Autorità di Sistema
Portuale del Mar Ionio
Porto di Taranto

POT 2026 – 2028



Piano Operativo Triennale

RELAZIONE INTRODUTTIVA DEL PRESIDENTE

*Il **Piano Operativo Triennale (POT)** è il documento di programmazione strategica, organizzativa e operativa dell'Autorità di Sistema Portuale, previsto dall'art. 9, comma 5, lett. b) della L. 84/94 previsto dalla L. 84/94.*

Nel presente documento trova concretezza il nuovo indirizzo strategico e di posizionamento del Porto di Taranto, frutto di un intenso periodo di lavoro e osservazione iniziato con la mia nomina a Commissario Straordinario nel giugno 2025, proseguito e intensificatosi con la successiva nomina a Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSP MI) nel novembre dello scorso anno e portato avanti grazie alla positiva sinergia con i componenti del Comitato di Gestione insediatosi a dicembre 2025.

Il POT è il risultato della proficua collaborazione tra l'intera struttura dell'Ente, con il coordinamento e la supervisione del Segretario Generale facente funzioni e dei Dirigenti, con i referenti della società ILP Consulting s.r.l., incaricati del servizio di supporto alla redazione del documento strategico, che si sono a loro volta avvalsi del contributo di un team di lavoro internazionale.

Il percorso redazionale ha valorizzato le risultanze delle azioni di stakeholder engagement rivolte ai vertici dell'AdSP, ai componenti del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, all'OIV, alle PP.AA. operanti in porto e all'intero cluster portuale, che hanno evidenziato un elevato grado di coinvolgimento e partecipazione al processo di individuazione delle priorità per la programmazione 2026-2028.

*In un contesto segnato dalla crisi dell'industria siderurgica e dal calo dei volumi commerciali, il disegno strategico per il prossimo triennio punta su sostenibilità, innovazione e diversificazione dei traffici ed è stato tradotto in un set di obiettivi, piuttosto ambiziosi e ma altrettanto concreti, che guideranno l'attività dell'Ente nel breve e medio termine: **transizione green, sviluppo traffici e promozione, transizione digitale, governance e cooperazione**.*

*Tali obiettivi convergono in una **roadmap attuativa delle azioni strategiche** che punta all'attrazione di traffici e investimenti, non solo in favore del rilancio del ruolo del porto di Taranto nel Mediterraneo, ma anche in ottica di consolidamento del sistema portuale con auspicabili positive ricadute sul territorio in termini di innovazione e occupazione.*

La programmazione strategica del prossimo triennio assegna priorità al completamento e all'adeguamento delle opere infrastrutturali in proiezione dello sviluppo della filiera delle energie rinnovabili e alla pianificazione delle aree portuali da dedicare a tali scopi, puntando alla diversificazione delle attività logistico-industriali al fine di sviluppare tutto il potenziale del porto di Taranto individuato dalle politiche governative come hub nazionale per le energie rinnovabili.

Nel condividere il POT 2026-2028 e i proponimenti in esso contenuti, auguro un positivo proseguimento dei lavori al personale di ogni livello dell'Ente, nel solco della concreta cooperazione avviata con i componenti del Comitato di Gestione, dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, con i rappresentanti delle PP.AA. operanti in porto e all'intero cluster.

***

*Il **Piano Operativo Triennale (POT) 2026-2028** dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, è stato sottoposto al Comitato di Gestione – a valle del positivo parere dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare - in data 17 marzo 2026 e approvato con Delibera n.01/2026.*

***

Taranto, 17 marzo 2026

Il Presidente
Avv. Giovanni Francesco Gugliotti

Sommario

1 INQUADRAMENTO GENERALE E VISIONE STRATEGICA 11

1.1 VISIONE DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE 11

1.2 FINALITÀ DEL POT E COERENZA CON LA PROGRAMMAZIONE NAZIONALE 12

1.3 IL QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO 16

1.4 IL PIANO INTEGRATO DI ATTIVITÀ E ORGANIZZAZIONE – PIAO 2026/2028 17

1.5 SINTESI DEI RISULTATI DEL TRIENNIO PRECEDENTE 18

2 ANALISI DEL CONTESTO E DEL MERCATO 20

2.1 IL CONTESTO GLOBALE, INTERNAZIONALE ED EUROPEO 20

2.1.1 QUADRO GENERALE 20

2.1.2 TRASPORTO MARITTIMO: EVOLUZIONE STRUTTURALE, VOLATILITÀ E RIORGANIZZAZIONE DELLE ROTTE 24

2.1.3 EUROPA, MEDITERRANEO E SISTEMA PORTUALE: RESILIENZA, COMPETIZIONE E SOSTENIBILITÀ 26

2.2 IL CONTESTO NAZIONALE 27

2.2.1 INTERMODALITÀ E RETI TEN-T: IMPLICAZIONI PER LA PIANIFICAZIONE PORTUALE 27

2.2.2 LA RIFORMA DEL SISTEMA PORTUALE ITALIANO 30

2.2.3 TRAFFICI REGISTRATI NEL 2025 E ANALISI DEI FLUSSI COMMERCIALI 32

2.2.4 IL RUOLO DELL'ITALIA NEI CORRIDOI EUROPEI 38

2.2.5 LA DIGITALIZZAZIONE DEI PORTI 41

2.3 LA TRANSIZIONE GREEN 43

2.3.1 L'EUROPEAN GREEN DEAL E LE OPPORTUNITÀ EMERGENTI DELLA BLUE ECONOMY 43

2.3.2 L'ECONOMICA CIRCOLARE NEL CONTESTO DELLA BLUE ECONOMY 48

2.3.3 L'INDUSTRIA DELLE CROCIERE 51

2.3.4 IL RUOLO DELL'ITALIA NELLA TRANSIZIONE GREEN 52

2.3.5 FOCUS SULL'OFFSHORE WIND - MARKET DEMAND & PIPELINE 54

2.4 IL PORTO DI TARANTO 57

2.4.1 CARATTERISTICHE PRINCIPALI 57

2.4.2 ANALISI DEI TRAFFICI 63

2.4.3 ANALISI DI COMPETITIVITÀ PER IL TRANSHIPMENT DEL PORTO DI TARANTO 67

2.5 L'ACCESSIBILITÀ DEL PORTO E I COLLEGAMENTI TERRESTRI 70

2.6 RETROPORTO, ZES E ZFD 74

2.7 IL CONTESTO DIGITALE DEL PORTO DI TARANTO 75

2.8 ANALISI PER LO SVILUPPO DI UN FLOATING OFFSHORE WIND (FOW) HUB 79

2.8.1 INTRODUZIONE E APPROCCIO METODOLOGICO 79

2.8.2 ANALISI DEL CONTESTO E DELLA DOMANDA POTENZIALE 80

3 ANALISI SWOT 87

3.1 APPROCCIO METODOLOGICO 87

3.2 MATRICE SWOT DEL SISTEMA LOGISTICO-PORTUALE 88

3.2.1 Punti di forza 88
3.2.2 Punti di debolezza 89
3.2.3 Opportunità 89
3.2.4 Minacce 89
3.3 Risultati della SWOT 90
3.4 Analisi dei gap infrastrutturali e operativi 92

4 OBIETTIVI STRATEGICI E AZIONI DEL POT 2026-2028 94
4.1 Definizione degli obiettivi di alto livello 94
4.2 Azioni 96
4.2.1 Introduzione 96
4.2.2 Transizione Green (TG) 97
4.2.3 Sviluppo Traffici e Promozione (SP) 104
4.2.4 Transizione Digitale (TD) 112
4.2.5 Governance e Cooperazione (GC) 117

5 PROGETTI FLAGSHIP 122
5.1 Definizione delle Priorità 122
5.2 Analisi dei risultati per Obiettivi 123
5.2.1 Transizione Green 123
5.2.2 Sviluppo Traffici e Promozione 123
5.2.3 Transizione Digitale 123
5.2.4 Governance e Cooperazione 124
5.3 Roadmap Complessiva 125

6 ROADMAP PER IL FLOATING OFFSHORE WIND (FOW) HUB 127
6.1 Opportunità strategiche e requisiti per il porto di Taranto 127
6.2 Roadmap di sviluppo del FOW 130
6.2.1 2026-2028: Fase 1 - "Fase di fondazione e preparazione" 131
6.2.2 2029-2031: Fase 2 - "Pilota e primo lancio" 133
6.2.3 2032–2035: Fase 3 - "Industrializzazione e accelerazione" 133
6.2.4 2036-2050: Fase 4 - Stato finale del FOW Hub 134
6.2.5 Analisi di sensitività alla domanda 134

7 MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE 136
7.1 Indicatori di Performance (KPI) 136
7.1.1 Transizione Green 136
7.1.2 Sviluppo traffici e promozione 137
7.1.3 Transizione digitale 138
7.1.4 Governance e cooperazione 138
7.2 Sistema di monitoraggio interno del POT 139

7.3 DIFFUSIONE E COMUNICAZIONE 140
7.3.1 PIANO DI COMUNICAZIONE 140
7.3.2 FOCUS: COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDERS PER LA DIGITALIZZAZIONE 143
7.3.3 KEY TAKEAWAYS 145

Indice delle Figure

Figura 1 Crescita economica globale e divergenze tra principali aree. WEC 2026 22
Figura 2 Andamento del commercio internazionale di beni e divergenze regionali. Evidenza degli effetti shock geopolitici e tariffari. WTO, elaborazioni 2024-2026. 23
Figura 3 Evoluzione del trasporto marittimo globale. UNCTAD 2025. 24
Figura 4 Confronto tra rotte tradizionali e corridoi alternativi. 25
Figura 5 Redistribuzione dei traffici container nel Mediterraneo. SRM 2025. 26
Figura 6 Ruolo multifunzionale dei porti nelle politiche europee. Commissione Europea. 27
Figura 7 Struttura dei traffici portuali italiani. SRM. 28
Figura 8 Posizionamento strategico del Porto di Taranto 29
Figura 9 Commercio estero italiano 2024. 33
Figura 10 Commercio estero italiano (€). 34
Figura 11 Porti italiani – Dinamica dei traffici (% I sem 2025). 35
Figura 12 Traffico container 2024. Confronto aree europee. 36
Figura 13 Prestazioni e connettività dei porti del Mediterraneo. Fonte: SRM, 2025. 36
Figura 14 Short Sea Shipping – Principali Paesi UE (2025). 37
Figura 15 Mappa dei corridori europei 40
Figura 16 Settori consolidati della Blue Economy e valore aggiunto (GVA). Fonte: UE 2025. 45
Figura 17 Ripartizione del valore aggiunto dei settori della blue economy in Italia. Fonte: UE 2025. 47
Figura 18 Concetto dell'economia circolare anche nel contesto marittimo. Fonte: Internet. 49
Figura 19 Capacità di riciclo navi e Paesi leader. Fonte: BIMCO, IHS. 51
Figura 20 Situazione elementi energetici nei porti italiani. Fonte: SRM 2025 54
Figura 21 Dimensione del mercato OWE (USDBillions). Fonte: www.gminsigths.com. 55
Figura 22 Posizione del porto di Taranto nello scenario dei flussi merci marittimi del Mediterraneo. Fonte: Marinetraffic.com. 58
Figura 23 Layout di inquadramento funzionale del porto di Taranto. 59
Figura 24 Batimetriche nell'area del Molo Polisettoriale 61
Figura 25 Batimetriche delle calate. Rilievi 2022. 61
Figura 26 Evoluzione del traffico merci nel Porto di Taranto negli ultimi dieci anni (t, elaborazione su dati AdSP). 63
Figura 27 Evoluzione del traffico delle rinfuse per categoria. 65
Figura 28 Andamento del traffico contenitori (TEU). 66
Figura 29 Traffico passeggeri crocieristico nel porto di Taranto. 67
Figura 30 Comparazione caratteristiche dei porti transhipment del Mediterraneo. 69
Figura 31 Accessibilità al Porto di Taranto (fonte: dabimus.com) 70

Figura 32 Layout portuale con dotazione ferroviaria del porto. 72
Figura 33 Identificazione aree nella perimetrazione ZFD secondo decreto AdSP del 2020 75
Figura 34 Architettura Digitale del Porto di Taranto (Anno 2025). 76
Figura 35 Progetti eolici offshore fissi e galleggianti nel Mar Mediterraneo. 84
Figura 36 Progetti FOW localizzati entro 500km dal porto di Taranto. 85
Figura 37 Domanda di aree portuali (ha) per il FOW nei diversi scenari analizzati. 86
Figura 38 Sintesi della SWOT. 91
Figura 39 Sintesi dei gap rilevati. 92
Figura 40 I quattro obiettivi strategici del POT 2026-2028. 94
Figura 41 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Transizione Green. 104
Figura 42 Ipotesi progetti treno da e per il porto. 109
Figura 43 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Sviluppo dei traffici e promozione. 112
Figura 44 Azioni e progetti per garantire la Transizione Digitale 2026-2028. 115
Figura 45 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Transizione digitale. 116
Figura 46 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Governance e cooperazione. 121
Figura 47 Sintesi dei progetti flagship del POT. 126
Figura 48 Panoramica delle opzioni di localizzazione per le principali attività FOW (assemblaggio di galleggianti e integrazione di turbine eoliche). 128
Figura 49 Opzione 1A – Layout preliminare di alto livello al Molo Polisettoriale, Molo 6. 129
Figura 50 Area Ex-Belleli e espansione dello sporgente 5 come Opzione 2 e Opzione 3. 130
Figura 51 Roadmap strategica per lo sviluppo del Taranto Offshore Wind Hub. 131
Figura 52 Piano di azione a tre anni per la prima fase della roadmap. 132
Figura 53 Layout generale del Taranto Floating Wind Hub nell'opzione di realizzazione 2/3 – Opzione ibrida (ex-Belleli PLUS) 135

Indice delle Tabelle

Tabella 1 Regolamenti chiave europei in merito allo European Green Deal. 48
Tabella 2 Potenza richiesta OPS dalle diverse tipologie di navi. 52
Tabella 3 Ripartizione delle aree del porto. 58
Tabella 4 Sviluppo lineare delle banchine. 58
Tabella 5 Immersione massima consentita (gennaio 2026). 62
Tabella 6 Andamento delle rinfuse solide e liquide. 64
Tabella 7 Comparazione caratteristiche e prestazione dei porti transhipment potenzialmente concorrenti. 68
Tabella 8 Caratteristiche dimensionali delle navi porta-contenitori. 69
Tabella 9 Confronto parametri di linea (Fonte: Prospetto Informativo rete -PIR-RFI) 72
Tabella 10 Azioni di digitalizzazione nel precedente POT e aggiornamento 2024. 77
Tabella 11 Obietti e azioni del POT 2026-2028 95
Tabella 12 Roadmap complessiva delle azioni di piano. 126
Tabella 13 Scenari di domanda di assemblaggio e integrazione previsti per il porto di Taranto. 127

