzione verrà posta dall'Amministrazione nel corso del triennio in parola, all'attività di Trasparenza ed Anticorruzione, attività volta al rendere l'AdSP del Mar Ionio sempre più una **"Casa di vetro"**.

In effetti, nel nuovo PTPCT, è ancora più evidente la volontà dell'Ente di generare il c. d. "valore pubblico" nel rispetto dei principi di prevenzione della corruzione e trasparenza, rendendo sempre più consapevoli e partecipi, di questo importante processo, i dipendenti ed i diversi interlocutori con i quali l'Ente entra in relazione, attraverso una migliore mappatura dei processi con relativa analisi di rischio.

**AZIONE n. 23****AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL'AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 6 <b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Imprese portuali; Sindacati; MIT
<b>Strumenti attuativi</b>	Emanazione ordinanze e regolamenti; costituzione di società a partecipazione pubblica

**Descrizione e opportunità:**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota in data 21/03/2023, ha autorizzato l'istituzione, nel porto di Taranto, di un'Agenzia per il lavoro portuale ex art. 17, comma 5, L. n. 84/1994, secondo il modello proposto ed illustrato nel Piano di Fattibilità predisposto da questa AdSP.

Tale soluzione si rende opportuna tenuto conto della scadenza ad aprile 2023 dell'autorizzazione ex art. 17 comma 2 rilasciata alla società Nuova Neptunia Soc. Coop., della quale si prevede siano assorbiti i sette lavoratori in organico, e della possibilità di attingere alcune ulteriori unità di personale dall'Agenzia Taranto Port Workers, beneficiando della formazione professionale già loro assicurata da TPW nella sua funzione di promozione del reinserimento lavorativo dei lavoratori portuali in carico alla stessa.

L'elevato numero di lavoratori ex TCT attualmente in carico alla Taranto Port Workers Agency non consente, per evidenti ragioni di sostenibilità economica, la trasformazione di quest'ultima in Agenzia ex art. 17 comma 5, possibilità pur prevista dal D.L. n° 243/2016.

La costituenda Agenzia ex art. 17 comma 5 consentirà di impiegare un numero di lavoratori pari a 10 per il primo anno, da elevare a 25 nel secondo anno e a 45 nel terzo. Eventuali picchi di domanda di lavoro portuale temporaneo, non fronteggiabili con le unità lavorative in organico, potranno essere coperti attingendo da TPW Agency, che, in una prima fase, rimarrà attiva continuando ad esplicare unicamente la sua funzione di formazione e accompagnamento al reinserimento lavorativo.

L'Agenzia per il lavoro portuale sarà costituita in forma di società, con capitale sociale suddiviso come segue:

51 % AdSP Del Mar Ionio;

49% suddiviso in quote uguali tra le Imprese portuali autorizzate allo svolgimento di operazioni portuali ex art. 16, L. 84/1994, su adesione volontaria.

La quota dell'AdSP si ridurrà progressivamente in caso di eventuale accesso di nuovi soci privati successivamente alla sua costituzione.

**Benefici:** la costituzione dell'Agenzia consentirà alle imprese portuali di fruire di manodopera qualificata per prestazioni temporanee a condizioni economicamente interessanti, atteso che l'Agenzia non perseguirà lo scopo di lucro ma impronerà la gestione al mero mantenimento dell'equilibrio economico-finanziario.

Più in generale, tutte le imprese portuali che abbiano la necessità di richiedere la somministrazione di manodopera temporanea potranno contare sulla pronta disponibilità di personale inserito in un contesto portuale che, grazie alla continua sinergia tra AdSP, Agenzia, TPW ed imprese portuali, assicurerà ai lavoratori in organico la necessaria formazione professionale, in costante aderenza alle nuove esigenze connesse all'evoluzione dell'operatività del porto e dei traffici. Invero, la partecipazione delle imprese portuali al capitale sociale dell'Agenzia renderà le stesse direttamente coinvolte nel

processo di qualificazione e formazione continua dei lavoratori e quindi concretamente interessate al mantenimento a lungo termine di tali risorse all'interno del mercato del lavoro portuale.