Acronimi e abbreviazioni

ACN	Agenzia per la Cybersicurezza Nazionale
AdI	Acciaierie d'Italia
AdSP	Autorità di Sistema Portuale
AdSP MI	Autorità di Sistema Portuale del Mare Ionio
AGID	Agenzia per l'Italia Digitale
AU	Autorizzazione Unica
BIM	Building Information Modeling
CERP	Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali
CGCP	Comando Generale delle Capitanerie di Porto
CSIRT	Computer Security Incident Response Team Italia
DEASP	Documento di Pianificazione Energica e Ambientale
DPSS	Documento di Programmazione Strategica di Sistema
ESG	Environment, Social, Governance
FOW	Floating Offshore Wind
ICT	Information and Communication Technology
LOA	Length Overall
KPI	Key Performance Indicator
MACSE	Meccanismo di Approvvigionamento di Capacità di Stoccaggio Elettrico
MASE	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
MEF	Ministero dell'Economia e delle Finanze
MiC	Ministero della Cultura
MIMS	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
OPRM	Organismo di Partenariato Riserva Mare
OPS	Onshore Power Supply
OSP	Oneri di Servizio Pubblico
PIAO	Piano Integrato di Attività e Organizzazione
PIR	Prospetto Informativo Rete
PLSCI	Port Liner Shipping Connectivity Index
PNIEC	Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima
PNRR	Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
POT	Piano Operativo Triennale
PRP	Piano Regolatore Portuale
PSN	Polo Strategico Nazionale
PSNPL	Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
SLO	Social License to Operate
SNIT	Sistema Nazionale Integrato Trasporti e logistica
SSS	Short Sea Shipping
SUA	Sportello Unico Amministrativo
SWOT	Strenght Weaknesses Opportunities Threats
ULCV	Ultra Large Container Vessels
UNCTAD	UN Trade and Development
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
ZES	Zona Economica Speciale

1 Inquadramento Generale e Visione Strategica

1.1 Visione dell'Autorità di Sistema Portuale

In continuità con le precedenti edizioni adottate dall'Ente, il processo redazionale del presente Piano Operativo Triennale 2026-2028 (POT), parte dall'analisi del documento vigente e si articola in sezioni i cui contenuti, oltre all'analisi del contesto di riferimento, hanno come focus l'elaborazione di un nuovo indirizzo strategico e di posizionamento del Porto di Taranto, che sia coerente con i risultati sinora capitalizzati, ma che recepisca le direttive del Presidente e degli Organi dell'Ente e, in generale, con i principali piani e programmi nazionali ed europei (inclusi quelli riconducibili al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - PNRR di cui l'Ente è beneficiario).

In considerazione del particolare momento di transizione del sistema portuale e, segnatamente, della possibile, prossima riforma dello stesso, è stato utile definire, inoltre, un piano dei *progetti flagship* per il Triennio 2026–2028, basati sulle priorità di investimento e sull'impatto potenziale non solo sull'economia locale e regionale ma anche sul sistema portuale nazionale.

In quest'ottica il POT è concepito non solo come strumento di pianificazione, ma anche come dispositivo di comunicazione della mission istituzionale dell'AdSP a livello territoriale, nazionale e internazionale, in grado di valorizzare il posizionamento del porto di Taranto quale nodo logistico e hub energetico del Mediterraneo.

Considerata la crescente centralità dei temi della transizione energetica e della sostenibilità, l'AdSP ha inteso assicurare nel nuovo POT un focus specifico sulle energie rinnovabili, sull'offshore e, più in generale, sulle direttrici "green" già delineate nel DEASP e nei precedenti strumenti di pianificazione dell'Ente.

La stesura del presente POT si è articolata, pertanto, in un processo lineare e rigoroso, volto a garantire la coerenza tra le necessità rilevate e le risposte infrastrutturali, digitali e ambientali proposte.

Il punto di partenza è stato il consolidamento di un quadro conoscitivo esaustivo. Questa fase ha riguardato la mappatura delle dotazioni attuali, le caratteristiche competitive del porto nel contesto territoriale e di mercato, l'analisi dei flussi di traffico merci e passeggeri, gli elementi infrastrutturali e strutturali di valore del porto, prendendone in esame i gap e il livello di maturità digitale dei relativi processi.

La strategia non è stata calata dall'alto, ma costruita attraverso un processo di partecipazione attiva. Come fatto nelle attività redazionali dei precedenti POT, anche in questo caso sono state condotte azioni partecipative e inclusive rivolte agli stakeholder interni ed esterni dell'Ente, per avere un contributo fattivo ad individuare/valutare le priorità della prossima programmazione.

Tramite sessioni di *stakeholder engagement* (interviste, tavoli tecnici e workshop), sono state quindi raccolte le istanze degli operatori terminalisti, delle agenzie marittime, delle istituzioni locali e della comunità portuale. Le risultanze di questo confronto hanno alimentato la matrice SWOT:

- **S**trengths (*punti di forza*): asset da valorizzare.
- **W**eaknesses (*debolezze*): criticità interne da risolvere.
- **O**pportunities (*opportunità*): trend di mercato e finanziamenti (es. PNRR).
- **T**hreats (*minacce*): fattori esterni (crisi geopolitiche, cambiamenti climatici).

Dalla sintesi della **SWOT** sono stati estratti i pilastri strategici (obiettivi generali), declinati poi in azioni concrete. Ogni azione risponde a una specifica esigenza evidenziata nel corso dell'analisi, trasformando la "visione" in "operatività".

Tra le numerose linee di intervento, il Piano identifica i cosiddetti *progetti flagship*. Si tratta di progetti ad alto impatto sistemico che possiedono:

- elevata fattibilità tecnica ed economica;
- capacità di generare una "spinta propulsiva" per lo sviluppo dell'intero scalo;
- forte visibilità e valore simbolico per l'integrazione porto-città.

Per garantire la trasparenza e l'efficacia del Piano, è stato definito un modello di monitoraggio dinamico. È stato, pertanto, individuato un set di Key Performance Indicators - KPI (indicatori di performance) che permetterà di misurare l'avanzamento di alcune azioni individuate come strategiche nonché i relativi impatti in termini di benefici prodotti per la comunità portuale.

Il POT si conclude con due roadmap: una delle azioni strategiche e una specifica legata al potenziale business dell'eolico offshore.

1.2 Finalità del POT e coerenza con la programmazione nazionale

Il POT costituisce lo strumento attraverso il quale l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio (AdSP MI) definisce, in una prospettiva temporale di medio periodo, le azioni e gli interventi da attuare nel

triennio di riferimento, assicurando la coerenza tra gli indirizzi strategici di sistema e la loro attuazione operativa nell'ambito delle attività portuali e logistiche. Il POT si inserisce in un quadro programmatorio articolato e si configura come strumento di raccordo tra la pianificazione strategica e l'azione amministrativa, operando in coerenza con il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale (DPSS) e con il Piano Regolatore Portuale (PRP).

Il POT 2026–2028 prende avvio da una valutazione dello stato di attuazione della programmazione precedente e si fonda su un'analisi del contesto macroeconomico, geopolitico e ambientale nel quale il sistema portuale ionico è chiamato a operare. Tale contesto è caratterizzato da una fase di trasformazione dell'economia globale che ha inciso sulle dinamiche del commercio internazionale, sui traffici marittimi e sull'organizzazione delle catene logistiche. La crescente volatilità degli scambi e la disomogeneità delle traiettorie di sviluppo tra le diverse aree geografiche rendono necessario un approccio pianificatorio fondato su una lettura integrata degli scenari di riferimento.

Le analisi delle principali istituzioni internazionali indicano una crescita economica globale su livelli inferiori alla media storica pre-pandemica, in un quadro caratterizzato da persistenti elementi di incertezza[1]. Le prospettive risultano condizionate dall'evoluzione delle tensioni geopolitiche e dal ritorno di politiche commerciali restrittive, con effetti diretti sui volumi degli scambi e sulla prevedibilità delle catene di approvvigionamento. In tale contesto, la crescita del commercio internazionale appare contenuta e differenziata tra le diverse aree economiche, con ricadute sull'organizzazione dei traffici marittimi.

Le tensioni geopolitiche in atto, in particolare in Europa orientale e in Medio Oriente, incidono sui mercati energetici, sulla sicurezza delle rotte marittime e sull'operatività delle infrastrutture di trasporto. Le criticità che interessano alcune direttrici strategiche della navigazione internazionale hanno determinato un allungamento delle rotte e un aumento delle distanze percorse, con effetti sui costi e sui tempi della logistica. In questo scenario, la dimensione geografica dei traffici assume una rilevanza crescente ai fini della competitività dei sistemi portuali.

Parallelamente, è in corso una riconfigurazione delle catene globali del valore, con una maggiore attenzione alla diversificazione dei rischi e alla resilienza dei sistemi di approvvigionamento. Tali processi rafforzano il ruolo dei nodi logistici in grado di garantire affidabilità, flessibilità operativa e integrazione intermodale. I porti assumono pertanto una funzione sempre più strategica non solo come

[1] https://sustainableworldports.org/newly-upgraded-iaph-world-ports-tracker-identifies-major-sustainability-and-market-trends/

punti di transito delle merci, ma come infrastrutture a supporto della sicurezza economica ed energetica dei territori.

Nel contesto europeo, queste dinamiche si inseriscono in un quadro di crescita moderata accompagnata da un impulso agli investimenti infrastrutturali e alle politiche di transizione ecologica e digitale. L'Unione Europea ha posto al centro delle proprie strategie il rafforzamento delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T), lo sviluppo dell'intermodalità e la sostenibilità dei trasporti, riconoscendo il ruolo dei porti nella competitività del mercato interno e nella resilienza delle catene di approvvigionamento.

Il 13 giugno 2024 il Consiglio dell'UE ha dato l'approvazione finale alla revisione del **Regolamento sulle TEN-T**. La revisione include alcune novità sostanziali. Accanto ai corridoi core, da ultimare entro il 2030, e alla Comprehensive Network, da realizzare in particolare tra gli snodi non fondamentali entro il 2050, è stata introdotta la nuova categoria dell'"Extended Core Network" da completare entro il 2040. Quest'ultima categoria è finalizzata a velocizzare il completamento di alcuni progetti di fondamentale importanza europea, soprattutto per quel che riguarda i collegamenti ferroviari transfrontalieri mancanti.

Tali indirizzi trovano riscontro nella programmazione nazionale. Il **Documento programmatico di finanza pubblica 2025**[2], nell'Allegato dedicato alle strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica, conferma la centralità dello sviluppo del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT), anche in considerazione della scadenza del 2026 per il completamento degli interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare. In tale ambito, assumono rilievo la valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, l'innovazione tecnologica e la transizione digitale per l'ottimizzazione dei flussi di traffico, nonché il rafforzamento della sicurezza e della resilienza delle infrastrutture.

Il quadro programmatorio nazionale richiama inoltre il potenziamento degli assi ferroviari, il miglioramento delle interconnessioni tra porti e nodi logistici e il rafforzamento del trasporto marittimo e della funzionalità del sistema portuale. Tali indirizzi risultano coerenti con il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica** (PSNPL)[3] e trovano attuazione attraverso gli investimenti sostenuti dal PNRR, dal Piano complementare e dalle più recenti leggi di bilancio.

[2] https://www.mef.gov.it/export/sites/MEF/documenti-pubblicazioni/doc-finanza-pubblica/doc/DPFP/DPFP_2025.pdf
[3] https://www.assoporti.it/media/1373/psnpl.pdf

Rileva altresì il documento "*Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro*"[4], pubblicato dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) il 21 ottobre 2022, che propone un'impostazione della pianificazione come processo dinamico, in grado di adattarsi all'evoluzione delle condizioni esterne e di aggiornarsi sulla base di verifiche periodiche, con l'obiettivo di rafforzare la sostenibilità e la resilienza del sistema dei trasporti e della logistica.

Il quadro delineato trova ulteriore declinazione nel Decreto interministeriale Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) n. 167 del 4 luglio 2025, che individua misure finalizzate al raggiungimento dell'autonomia energetica nazionale e al sostegno degli investimenti nel Mezzogiorno, attraverso lo sviluppo di un polo strategico nazionale nel settore della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. In tale ambito, sono individuate anche aree demaniali del porto di Taranto, con riferimento all'ammodernamento della banchina del Molo Polisettoriale[5].

Alla luce di quanto sopra, il porto di Taranto e il sistema portuale ionico assumono una valenza strategica nel contesto nazionale ed europeo. Il contesto macroeconomico e geopolitico delineato rende pertanto necessario un esercizio di pianificazione coerente, flessibile e orientato all'attuazione, capace di coniugare una visione di medio-lungo periodo con le esigenze operative derivanti da uno scenario in continua evoluzione. In tale prospettiva, il POT 2026–2028 si configura come strumento essenziale per orientare l'azione dell'AdSP MI, assicurando la coerenza delle azioni previste con le priorità nazionali ed europee in materia di mobilità, trasporti, logistica e sviluppo sostenibile.

[4] https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-10/Mobilit%C3%A0%20e%20logistica%20sostenibili_Appendice_20221021.pdf
[5] https://port.taranto.it/index.php/it/news-it/2704-news-del-31-01-2026-il-porto-come-hub-energetico-e-del-cambiamento-da-taranto-una-visione-condivisa-per-lo-sviluppo-sostenibile-dalla-viceministra-gava-l-impegno-fondi-e-semplificazioni-per-creare-economia-salvaguardando-salute-e-territorio

1.3 Il quadro normativo di riferimento

Il POT costituisce lo strumento programmatorio attraverso il quale sono definite, nel triennio di riferimento, le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, gli obiettivi di traffico, le priorità di intervento infrastrutturale e le misure di accompagnamento funzionali all'evoluzione del sistema portuale. La sua disciplina trova fondamento nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata e integrata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, che ha riformato l'assetto della governance portuale nazionale.

L'articolo 9, comma 5, lettera b), della legge n. 84 del 1994 qualifica il POT come atto concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e logistiche, soggetto a revisione annuale e approvato dal Comitato di Gestione su proposta del Presidente. In tale previsione normativa, il POT assume una posizione centrale nel ciclo di pianificazione portuale, configurandosi come lo strumento attraverso il quale trovano concreta attuazione gli indirizzi strategici di sistema, in coerenza con il DPSS e con il PRP.

Il decreto legislativo n. 169 del 2016, istituendo le Autorità di Sistema Portuale e rafforzando il principio di unitarietà della pianificazione, ha ulteriormente valorizzato il ruolo del POT quale atto programmatorio essenziale, funzionale al coordinamento dello sviluppo portuale e logistico all'interno dei singoli sistemi. In tale contesto, il POT non si limita a rappresentare un documento di indirizzo interno, ma si configura come strumento di governo del sistema portuale, idoneo a orientare le scelte infrastrutturali, organizzative e operative nel breve e medio periodo.

Le funzioni attribuite dalla legge n. 84 del 1994 alle Autorità di Sistema Portuale, ed in particolare quelle di indirizzo, programmazione e coordinamento previste dall'articolo 6, trovano nel POT il principale strumento di espressione programmatoria. Il POT consente infatti di ricondurre a un quadro unitario le attività di sviluppo del porto, la gestione delle infrastrutture comuni, l'organizzazione dei servizi portuali e il raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali, assicurando coerenza tra obiettivi strategici e azione amministrativa.

La centralità del POT emerge in modo particolarmente evidente anche nella disciplina della pianificazione transitoria. L'articolo 5, comma 1-sexies, della legge n. 84 del 1994 attribuisce al POT una funzione specifica e autonoma nei casi in cui, nelle more dell'approvazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, si renda necessario realizzare opere in via d'urgenza. In tali ipotesi, è il POT a poter definire, in via transitoria, la destinazione funzionale di alcune aree, nel rispetto delle funzioni ammesse dalla legge e previa specifica approvazione ministeriale e verifica di assoggettabilità a VAS. Tale previsione conferma il ruolo del POT quale atto dotato di rilevanza giuridica propria all'interno dell'ordinamento portuale.

Ulteriore conferma della rilevanza del POT è rinvenibile nelle disposizioni che ne presidiano i tempi di approvazione. L'articolo 7, comma 3, della legge n. 84 del 1994 collega espressamente il mancato rispetto dei termini per l'approvazione del POT a conseguenze rilevanti sul piano della governance, a dimostrazione del carattere essenziale di tale strumento per il corretto esercizio delle funzioni di programmazione del sistema portuale.

Sotto il profilo procedurale, l'articolo 8, comma 3, lettera c), della legge n. 84 del 1994 individua nel POT l'atto che il Presidente sottopone al Comitato di Gestione per l'approvazione, mentre l'articolo 9, comma 5, ribadisce che il POT deve essere approvato entro termini definiti e sottoposto a revisione annuale. Anche in questo caso, il procedimento è chiaramente strutturato attorno al POT, che rappresenta l'oggetto centrale dell'azione degli organi dell'Autorità di Sistema Portuale.

Il procedimento di formazione del POT è inoltre arricchito da un momento di confronto partenariale. L'articolo 11-bis, comma 3, della legge n. 84 del 1994 attribuisce all'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare (OPRM) funzioni consultive in ordine all'adozione del POT, rafforzando la dimensione partecipativa del processo programmatorio e confermando la centralità del POT quale atto di sintesi tra interessi pubblici e istanze del sistema economico-sociale.

Alla luce del quadro normativo delineato, il POT 2026–2028 si configura come il fulcro del sistema di pianificazione portuale nel breve-medio periodo, rappresentando lo strumento attraverso il quale vengono esercitate, in modo coordinato e coerente, le funzioni di programmazione previste dalla legge n. 84 del 1994.

La centralità del POT emerge non solo sul piano procedurale, ma anche sotto il profilo sostanziale, quale atto capace di orientare lo sviluppo del sistema portuale ionico in coerenza con le finalità dell'ordinamento, con gli indirizzi nazionali ed europei e con le esigenze di evoluzione del contesto economico, logistico e infrastrutturale.

1.4 Il Piano Integrato di Attività e Organizzazione – PIAO 2026/2028

Il vigente PIAO 2026-2028[6] resta formalmente ancorato agli obiettivi strategici del POT 2023-2025 (revisione 2024), esso è stato strutturato per garantire una transizione fluida e una piena coerenza sostanziale con la nuova programmazione di cui al presente POT.

[6] https://port.taranto.it/albopretorio/index.php?option=com_content&view=article&id=2168:decreto-09-2026-piano-integrato-di-attivita-ed-organizzazione-piao-2026-2028-approvazione-ed-adozione-del-piano&catid=58&lang=it&Itemid=244

Il PIAO potrà essere oggetto di una specifica **revisione** per recepire formalmente ogni aggiornamento derivante dalla strategia inclusa nel presente documento.

Pertanto, partendo dagli obiettivi del vigente PIAO, i due documenti troveranno sinergia programmatica nei seguenti ambiti:

- Transizione green
- Sviluppo dei traffici
- Transizione digitale
- Governance e cooperazione

1.5 Sintesi dei risultati del triennio precedente

Il POT 2023-2025 AdSP MI ha rappresentato una vera e propria dichiarazione d'intenti per trasformare lo scalo jonico in un polo polifunzionale, innovativo e sostenibile. La strategia si è articolata su sei obiettivi che hanno mirato a generare valore per il territorio, integrandoli con la tutela ambientale e il benessere sociale, secondo il paradigma ESG (Environment, Social, Governance).

Il primo driver del cambiamento è stata la *Business Intelligence* all'interno della quale confluiva la digitalizzazione delle operazioni portuali. L'obiettivo mirava a rendere Taranto uno "Smart Port" capace di monitorare i flussi in tempo reale e semplificare la burocrazia. Tra le azioni principali spicca l'implementazione del Port Community System (PCS), ora in fase di migrazione sul Polo Strategico Nazionale (PSN) per garantire i massimi standard di sicurezza e interoperabilità con l'Agenzia delle Dogane e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto (CGCP). In parallelo, il porto ha iniziato a dotarsi di un'infrastruttura 5G per abilitare servizi avanzati come la videosorveglianza intelligente e l'automazione dei terminal.

La transizione ecologica è stata l'anima "verde" del piano. L'AdSP ha puntato a fare di Taranto un punto di riferimento per le energie rinnovabili, valorizzando seppur non direttamente progetti pionieristici già avviati come Beleolico, il primo parco eolico offshore del Mediterraneo. Le azioni hanno previsto l'elettrificazione delle banchine (OPS) grazie ai fondi del PNRR, che permetteranno alle navi ormeggiate di spegnere i motori termici. Queste azioni, tuttavia, hanno subito dei ritardi e sono iniziate nel 2026. L'approccio si estende all'economia circolare, con un set di azioni volte a dare nuovo impulso al sistema di gestione dei rifiuti portuali.

Un porto cresce solo se in armonia con il suo territorio. Progetti come lo sviluppo del waterfront nel Mar Grande e il recupero dell'area "Ex Torpediniere" restituiranno spazi pubblici alla cittadinanza, aprendo lo scalo al turismo nautico e culturale. Un ruolo chiave è stato svolto dall'Open Port, un *exhibition* center che passerà dalla dimensione virtuale a quella fisica per raccontare la storia e il futuro del porto alle scuole e ai visitatori.

Per competere sui mercati globali, Taranto deve potenziare i suoi collegamenti terrestri. Il completamento delle opere finanziate dal PNRR, come la nuova diga foranea e il rafforzamento dei binari ferroviari (portando i moduli a 750 metri), è stato valutato come azione fondamentale per favorire lo *shift* modale dalla gomma al ferro. In questo scenario si inseriva l'Eco Industrial Park, un'area di 750.000 mq destinata a ospitare imprese attive nella *green economy*, beneficiando dei regimi agevolativi della ZES Unica e della Zona Franca Doganale. Tutte queste azioni sono in parte iniziate e contano di vedere la luce nel corso del presente POT 2026-2028.

L'internazionalizzazione è vista come uno strumento per diversificare i traffici e ridurre la dipendenza dal settore siderurgico. Le azioni di marketing territoriale hanno puntato a posizionare lo scalo come hub logistico strategico lungo i corridoi TEN-T. Infine Taranto già premiata[7] come destinazione crocieristica dell'anno 2022, ha confermato capacità dello scalo di attrarre i grandi player mondiali del turismo. La crocieristica si sta affermando come un settore strategico per il futuro del porto e del territorio: la crescita del segmento, nel suo insieme, è un impulso capace di generare ricadute economiche importanti per l'intera filiera territoriale. La crescente attività e attrattività crocieristica rappresentano, in primo luogo, una spinta per la logistica intermodale: sviluppare le crociere significa anche contribuire ad incrementare servizi di trasporto e mobilità sul territorio regionale. Nel 2025, ad esempio, la sinergia con Costa Crociere ha portato circa 11.200 passeggeri ad usufruire di un'esperienza di *fly&cruise* di qualità, valorizzando il porto jonico come destinazione internazionale in grado di offrire servizi di prim'ordine.

Infine, il piano dedica grande attenzione alla Governance e Accountability. L'Ente si è impegnato a essere una "casa di vetro", digitalizzando i processi interni e migliorando la rendicontazione sociale in termini di accountability. L'obiettivo finale è una gestione efficiente che sappia ascoltare le istanze di tutti gli stakeholder, assicurando una *social license to oparate*.

[7] https://port.taranto.it/index.php/it/news-it/2332-news-del-15-09-2022-il-porto-di-taranto-destinazione-dell-anno-ai-seatrade-cruise-awards

2 Analisi del contesto e del mercato

2.1 Il contesto globale, internazionale ed europeo

2.1.1 Quadro generale

Il POT dell'AdSP MI si inserisce in una fase storica di profonda transizione dell'economia globale, caratterizzata dalla sovrapposizione di fattori macroeconomici, geopolitici e strutturali che stanno modificando in modo sostanziale le dinamiche del commercio internazionale e, conseguentemente, l'organizzazione dei sistemi di trasporto e logistica.

Il 4 marzo 2026 segna un punto di svolta per la governance marittima continentale: la Commissione Europea ha adottato simultaneamente la Nuova Strategia Portuale dell'UE e la Strategia Marittima Industriale dell'UE. Questo doppio binario normativo eleva i porti, lo shipping e la cantieristica a pilastri vitali per la sicurezza e la difesa dell'Unione, oltre che per la crescita economica. In un'epoca segnata da una competizione globale aggressiva e da una transizione energetica senza precedenti, l'UE impone oggi una visione di "Autonomia Strategica". Per l'AdSP MI, l'allineamento del POT 2026-2028 è un prerequisito di conformità strategica per garantire la rilevanza del porto di Taranto nel nuovo scacchiere geoeconomico europeo.

La strategia adottata a marzo 2026 definisce un perimetro d'azione vincolante basato su quattro direttrici fondamentali di seguito brevemente descritte assieme al mandato della Commissione:

- Competitività: rafforzamento del settore marittimo UE di fronte alla concorrenza internazionale, integrando Ricerca e Innovazione;
- Sostenibilità: gestione della transizione energetica accelerata e decarbonizzazione del comparto shipping e portuale;
- Sicurezza: protezione proattiva delle infrastrutture critiche necessarie per il commercio e la difesa degli interessi UE;
- Resilienza: capacità sistemica di assorbire e reagire ai rischi globali emergenti e alle crisi delle catene di approvvigionamento.

L'ammodernamento delle infrastrutture di Taranto e le azioni previste nel presente POT riflettono con precisione le priorità di salvaguardia definite a livello centrale secondo le seguenti azioni previste a livello europeo:

Rafforzamento della competitività - Research & Innovation: la modernizzazione non si limiterà alla banchina, ma dovrà includere l'automazione dei processi e l'adozione di tecnologie digitali avanzate per colmare il gap con i competitor extra-UE.

Transizione energetica e sostenibilità: la pianificazione locale dovrà agire come driver per la decarbonizzazione dello shipping, accelerando l'elettrificazione delle banchine (OPS) e la creazione di hub per i combustibili alternativi, in piena coerenza con gli obiettivi della Commissione.

Sicurezza e difesa delle infrastrutture critiche: data la posizione baricentrica di Taranto nel Mediterraneo, il POT deve includere protocolli di hardening delle infrastrutture fisiche e cibernetiche. Il porto non è solo un nodo logistico, ma un asset di sicurezza nazionale ed europea.

Resilienza contro i rischi globali emergenti: è imperativo che il POT analizzi e mitighi i rischi globali descritti nella comunicazione UE del 4 marzo. Questo include la diversificazione delle rotte e la resilienza strutturale contro le interruzioni geopolitiche che influenzano i flussi marittimi nel Mediterraneo.

La gestione del Porto di Taranto evolverà verso un modello integrato che abbracci la EU Industrial Maritime Strategy. Non è sufficiente gestire la logistica; Taranto deve capitalizzare la propria eredità industriale per rivitalizzare la cantieristica (shipbuilding) e le riparazioni navali.

"I settori dei porti, dello shipping e della cantieristica sono vitali per il commercio e la difesa dell'UE; di fronte alla competizione globale e alla transizione energetica, queste industrie devono rimanere forti per garantire l'autonomia e la crescita dell'Unione." (Commissione Europea, Communication on the EU Industrial Maritime Strategy, 4 Marzo 2026).

L'Autorità Portuale dunque promuoverà sinergie con l'industria cantieristica locale, trasformando il porto in un hub industriale dove la costruzione e la manutenzione di navi tecnologicamente avanzate supportino l'autonomia industriale marittima dell'Unione.

Il Porto di Taranto si allinea, inoltre, alla strategia europea Global Gateway[8], posizionandosi come nodo resiliente e sicuro nelle catene di approvvigionamento globali. Attraverso lo sviluppo di infrastrutture sostenibili e digitali, lo scalo jonico contribuisce a rafforzare i corridoi logistici tra Europa, Africa e Asia, garantendo standard elevati di cybersecurity e sostenibilità ambientale.

Guardando agli attuali scenari geopolitici internazionali e al ruolo strategico dei porti per lo sviluppo infrastrutturale, energetico ed occupazionale del Mediterraneo, è necessario fare un accenno al "Piano Mattei", che guarda alle politiche di vicinato in termini non solo squisitamente geopolitici ma anche e

[8] https://commission.europa.eu/topics/international-partnerships/global-gateway_en

soprattutto energetici, infrastrutturali e culturali. Taranto, grazie al suo posizionamento privilegiato nel cuore dell'area Med, può ambire a svolgere un ruolo pivot nella nuova piattaforma di sviluppo sottesa al Piano che punta, tra l'altro, a trasformare il Mediterraneo nell'hub energetico d'Europa. Tali tematiche rappresentano, infatti, una grande opportunità per il territorio, anche nell'ottica di poter ambire a fungere da luogo di attrazione per investimenti a livello internazionale e snodo marittimo per le principali rotte commerciali con i Paesi del Nord Africa.

Le analisi delle principali istituzioni economiche internazionali convergono nell'individuare un quadro di crescita globale moderata, inferiore ai livelli medi del periodo pre-pandemico, ma complessivamente resiliente rispetto alla moltiplicazione dei fronti di crisi. Secondo il Fondo Monetario Internazionale, nel periodo 2025–2027 il PIL mondiale cresce a un ritmo prossimo al 3,3%, con una lieve decelerazione attesa nel 2027.

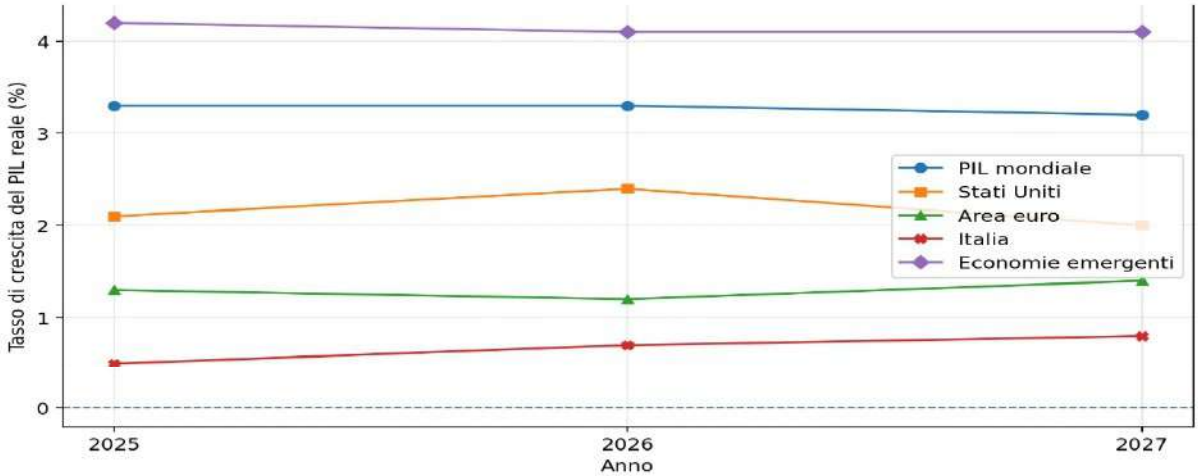


Figura 1 Crescita economica globale e divergenze tra principali aree. WEC 2026.

La crescita globale è infatti sostenuta prevalentemente dalle economie emergenti, in particolare India e Cina, mentre le economie avanzate mostrano una dinamica più debole, condizionata dall'inasprimento delle condizioni finanziarie, dalla riduzione degli investimenti privati e da un contesto geopolitico instabile. All'interno dell'Unione Europea, la crescita rimane contenuta e strutturalmente fragile. L'Italia, in particolare, si colloca stabilmente nella parte bassa della distribuzione europea dei tassi di crescita, evidenziando criticità strutturali che accrescono il ruolo strategico degli investimenti infrastrutturali e del sistema logistico-portuale quale fattore abilitante della competitività del sistema produttivo.

Il rallentamento della crescita economica globale si riflette direttamente sull'andamento del commercio internazionale. Dopo la fase di recupero registrata nel 2024, il 2025 segna una contrazione dei volumi scambiati, con una ripresa solo parziale prevista nel 2026.

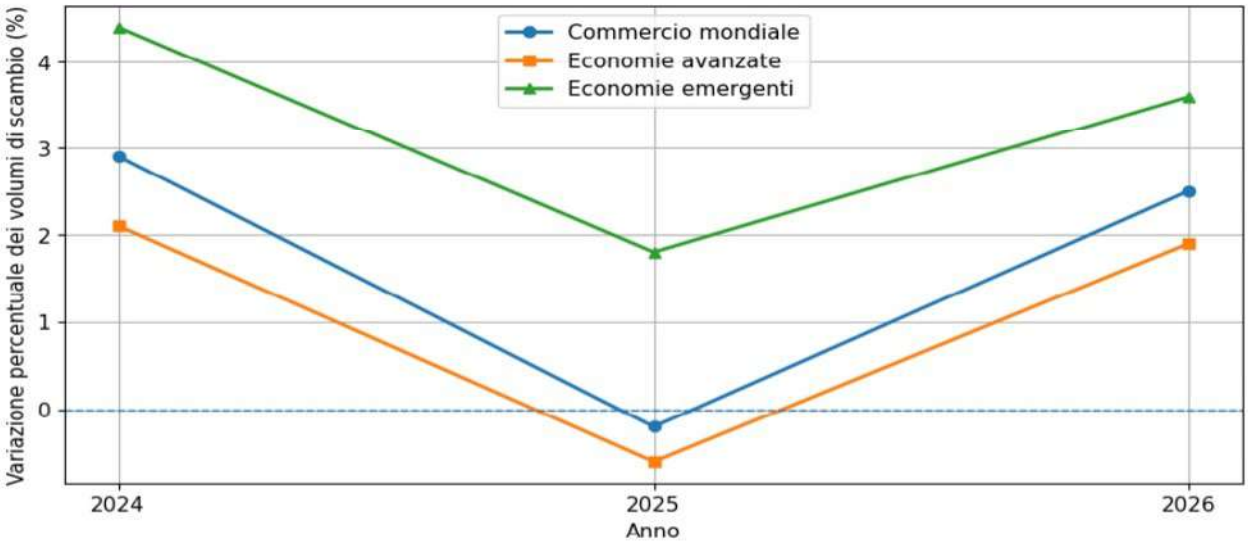


Figura 2 Andamento del commercio internazionale di beni e divergenze regionali. Evidenza degli effetti shock geopolitici e tariffari. WTO, elaborazioni 2024-2026.

In tale contesto, il ritorno di politiche protezionistiche, in particolare da parte degli Stati Uniti, ha inciso in modo significativo sui costi del commercio internazionale e sulla prevedibilità degli scambi. Le misure tariffarie, unite alle contromisure adottate dai principali partner commerciali, hanno contribuito a un indebolimento del sistema multilaterale del commercio e ad una crescente frammentazione degli scambi globali. Parallelamente, i conflitti in Ucraina e in Medio Oriente continuano a produrre effetti rilevanti sui mercati energetici, sulle catene di approvvigionamento di materie prime strategiche e sulla stabilità finanziaria di numerose economie.

Questi fattori hanno accelerato i processi di riconfigurazione delle catene globali del valore, favorendo strategie di *reshoring, nearshoring e friendshoring*. Tali strategie, se da un lato mirano a ridurre l'esposizione ai rischi geopolitici, dall'altro comportano una riduzione dell'efficienza complessiva del sistema commerciale e una maggiore pressione sui nodi logistici e infrastrutturali.

Per il sistema portuale, ciò si traduce in una crescente esigenza di flessibilità, adattabilità e capacità di intercettare flussi diversificati in un contesto di elevata incertezza.

2.1.2 *Trasporto marittimo: evoluzione strutturale, volatilità e riorganizzazione delle rotte*

Il trasporto marittimo continua a rappresentare l'infrastruttura portante del commercio internazionale, movimentando oltre l'80% dei volumi globali di merci. La sua centralità rende il settore particolarmente sensibile agli shock macroeconomici e geopolitici, ma al contempo ne rafforza il ruolo strategico quale elemento essenziale per la sicurezza economica e la continuità degli scambi.

Secondo UNCTAD, nel 2024 i volumi del commercio marittimo mondiale hanno raggiunto circa 12,7 miliardi di tonnellate, con una crescita del 2,2% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, l'analisi delle tonnellate-miglia evidenzia un incremento significativamente superiore, pari a circa il 5,9%, a testimonianza dell'allungamento delle distanze percorse dalle navi e della crescente complessità delle reti di trasporto.

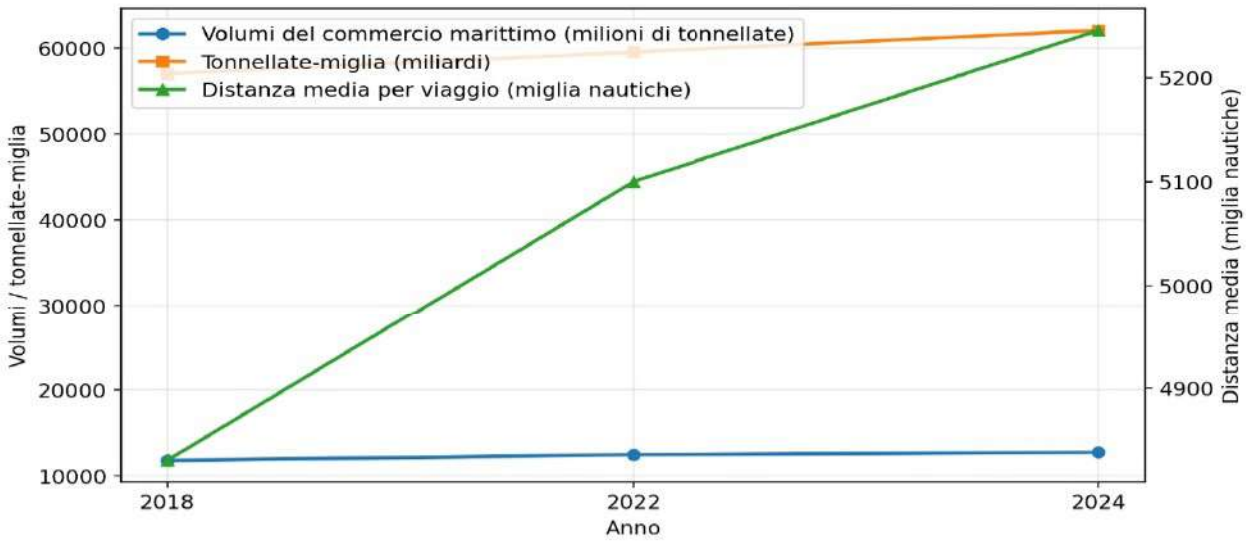


Figura 3 Evoluzione del trasporto marittimo globale. UNCTAD 2025.

L'aumento delle tonnellate-miglia riflette una tendenza di lungo periodo, accentuata negli ultimi anni dalle interruzioni e dalle criticità lungo alcune direttrici strategiche del traffico marittimo mondiale, in particolare nel Mar Rosso e nel Canale di Panama. Le deviazioni di rotta, in particolare lungo il Capo di Buona Speranza, hanno determinato un incremento dei tempi di percorrenza, dei costi operativi e dell'esposizione ai rischi logistici.

Nel breve periodo, UNCTAD[9] ha previsto per il 2025 una crescita molto contenuta dei volumi marittimi, con una maggiore resilienza del segmento containerizzato rispetto alle rinfuse. Nel medio periodo, la crescita media annua dei traffici via mare è stimata intorno al 2%, confermando una decelerazione strutturale rispetto ai decenni precedenti. Tale dinamica è riconducibile all'indebolimento del legame tra crescita economica e commercio, all'aumento delle barriere commerciali e alla frammentazione geopolitica.

Il contesto operativo del trasporto marittimo è inoltre caratterizzato da una volatilità crescente dei noli e da fenomeni persistenti di congestione portuale. Questi elementi incidono sull'affidabilità delle catene di approvvigionamento e rafforzano la necessità di una pianificazione infrastrutturale orientata alla resilienza e alla riduzione delle vulnerabilità sistemiche.

In risposta a tali dinamiche, si assiste a una progressiva riorganizzazione delle rotte e dei corridoi di connettività globale con il ruolo crescente di iniziative quali il corridoio India–Medio Oriente–Europa (IMEC), il Middle Corridor attraverso l'Asia centrale e le rotte alternative al Canale di Suez. Tali corridoi rispondono all'esigenza di diversificare il rischio logistico e di rafforzare la resilienza delle catene di approvvigionamento globali.

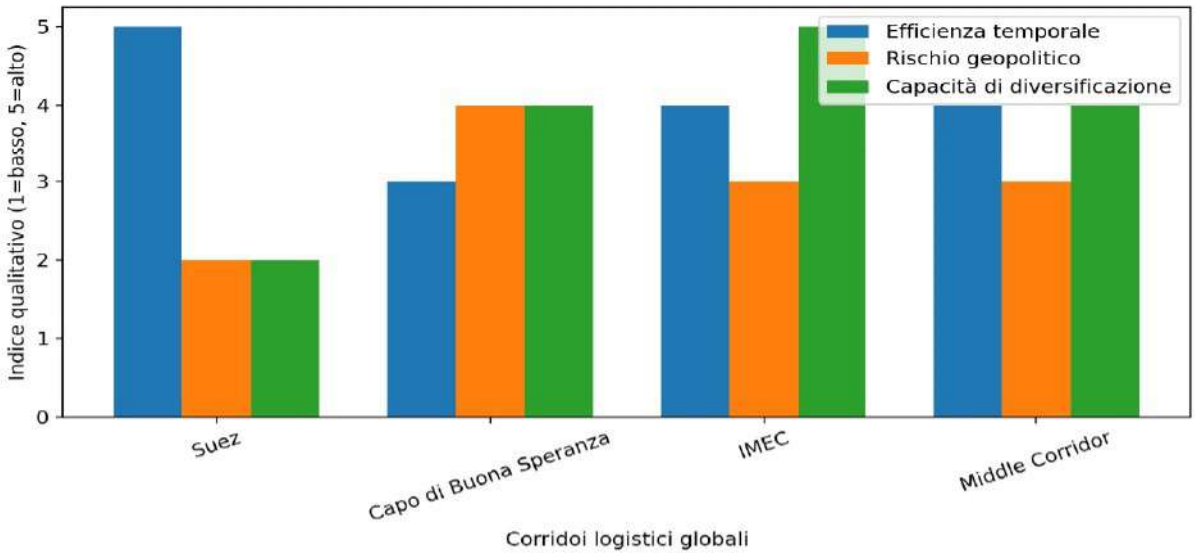


Figura 4 Confronto tra rotte tradizionali e corridoi alternativi.

[9] https://unctad.org/news/stormy-seas-global-shipping-unctad-warns-uncertainty-volatility-and-rising-costs#:~:text=Global%20shipping%2C%20moving%20over%2080,Get%20the%20dataDownload%20image

2.1.3 Europa, Mediterraneo e sistema portuale: resilienza, competizione e sostenibilità

Nel contesto della riorganizzazione delle rotte globali, il Mediterraneo continua a svolgere un ruolo centrale nella geografia del commercio marittimo internazionale. I porti del bacino hanno dimostrato una significativa capacità di adattamento alle tensioni geopolitiche e alle deviazioni di traffico, confermandosi come piattaforme logistiche strategiche per i collegamenti tra Europa, Asia e Africa.

Secondo le elaborazioni SRM–Intesa Sanpaolo, nel 2024 i principali porti del Mediterraneo hanno movimentato complessivamente circa 62 milioni di TEU, con una crescita del 5,1% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, tale crescita è stata accompagnata da una redistribuzione dei flussi tra le diverse aree del bacino.

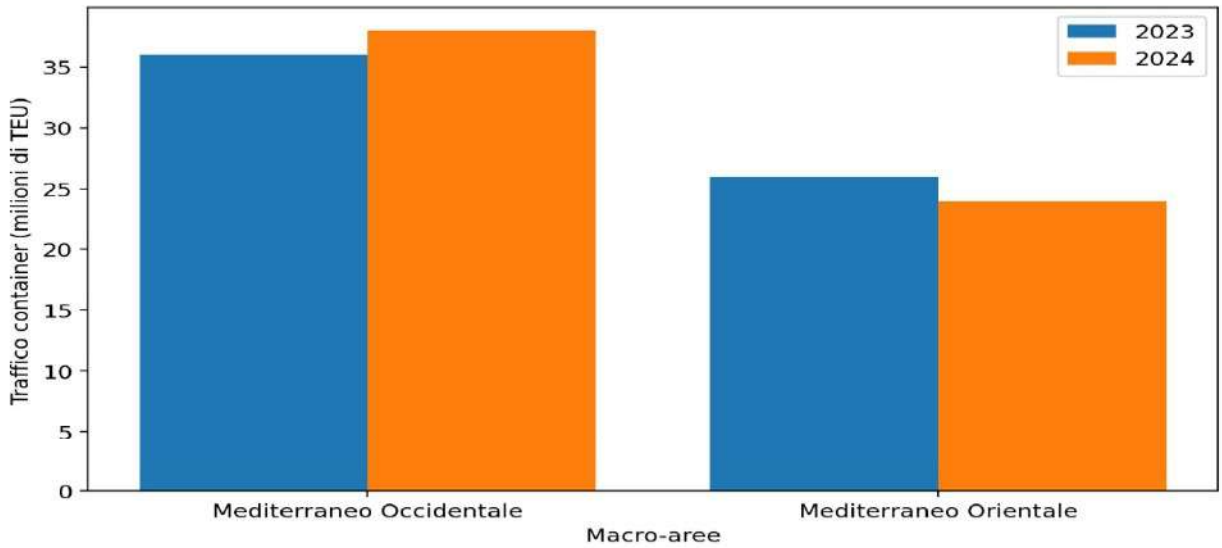


Figura 5 Redistribuzione dei traffici container nel Mediterraneo. SRM 2025.

All'interno dell'Unione Europea, i porti assumono una funzione sempre più articolata e strategica. Essi non sono più soltanto nodi di transito delle merci, ma piattaforme integrate che svolgono funzioni logistiche, industriali ed energetiche. In particolare, i porti europei sono sempre più coinvolti nella gestione delle filiere energetiche, nella produzione e distribuzione di energie rinnovabili e nel supporto alla transizione ecologica.

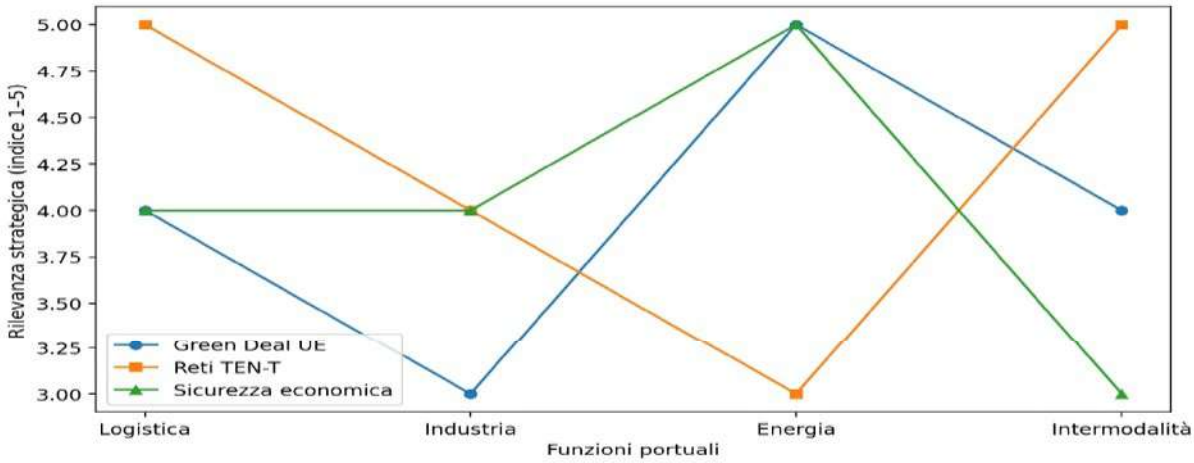


Figura 6 Ruolo multifunzionale dei porti nelle politiche europee. Commissione Europea.

In tale contesto, la competizione tra porti si intensifica sia all'interno del bacino mediterraneo sia a livello globale.

> *La capacità di attrarre traffici e investimenti dipende sempre più dalla qualità delle infrastrutture, dall'efficienza dei servizi logistici, dall'integrazione intermodale e dalla capacità di rispondere alle esigenze di sostenibilità ambientale.*

2.2 Il contesto nazionale

2.2.1 Intermodalità e reti TEN-T: implicazioni per la pianificazione portuale

L'Italia presenta una forte dipendenza dal commercio internazionale, con un rapporto (export + import)/PIL superiore al 50%, che rende il sistema portuale un asset strategico per la competitività del Paese.

Nel 2024 gli scali italiani hanno movimentato circa 481 milioni di tonnellate di merci, confermando una tenuta complessiva dei volumi e una crescita significativa del segmento containerizzato.

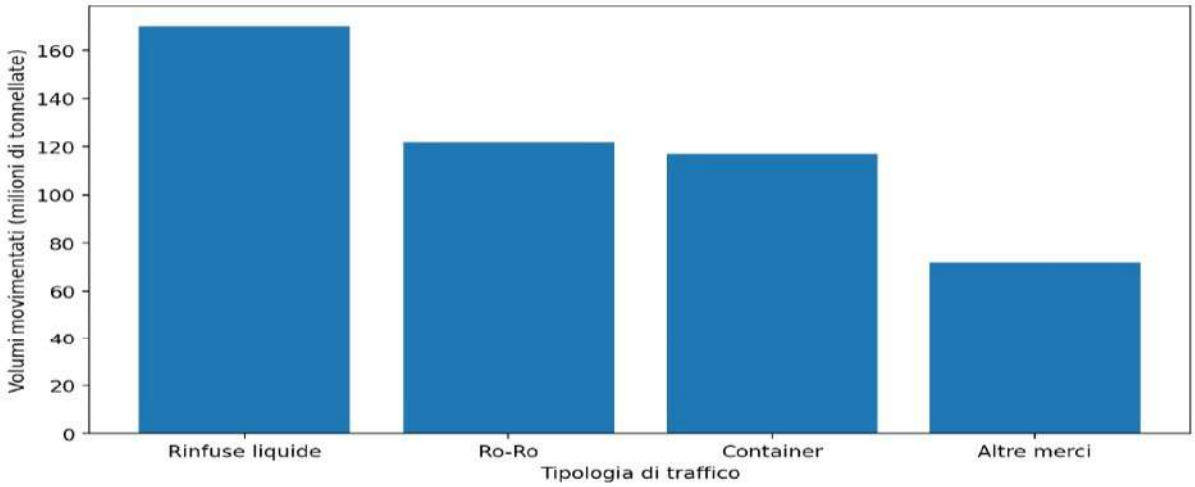


Figura 7 Struttura dei traffici portuali italiani. SRM.

Lo Short Sea Shipping (SSS) rappresenta uno dei principali punti di forza del sistema italiano. Nel Mediterraneo, il traffico a corto raggio ha raggiunto livelli record, con l'Italia al primo posto in Europa per volumi movimentati. Tale specializzazione rafforza il ruolo dei porti italiani come nodi centrali delle catene logistiche regionali ed europee.

In questo contesto, l'intermodalità mare-ferro assume un ruolo centrale nella pianificazione portuale. La quota del trasporto ferroviario merci rimane ancora limitata rispetto agli obiettivi europei, rendendo prioritario il potenziamento dei collegamenti ferroviari portuali e l'adeguamento delle infrastrutture agli standard TEN-T.

Il PNRR rappresenta un'opportunità strategica per accelerare tali investimenti. RFI ha programmato circa 5 miliardi di euro di investimenti dedicati al cluster merci, comprendenti interventi di adeguamento dei corridoi TEN-T e di potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio con i porti. C'è da aggiungere che proprio in tema di trasporto ferroviario, la Commissione Bilancio della Camera ha recentemente approvato un emendamento al Decreto Milleproroghe (decreto-legge 31 dicembre 2025, n. 200) che proroga al 31 dicembre 2030 la validità del contributo volto a sostenere le manovre ferroviarie merci nei porti. Si segnala che questa iniziativa italiana, la prima nel suo genere, ha ottenuto l'approvazione da parte della Commissione Europea, la quale ne aveva già autorizzato la durata fino a un massimo di cinque anni, ovvero fino al 2030.

Il contributo consiste in una riduzione delle tariffe per gli operatori del trasporto ferroviario merci e i loro clienti. L'erogazione potrà essere effettuata, su base volontaria, dalle Autorità di Sistema Portuale fino ad un massimo di 500.000 euro annui ciascuna, indipendentemente dal numero di scali gestiti, per un totale di 6 milioni di euro annui e 30 milioni complessivi nell'arco autorizzato. Il beneficio è

destinato agli operatori di manovra, i quali dovranno trasferire alle imprese ferroviarie il 50% del contributo secondo il modello *Ferrobonus*[10].

Il sostegno verrà calcolato per ciascun treno, basandosi sui costi effettivi e documentati dei servizi di manovra. Le stime presentate alla Commissione Europea indicano, per le imprese ferroviarie italiane, un costo medio di manovra di 793 euro per treno (lunghezza 480 metri). La diminuzione del traffico ferroviario merci registrata anche nei porti comporta un incremento delle tariffe, poiché i fornitori dei servizi di manovra devono ripartire gli elevati costi fissi su un numero inferiore di convogli.

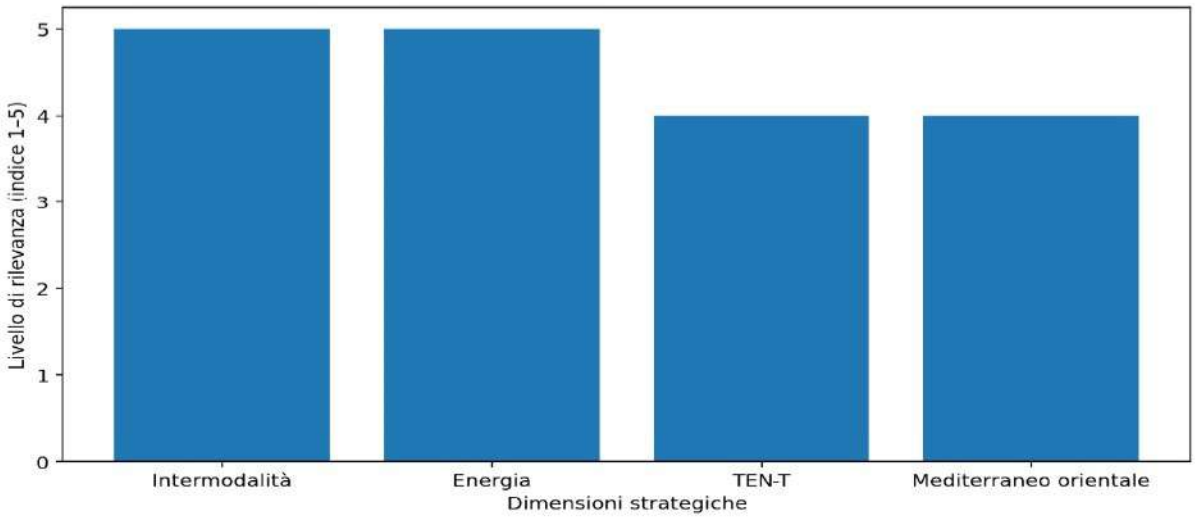


Figura 8 Posizionamento strategico del Porto di Taranto.

Il quadro di contesto delineato, supportato dall'analisi dei dati e dalle evidenze, conferma la centralità della maritime economy quale leva strategica per lo sviluppo economico e logistico. In un contesto caratterizzato da crescita moderata, instabilità geopolitica e frammentazione del commercio, i porti e le infrastrutture di connettività assumono un ruolo centrale non solo sul piano economico, ma anche su quello strategico e ambientale.

[10] Incentivo statale italiano destinato alle imprese di autotrasporto e agli operatori logistici che scelgono di trasferire il trasporto merci dalla strada alla ferrovia. Per l'annualità 2026 sono disponibili 29,4 milioni di euro. È stato inoltre approvato l'emendamento al Decreto Milleproroghe che rende strutturale il sostegno economico alla manovra ferroviaria nei porti fino al 31 dicembre 2030 (fonte: Trasportonline).

Per l'AdSP MI, il POT rappresenterà una bussola per il rafforzamento della resilienza infrastrutturale, dell'integrazione intermodale e della capacità del sistema portuale di adattarsi alle nuove geografie dei traffici, valorizzando il ruolo dei porti come nodi centrali delle reti TEN-T e come piattaforme logistiche sostenibili al servizio dello sviluppo nazionale ed europeo.

2.2.2 La riforma del sistema portuale italiano

Nel quadro delle politiche nazionali in materia di infrastrutture, trasporti e logistica, il tema della riforma del sistema portuale italiano è oggetto, da oltre due anni, di un dibattito con gli stakeholder promosso dai vertici del MIT. Tale dibattito si inserisce nel più ampio processo di rafforzamento del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica (SNIT), che il Documento di finanza pubblica 2025, nell'Allegato dedicato alle "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica", individua come priorità strategica dell'azione pubblica, anche in considerazione della scadenza del 2026 per il completamento degli interventi finanziati dal PNRR e dal Fondo complementare.

Nel medesimo documento viene richiamata, in termini generali, l'esigenza di una possibile riforma del sistema portuale, fondata sul principio del mantenimento della natura pubblica dei porti, sul rafforzamento del coordinamento della governance e sul miglioramento dell'efficienza dei processi logistici, anche attraverso l'innovazione tecnologica. Tali orientamenti si pongono in continuità con gli indirizzi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – PSNPL del 2015, che continua a costituire il riferimento di fondo per l'organizzazione e lo sviluppo del settore.

Nel corso dello scorso anno è emersa l'ipotesi di un nuovo modello di governance del sistema portuale, basato su una pianificazione strategica maggiormente coordinata a livello nazionale, su una più netta distinzione tra funzioni di indirizzo, programmazione e attuazione e su un rafforzamento dei meccanismi di integrazione tra infrastrutture, logistica e territorio.

In tale contesto, il dibattito ha riguardato anche la possibilità di armonizzare gli strumenti di pianificazione portuale, di ottimizzare la gestione delle concessioni e di rendere più efficiente l'attuazione degli investimenti infrastrutturali di rilevanza strategica.

Secondo le informazioni attualmente disponibili, il Consiglio dei Ministri avrebbe approvato, in data 22 dicembre 2025, un disegno di legge di riforma della portualità che prevede l'istituzione di un soggetto unico a controllo pubblico, denominato "Porti d'Italia S.p.A.", partecipato dal MEF e vigilato dal MIT. Tale soggetto sarebbe chiamato a gestire, in via prevalente, la progettazione, la realizzazione e la manutenzione straordinaria delle infrastrutture portuali di rilevanza strategica nazionale e

internazionale, mentre alle AdSP resterebbero attribuite le funzioni di governo territoriale, di gestione delle concessioni demaniali e di manutenzione ordinaria.

Un elemento centrale dell'assetto ipotizzato riguarda la previsione di un Accordo di programma tra il MIT e la costituenda Porti d'Italia S.p.A., della durata quinquennale, quale strumento di definizione degli interventi infrastrutturali strategici, delle priorità di investimento e delle modalità di attuazione. In tale schema, la pianificazione portuale di livello territoriale, inclusi il DPSS, il PRP e il POT, risulterebbe chiamata a raccordarsi con gli indirizzi e le scelte assunte a livello nazionale nell'ambito dell'Accordo di programma, configurando un sistema di pianificazione multilivello maggiormente integrato.

Sempre secondo le ipotesi emerse nel dibattito pubblico, l'individuazione delle opere infrastrutturali strategiche e degli interventi di manutenzione straordinaria verrebbe demandata a specifici decreti ministeriali, con l'attribuzione alla Porti d'Italia S.p.A. del ruolo di stazione appaltante unica. Tale impostazione, se confermata, potrebbe determinare una separazione più netta tra le funzioni di pianificazione e indirizzo, affidate alle AdSP e le funzioni progettuali e realizzative delle grandi opere, concentrate a livello nazionale, con possibili riflessi sulle modalità di programmazione degli interventi nei POT.

Ulteriori profili di rilievo attengono al sistema di finanziamento ipotizzato per il nuovo assetto. Dalle informazioni disponibili, sarebbe prevista l'istituzione di un Fondo per le infrastrutture strategiche di trasporto marittimo, alimentato da una quota delle tasse portuali, delle tasse di ancoraggio, delle tasse sulle merci imbarcate e sbarcate, nonché da una componente dei canoni concessori parametrata agli investimenti. Tale meccanismo potrebbe incidere sulla disponibilità di risorse finanziarie direttamente gestite dalle Autorità di Sistema Portuale e, conseguentemente, sulla capacità di queste ultime di programmare e finanziare autonomamente alcune tipologie di intervento, in particolare quelle non ricomprese tra le opere strategiche nazionali.

In questo contesto, i Piani Operativi Triennali, quali strumenti di programmazione delle azioni e degli interventi dell'AdSP nel medio periodo, potrebbero essere interessati da evoluzioni significative, sia in termini di contenuti sia di modalità di raccordo con la pianificazione nazionale. In particolare, l'eventuale sottoposizione del POT all'Accordo di programma tra MIT e Porti d'Italia S.p.A. potrebbe richiedere un più stretto allineamento tra le priorità territoriali e le strategie infrastrutturali definite a livello centrale, pur nel rispetto delle competenze attribuite alle Autorità di Sistema Portuale dalla normativa vigente.

Ad oggi, in assenza di un testo normativo ufficiale e definitivo, non è possibile formulare valutazioni conclusive sugli effetti della riforma né sulle sue ricadute operative. L'eventuale iter parlamentare dovrà

chiarire in modo puntuale l'assetto delle competenze, il ruolo degli strumenti di pianificazione strategica, inclusi i Piani Operativi Triennali, nonché le risorse finanziarie destinate a sostenere le linee di indirizzo e gli obiettivi di sviluppo del sistema portuale.

In tale quadro di incertezza, il presente POT è redatto nel pieno rispetto dell'assetto normativo vigente, assumendo le ipotesi di riforma esclusivamente come elementi di contesto istituzionale in evoluzione, da monitorare attentamente, senza che esse incidano, allo stato attuale, sulla definizione degli obiettivi, delle priorità e delle azioni programmate dall'Autorità di Sistema Portuale.

2.2.3 Traffici registrati nel 2025 e analisi dei flussi commerciali

Nel quadro delineato dagli scenari macroeconomici e geopolitici internazionali, il contesto nazionale evidenzia dinamiche articolate che incidono in modo diretto sull'evoluzione dei traffici, sull'organizzazione della logistica e sul ruolo strategico del sistema portuale italiano. L'Italia, in quanto economia fortemente orientata all'export e strutturalmente integrata nelle catene del valore europee e mediterranee, risente in maniera significativa delle trasformazioni in atto nel commercio globale, pur confermando la centralità del trasporto marittimo quale principale vettore degli scambi.

Nel 2024, secondo i dati ISTAT elaborati dal database Coeweb, il commercio complessivo dell'Italia con l'estero ha raggiunto 427,7 milioni di tonnellate, di cui 286,7 milioni di tonnellate in importazione e 141,0 milioni di tonnellate in esportazione. Tali volumi registrano una contrazione complessiva del 2,9% rispetto all'anno precedente, con una riduzione del 3,0% per le importazioni e del 2,6% per le esportazioni. Il dato riflette il rallentamento degli scambi internazionali osservato nel corso dell'anno, in un contesto segnato da incertezza geopolitica, tensioni commerciali e progressivo riassestamento delle catene di approvvigionamento.

All'interno di tale quadro, il traffico via mare continua a rappresentare la componente prevalente del commercio fisico dell'Italia. Nel 2024, i flussi marittimi hanno raggiunto 203,3 milioni di tonnellate, pari al 47,5% del traffico totale, con 146,7 milioni di tonnellate in importazione e 56,5 milioni di tonnellate in esportazione. Tuttavia, rispetto al 2023, il traffico marittimo registra una flessione significativa pari al 9,5%, con una riduzione più marcata per le importazioni (-11,8%) e più contenuta per le esportazioni (-2,9%). Tale andamento è riconducibile sia al rallentamento della domanda internazionale sia alle criticità che hanno interessato alcune rotte marittime strategiche, con effetti sui volumi e sulle rotazioni delle navi.

In termini di valore economico, nel 2024 il commercio estero dell'Italia è stato pari a 1.192,3 miliardi di euro, di cui 568,7 miliardi di euro in importazione e 623,5 miliardi di euro in esportazione. Anche in questo caso si osserva una contrazione complessiva del 2,1% rispetto all'anno precedente, con una riduzione più accentuata delle importazioni (-3,9%) e una sostanziale tenuta delle esportazioni (-0,4%). Il commercio marittimo, che ha rappresentato il 26,4% del valore complessivo degli scambi, ha raggiunto 315,1 miliardi di euro, suddivisi in 158,9 miliardi di euro in importazione e 156,2 miliardi di euro in esportazione, evidenziando un calo del 5,4% su base annua. Anche in questo caso, la flessione risulta più pronunciata per le importazioni (-9,5%) rispetto alle esportazioni (-0,9%), a conferma della maggiore resilienza della componente export.

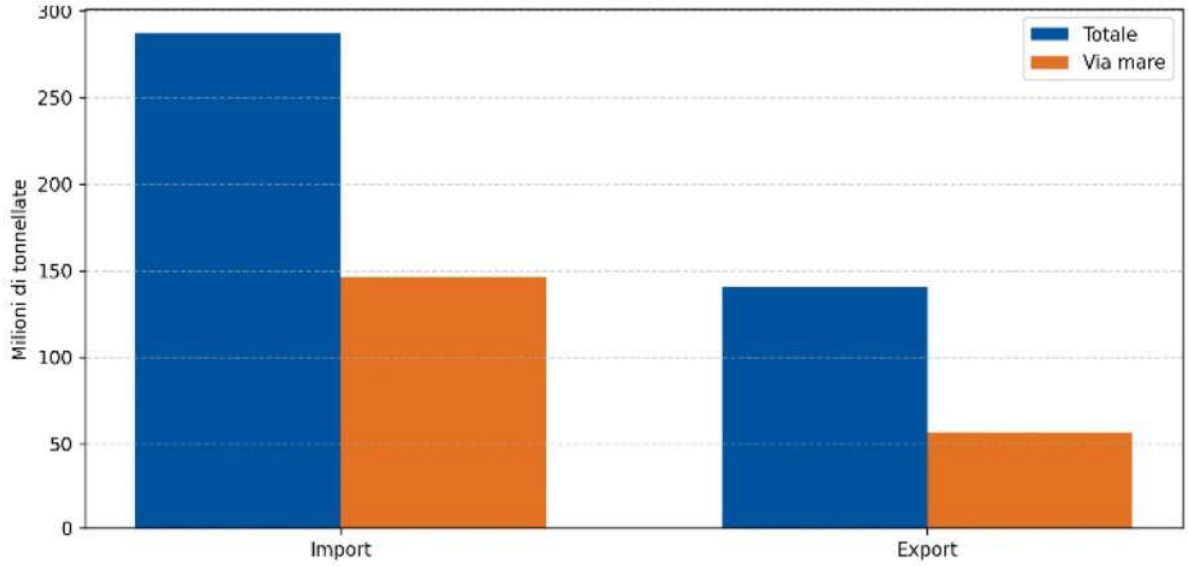


Figura 9 Commercio estero italiano 2024.

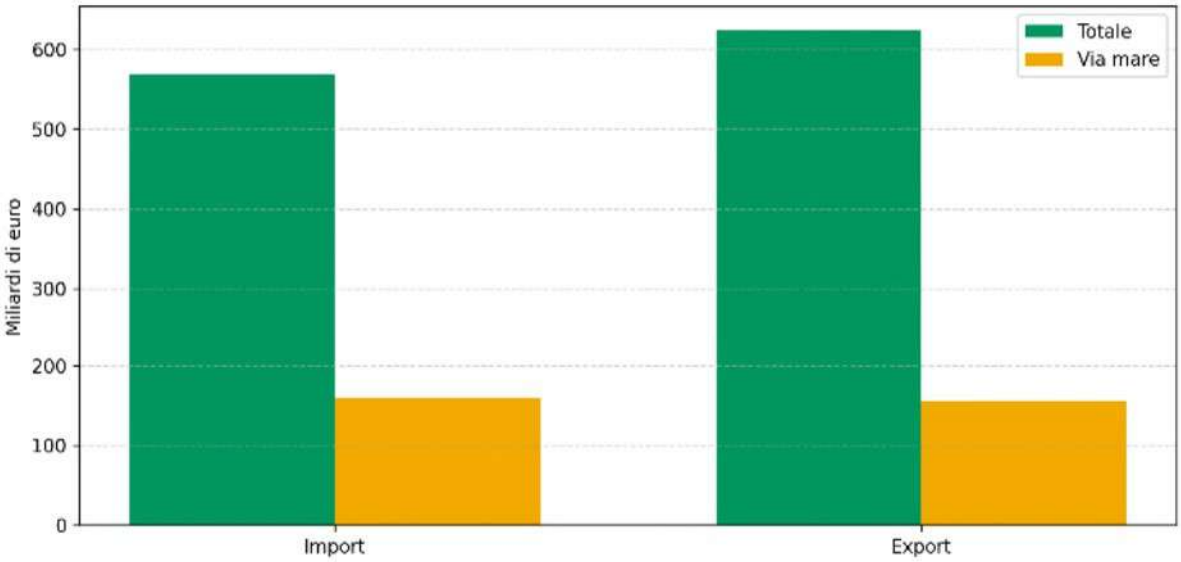


Figura 10 Commercio estero italiano (€).

Nel corso del 2025, i primi dati disponibili indicano un progressivo miglioramento del quadro nazionale dal punto di vista portuale. Secondo le elaborazioni contenute nel "Port Infographics 2–2025", realizzato da Assoporti e SRM – centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo – nel primo semestre del 2025 i porti italiani hanno movimentato quasi 250 milioni di tonnellate di merci, con un incremento dell'1,2% rispetto allo stesso periodo del 2024. Il traffico complessivo ha superato i 248 milioni di tonnellate ed è stato trainato in particolare dalla crescita dei container (+2,6%) e delle rinfuse solide, che registrano un aumento particolarmente significativo (+18,9%). Nello stesso periodo, le rinfuse liquide e il traffico Ro-Ro mostrano invece una contrazione, rispettivamente del 3,5% e dell'1%.

Dinamiche positive emergono anche nel segmento passeggeri. Nel primo semestre del 2025, i porti italiani hanno movimentato quasi 30 milioni di passeggeri, con una crescita del 5,8% rispetto all'anno precedente, mentre il traffico crocieristico ha raggiunto i 5,6 milioni di unità, anch'esso in aumento del 5,8%. Tali dati confermano il ruolo del sistema portuale non solo quale infrastruttura logistica, ma anche quale elemento centrale per la mobilità, il turismo e l'economia dei territori costieri.

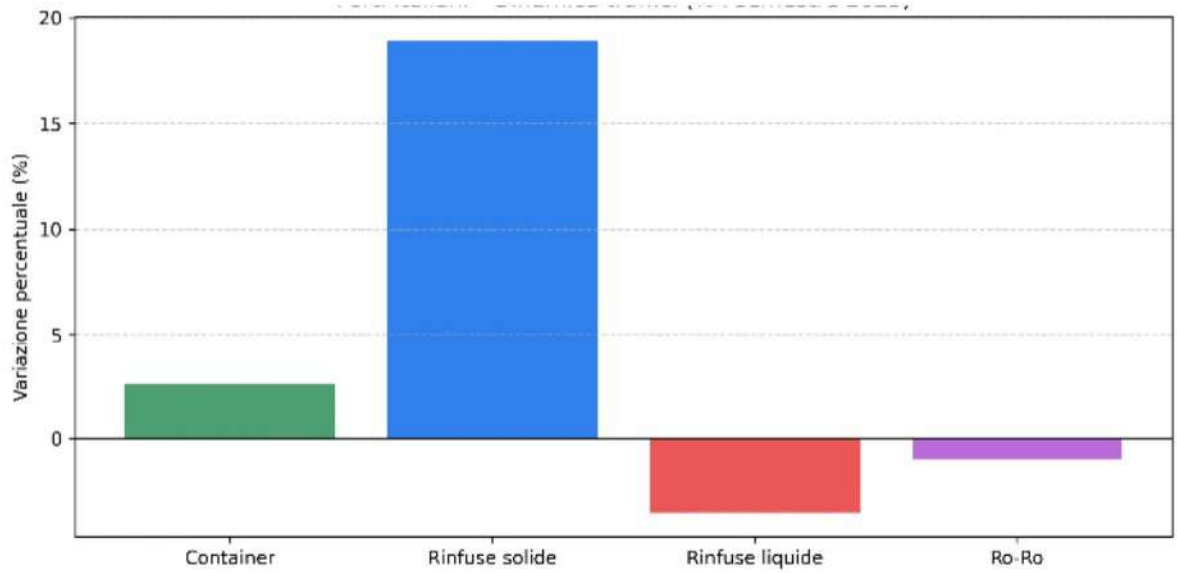


Figura 11 Porti italiani – Dinamica dei traffici (% I sem 2025).

Parallelamente alla ripresa dei volumi, prosegue il percorso di innovazione e sostenibilità infrastrutturale del sistema portuale nazionale. In particolare, l'elettrificazione delle banchine rappresenta una delle direttrici strategiche più rilevanti: nel 2025 risultano contrattualizzati o installati 25 punti di connessione per l'OPS, a testimonianza dell'impegno crescente verso la decarbonizzazione delle attività portuali e la riduzione dell'impatto ambientale delle navi in sosta. Tali interventi assumono un valore strategico anche in relazione al posizionamento dell'Italia nel contesto europeo della green port economy e alla capacità dei porti di attrarre traffici e investimenti coerenti con gli obiettivi ambientali dell'Unione europea.

Sul piano internazionale, il contesto nel quale si inserisce il sistema portuale nazionale è caratterizzato da una crescita del commercio marittimo globale che nel 2025 dovrebbe raggiungere un nuovo massimo storico pari a 12,8 miliardi di tonnellate. Il segmento container, destinato a crescere complessivamente del 14% entro il 2029, conferma la propria centralità come asset strategico del commercio mondiale. In tale scenario, il Mediterraneo rafforza il proprio ruolo, superando il Nord Europa in termini di volumi container movimentati: nel 2024, i porti mediterranei hanno superato gli 82 milioni di TEU, a fronte dei 61 milioni movimentati nei porti del Nord Europa.

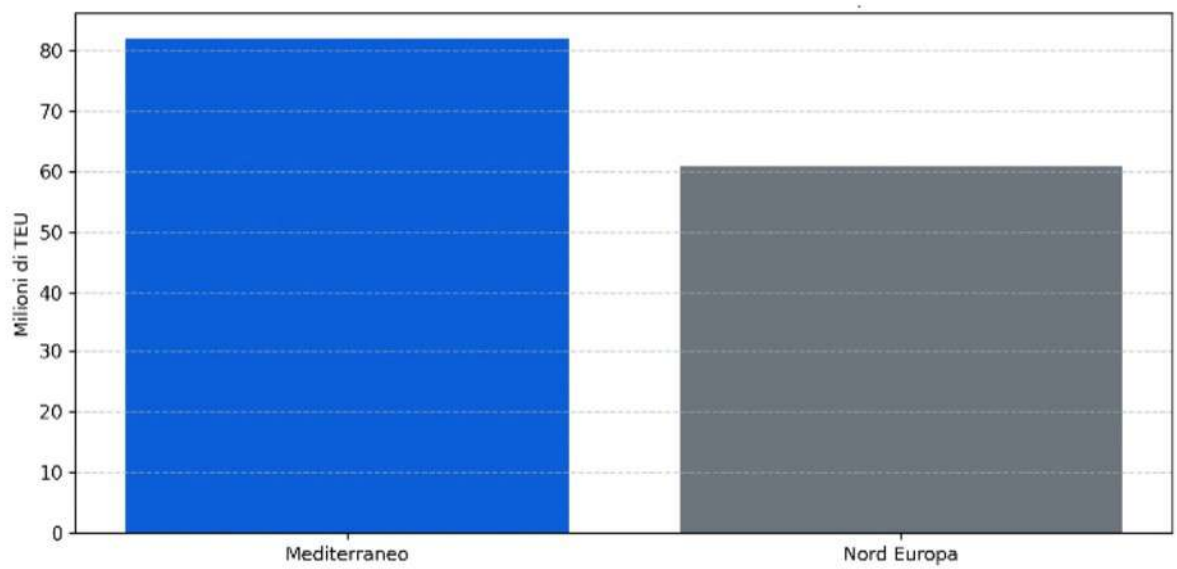


Figura 12 Traffico container 2024. Confronto aree europee.

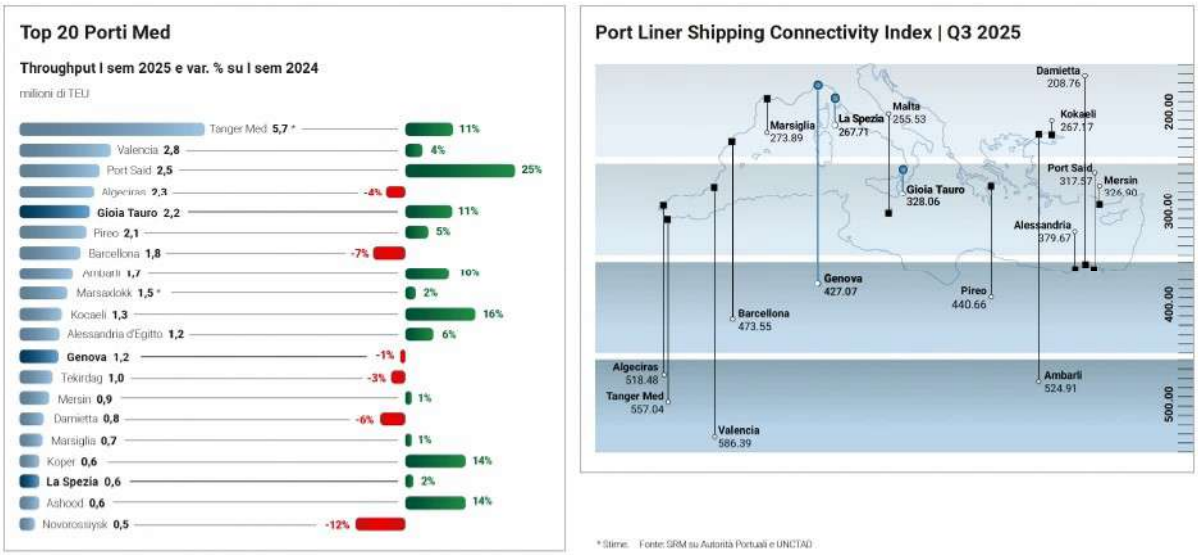


Figura 13 Prestazioni e connettività dei porti del Mediterraneo. Fonte: SRM, 2025.

Con riferimento alla Figura 13, l'indice di connettività PLSCI – Port Liner Shipping Connectivity Index, calcolato da UNCTAD, misura l'integrazione di un porto all'interno di un network di connessioni marittime di linea. L'accesso ai mercati globali dipende pesantemente dalla connettività marittima, specialmente i servizi di linea regolari usati per i prodotti di manifattura in import ed export. Più il valore è alto e migliore è la connettività. L'indice tiene conto di diverse componenti: numero di navi programmate per settimana nel porto; capacità annuale sviluppata (TEU); numero di linee regolari

da e per il porto; numero di compagnie che forniscono servizi di linea nel porto; la dimensione in TEU della nave più grande servita nel porto; il numero di altri porti connessi con il porto direttamente da servizi di linea.

Particolarmente rilevante è la crescente importanza dei traffici intra-mediterranei e dello Short Sea Shipping, segmento destinato a rappresentare uno dei principali driver di sviluppo per l'interscambio regionale. In questo ambito, l'Italia detiene una posizione di assoluta leadership, con una quota di mercato prossima al 40%, risultando primo Paese sia nel Mediterraneo sia nell'Unione europea. In un contesto di crescente competizione internazionale e di ridefinizione delle rotte commerciali, lo Short Sea Shipping assume un ruolo strategico per la resilienza del sistema logistico, la riduzione dell'impatto ambientale dei trasporti e il rafforzamento dei collegamenti tra i mercati europei.

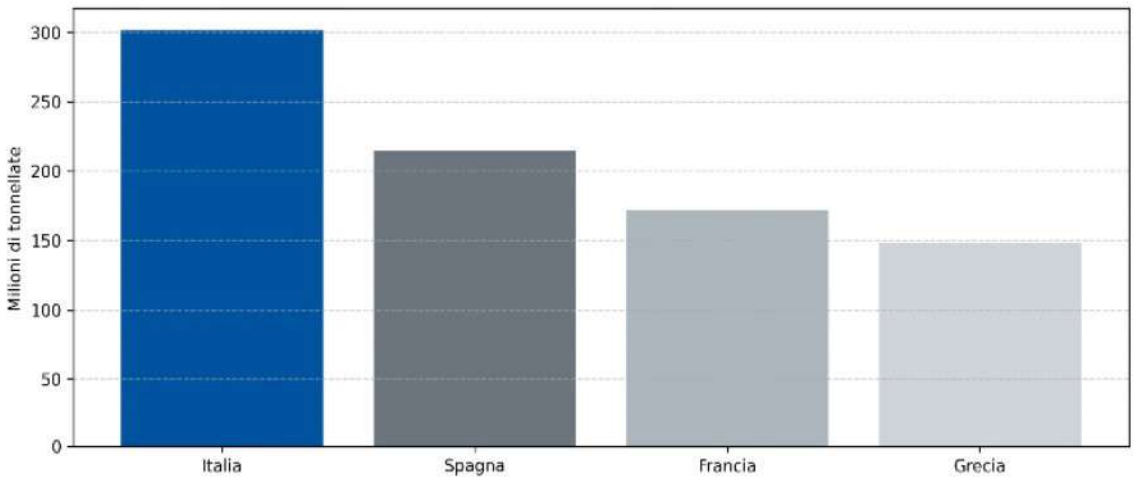


Figura 14 Short Sea Shipping – Principali Paesi UE (2025).

In questo scenario, il Mezzogiorno assume una rilevanza crescente quale piattaforma naturale di interconnessione tra le rotte euro-mediterranee e quelle intercontinentali. I porti del Sud Italia, per posizione geografica e disponibilità di spazi e fondali, sono chiamati a svolgere un ruolo sempre più centrale nell'intercettazione dei flussi marittimi, nello sviluppo dei traffici containerizzati, nelle rinfuse e nei traffici intra-mediterranei, nonché nel supporto alle nuove filiere energetiche e industriali. La piena valorizzazione di tale potenziale richiede un rafforzamento mirato delle infrastrutture portuali, dei collegamenti di ultimo miglio e dell'integrazione intermodale con il sistema logistico nazionale.

In tale quadro, il porto di Taranto si colloca in una posizione strategica all'interno del sistema portuale del Mezzogiorno e dell'intero bacino mediterraneo. La centralità del Mediterraneo, la crescita del traffico container e dello Short Sea Shipping e il processo di transizione energetica in corso offrono

opportunità rilevanti per il sistema portuale ionico. Il rafforzamento delle infrastrutture, l'innovazione tecnologica, la sostenibilità ambientale e l'integrazione con le reti logistiche retroportuali rappresentano pertanto leve fondamentali per consentire al porto di Taranto di contribuire in modo significativo alla competitività del sistema logistico nazionale, all'espansione dell'export e allo sviluppo della blue economy, in coerenza con gli indirizzi del POT 2026–2028 dell'AdSP MI.

2.2.4 Il ruolo dell'Italia nei corridoi europei

Nel quadro delle politiche europee in materia di trasporti e logistica, l'Italia riveste un ruolo di primaria rilevanza all'interno della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), configurandosi come piattaforma naturale di connessione tra il bacino del Mediterraneo, l'Europa centrale, i Balcani e le direttrici orientali dell'Unione. La collocazione geografica della Penisola, unitamente alla densità del suo sistema portuale e alla capillarità delle reti ferroviarie e stradali, assegna al Paese una funzione strutturale nei processi di integrazione dei mercati, di fluidificazione dei flussi logistici e di rafforzamento della coesione territoriale europea.

Nell'ambito della rete Core TEN-T sono stati individuati nove corridoi strategici a livello europeo, quattro dei quali interessano direttamente il territorio italiano: il Corridoio Mediterraneo, il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, il Corridoio Baltico-Adriatico e il Corridoio Reno-Alpi. Tali assi rappresentano l'ossatura portante della mobilità europea di merci e passeggeri e costituiscono il riferimento principale per il completamento delle infrastrutture strategiche entro l'orizzonte temporale del 2030.

Il Corridoio Mediterraneo svolge una funzione essenziale nel collegamento est-ovest dell'Unione, interessando l'asse Algeciras-Ungheria e includendo infrastrutture strategiche quali il collegamento ferroviario Torino-Lione e le direttrici che connettono i porti liguri e veneti ai mercati dell'Europa centro-orientale. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo rappresenta invece l'asse verticale fondamentale del sistema europeo, estendendosi da Helsinki a La Valletta e attraversando l'intera Penisola italiana, con il nodo del Brennero e il relativo tunnel di base quale punto nevralgico per l'integrazione dei flussi nord-sud. Il Corridoio Baltico-Adriatico consente il collegamento diretto tra i porti dell'Alto Adriatico e l'Europa centrale, mentre il Corridoio Reno-Alpi connette il porto di Genova e il sistema industriale del Nord Italia con il Mare del Nord, attraverso infrastrutture strategiche quali il Terzo Valico dei Giovi.

Gli obiettivi strategici perseguiti dall'Italia nell'ambito dei corridoi TEN-T sono orientati alla rimozione dei principali colli di bottiglia infrastrutturali, al miglioramento dell'interoperabilità ferroviaria, al potenziamento dei collegamenti di ultimo miglio portuale e aeroportuale e all'allineamento agli standard tecnici e ambientali introdotti dal nuovo Regolamento (EU) 2024/1679

sugli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) che ha abrogato il precedente Regolamento (UE) 1315/2013. Tali interventi sono sostenuti da un ampio portafoglio di investimenti di interesse europeo, finanziati attraverso risorse nazionali ed europee, con particolare attenzione allo sviluppo del trasporto ferroviario merci e alla sostenibilità dei sistemi di trasporto.

Un passaggio di rilievo nel processo di revisione della politica europea dei trasporti è rappresentato dall'approvazione del nuovo Regolamento sui Corridoi TEN-T, avvenuta il 24 aprile 2024, a conclusione del percorso avviato dalla Commissione europea con l'atto COM(2022)380 final. Il nuovo quadro normativo, operativo dopo la pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea, mira a superare le attuali criticità infrastrutturali e a completare i collegamenti strategici, rafforzando l'integrazione tra ferrovie, strade, vie navigabili interne e rotte marittime a corto raggio, attraverso porti e terminali intermodali.

Nel nuovo disegno strategico, la Commissione europea ha riconosciuto un ruolo rafforzato ai corridoi orientati verso il Mediterraneo, i Balcani e l'Europa orientale, anche sulla base delle proposte avanzate dagli Stati membri e, in particolare, dall'Italia. Le principali novità per il sistema nazionale riguardano l'estensione del Corridoio Baltico-Adriatico da Ravenna a Bari-Taranto, creando una connessione strategica con il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo sia a nord, attraverso il nodo di Bologna, sia a sud, attraverso il nodo di Bari. In tale contesto si inserisce anche la previsione, nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo, della realizzazione del collegamento stabile sullo Stretto di Messina, individuato dalla Commissione quale opera principale per il superamento delle discontinuità infrastrutturali nel Mezzogiorno.

Ulteriori elementi di rilievo riguardano il completamento della dorsale adriatica, con l'inserimento della tratta Ancona-Foggia nella rete di rango Extended Core, sia ferroviaria sia stradale, nonché la strutturazione del nuovo Corridoio Transbalcanico, imperniato sui collegamenti tra Italia e Balcani. Tale corridoio assume una valenza strategica quale porta di accesso ai Paesi di preadesione all'Unione europea e come elemento di integrazione tra le economie dell'Adriatico, dei Balcani e del Mar Nero. Il Corridoio Mediterraneo è stato inoltre prolungato rafforzando la proiezione orientale della rete europea.

L'accoglimento delle proposte italiane conferma l'orientamento della Commissione europea verso una maggiore specializzazione funzionale delle linee ferroviarie della rete Core, con la distinzione tra direttrici dedicate prevalentemente al traffico merci e direttrici orientate al traffico passeggeri ad alta velocità. Tale impostazione ha consentito di definire due dorsali merci lungo le coste e due direttrici

passeggeri, una lungo l'asse centrale e una lungo la dorsale adriatica, nonché di includere la sezione jonica nella rete Comprehensive, colmando un rilevante vuoto infrastrutturale nel Sud del Paese.

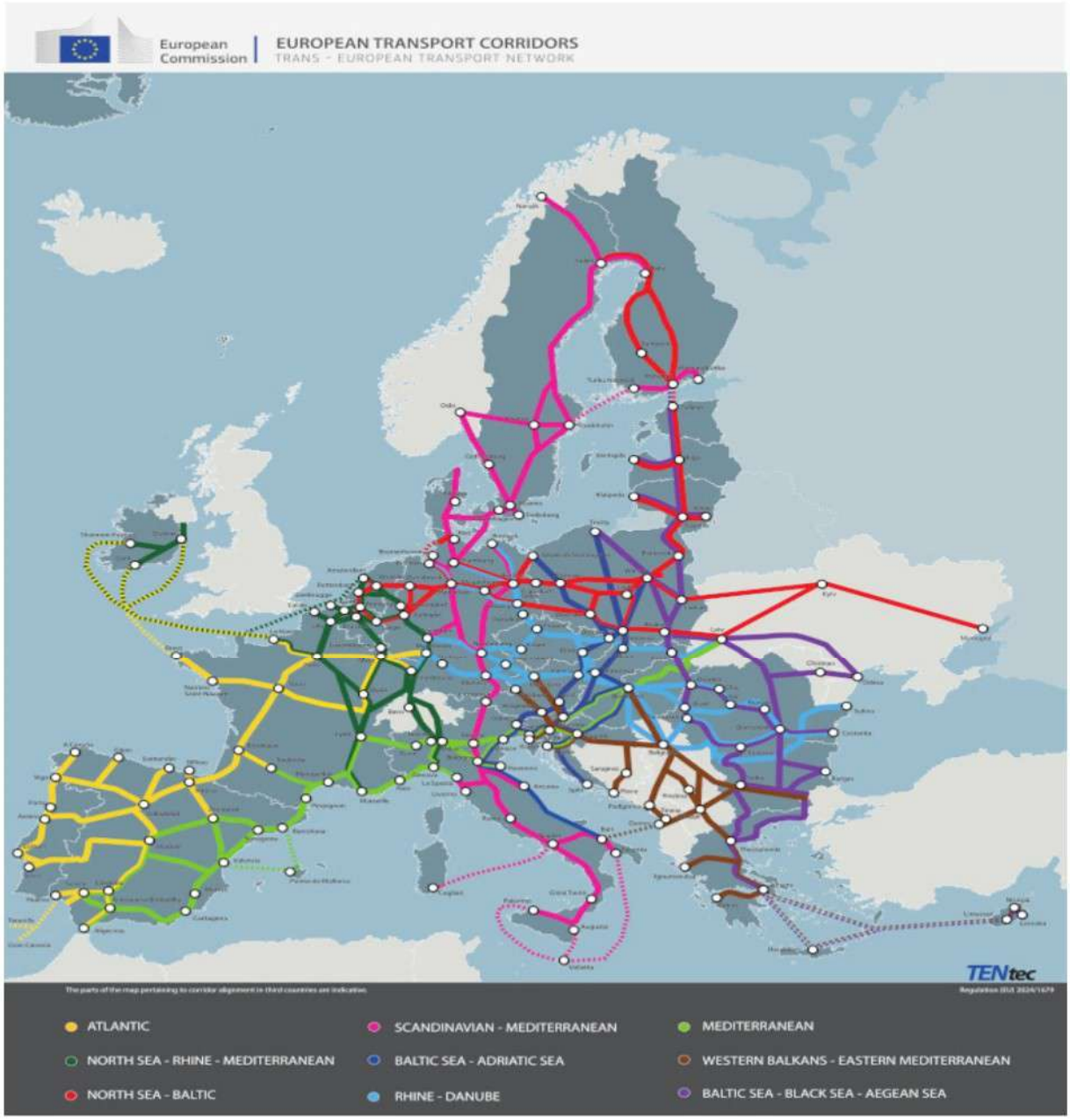


Figura 15 Mappa dei corridori europei.

Il nuovo assetto dei corridoi TEN-T comprende inoltre l'inclusione di ulteriori porti, terminali ferroviari e stradali, aeroporti e nodi urbani, con l'obiettivo di garantire una maggiore coesione territoriale e una più efficace integrazione modale.

In tale quadro, il porto di Taranto assume una rilevanza specifica quale nodo terminale ferroviario e stradale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e quale punto di connessione marittima verso La Valletta, collocandosi come elemento strategico per l'integrazione del Mezzogiorno nelle reti europee. La prospettiva di sviluppo è orientata alla creazione di un sistema logistico integrato attorno allo scalo ionico, basato su una rete di infrastrutture e servizi specializzati in grado di attrarre traffici marittimi, rafforzare l'intermodalità e sostenere lo sviluppo economico del territorio.

Nel complesso, il rafforzamento del ruolo dell'Italia nei corridoi europei TEN-T si configura come un elemento centrale per la competitività del sistema logistico nazionale e per la piena integrazione del Mezzogiorno nelle reti di trasporto europee.

In tale contesto, il POT 2026–2028 dell'AdSP MI si colloca quale strumento di attuazione coerente con il nuovo quadro europeo, orientato a valorizzare il posizionamento strategico del porto di Taranto all'interno dei corridoi continentali e a contribuire agli obiettivi di sostenibilità, resilienza e sviluppo equilibrato del sistema dei trasporti.

2.2.5 La digitalizzazione dei porti

Le AdSP sono oggi soggette a stringenti obblighi di digitalizzazione, finalizzati a migliorare l'efficienza logistica, la sicurezza e la sostenibilità ambientale, in linea con le direttive europee e il PNRR. Il MIT ha indicato la digitalizzazione come uno degli obiettivi strategici prioritari per il 2024-2026.

I principali obblighi digitali in capo alle AdSP:

- Interoperabilità delle piattaforme (PCS): le AdSP devono garantire che i Port Community Systems (PCS) locali siano interoperabili tra loro e con la Piattaforma Logistica Nazionale (PLN). Questo serve a digitalizzare i flussi di merci e passeggeri.
- Digitalizzazione degli appalti: a partire dal 1° gennaio 2024, le AdSP devono utilizzare la Piattaforma Contratti Pubblici (PCP) dell'ANAC e rispettare le nuove procedure digitali per le gare d'appalto.

- Implementazione BIM (Building Information Modeling): obbligo di adozione del BIM per la progettazione e gestione delle nuove infrastrutture portuali, con obiettivi stringenti di implementazione software e formazione del personale.
- Trasparenza e Open Data: le AdSP sono tenute a garantire il massimo livello di trasparenza sull'uso delle risorse, pubblicando dati secondo le norme vigenti, e a promuovere l'uso degli open data per la gestione portuale.
- Gestione ambientale digitale: nell'ambito dei "Green Ports" (PNRR), le AdSP devono utilizzare strumenti digitali per monitorare e ridurre le emissioni di CO_2 e migliorare l'efficienza energetica nei porti.
- Sicurezza informatica e cloud: adeguamento delle infrastrutture IT alle norme sulla cybersicurezza e transizione verso soluzioni cloud, con scadenze definite per la conformità.

Questi obblighi rientrano nel più ampio processo di Smart Port e digitalizzazione della Pubblica Amministrazione (D.L. 76/2020), con un forte focus sulla transizione digitale e sostenibile entro il 2026.

Nello specifico, in merito alla Sicurezza Informatica, il D.Lgs. 138 del 4 settembre 2024 ("decreto NIS") recepisce in Italia la direttiva (UE) 2022/2555, nota come "Direttiva NIS2", relativa a misure per un livello comune elevato di sicurezza informatica nell'Unione. Detto decreto mira a garantire un elevato livello di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi in Italia, allineandosi agli standard europei. Per l'adempimento degli obblighi di cui agli articoli 23, 24, e 25 del suddetto decreto, i soggetti NIS sono tenuti ad adottare le misure di sicurezza di base e a notificare al CSIRT Italia gli incidenti significativi di base stabiliti dalla determinazione ACN n. 164179 del 14 aprile 2025. Entro 18 mesi (ottobre 2026) dalla ricezione della comunicazione di inserimento nell'elenco nazionale NIS, i soggetti importanti sono tenuti ad adottare le misure di sicurezza riportate nell' Allegato 1 della citata determinazione ACN, mentre i soggetti essenziali sono tenuti ad adottare le misure di sicurezza riportate nell'Allegato 2 della medesima determina. In Italia le misure di sicurezza sono state sviluppate in accordo al Framework nazionale per la Cybersecurity e la Data Protection e sono organizzate in funzioni, categorie, sottocategorie e requisiti.

Con nota protocollo MIT n. 778/2023/Naz/0 del 6 dicembre 2023, inerente all'attuazione del D.Lgs. 65/2018 (di recepimento in Italia della direttiva (UE) 2016/1148, "Direttiva NIS"), l'AdSP MI è stata individuata quale Operatore di Servizi Essenziali del Settore Trasporti – Sotto-settore: Trasporto per le vie d'acqua.

Successivamente, in seguito all'entrata in vigore del D.Lgs. n. 138/2024, l'AdSP MI è rientrata tra i soggetti essenziali di cui all'Allegato I del decreto medesimo "Settori di alta criticità" ("Trasporti-Trasporti per vie d'acqua-Organi di gestione dei porti").

2.3 La transizione green

2.3.1 L'European Green Deal e le opportunità emergenti della Blue Economy

L'European Green Deal[11] (Patto Verde Europeo) è il piano d'azione della Commissione Europea per rendere l'Europa il primo continente a impatto climatico zero entro il 2050. Presentato nel dicembre 2019, non è solo una strategia ambientale, ma una vera e propria strategia di crescita economica volta a trasformare l'UE in un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva.

Gli obiettivi principali sono:

- Neutralità climatica: raggiungere emissioni nette di gas a effetto serra pari a zero entro il 2050.
- Target intermedio 2030: ridurre le emissioni di almeno il 55% rispetto ai livelli del 1990 (attraverso il pacchetto legislativo Fit for 55).
- Economia circolare: dissociare la crescita economica dall'uso delle risorse naturali.
- Transizione giusta: garantire che nessuna persona e nessuna regione venga lasciata indietro (supportata dal Meccanismo per una transizione giusta).

Il Green Deal tocca ogni settore dell'economia:

- Energia: decarbonizzare il sistema energetico (responsabile di oltre il 75% delle emissioni UE).
- Edilizia: ristrutturare gli edifici per migliorarne l'efficienza energetica (strategia Renovation Wave).
- Mobilità: ridurre del 90% le emissioni prodotte dai trasporti entro il 2050.
- Agricoltura: rendere il sistema alimentare sostenibile attraverso la strategia Farm to Fork.
- Industria: sostenere le imprese verso l'innovazione "green" e l'economia circolare.

[11] https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_it

Per realizzare questi obiettivi, l'UE sta mobilitando oltre 1.000 miliardi di euro di investimenti sostenibili nell'arco di un decennio, utilizzando fondi del bilancio UE e del programma NextGenerationEU.

L'European Green Deal e la Blue Economy (economia del mare) sono strettamente interconnessi: l'Unione Europea ha stabilito che non può esserci una transizione "verde" senza una dimensione "blu" sostenibile.

Nel maggio 2021, la Commissione Europea ha adottato una nuova strategia per un'economia blu sostenibile, sostituendo il vecchio concetto di "crescita blu" per allineare tutte le attività marittime agli obiettivi di neutralità climatica entro il 2050.

L'integrazione si concentra su diversi settori chiave per raggiungere gli obiettivi del Green Deal:

- Decarbonizzazione del trasporto marittimo: riduzione delle emissioni di gas serra attraverso l'uso di carburanti alternativi (regolamento FuelEU Maritime) e l'estensione del sistema ETS al settore navale dal 2024.
- Energia rinnovabile marina: sviluppo massiccio dell'eolico offshore, dell'energia delle onde e delle maree. L'obiettivo è che queste fonti generino un quarto dell'elettricità dell'UE entro il 2050.
- Economia circolare e inquinamento zero: nuovi standard per il design degli attrezzi da pesca, il riciclaggio delle navi e la riduzione drastica di plastiche e microplastiche negli oceani.
- Biodiversità: protezione del 30% delle aree marine dell'UE entro il 2030 per rigenerare gli stock ittici e aumentare la resilienza climatica.
- Sistemi alimentari sostenibili: promozione dell'acquacoltura a basso impatto e uso di alghe come fonte di cibo e materiali sostenibili (strategia Farm to Fork).

Secondo l'ultimo EU Blue Economy Report 2025[12], il settore ha mostrato una forte ripresa post-pandemia:

- Valore economico: nel 2023, ha generato circa 263 miliardi di euro di valore aggiunto lordo (1,7% del PIL totale UE).
- Occupazione: impiega quasi 4,9 milioni di persone.
- Crescita record: il settore dell'energia eolica offshore ha registrato un aumento del valore aggiunto del 1049% tra il 2013 e il 2022.

[12] https://blue-economy-observatory.ec.europa.eu/news/eu-blue-economy-report-2025-2025-05-22_en

- Efficienza: la flotta peschereccia UE ha ridotto le emissioni di CO_2 del 31% dal 2009.

Recentemente è emersa la proposta di un EU Blue Deal, un'iniziativa complementare al Green Deal focalizzata sulla gestione resiliente delle risorse idriche e sulla lotta alla scarsità d'acqua, considerata una priorità strategica per il periodo 2024-2029.

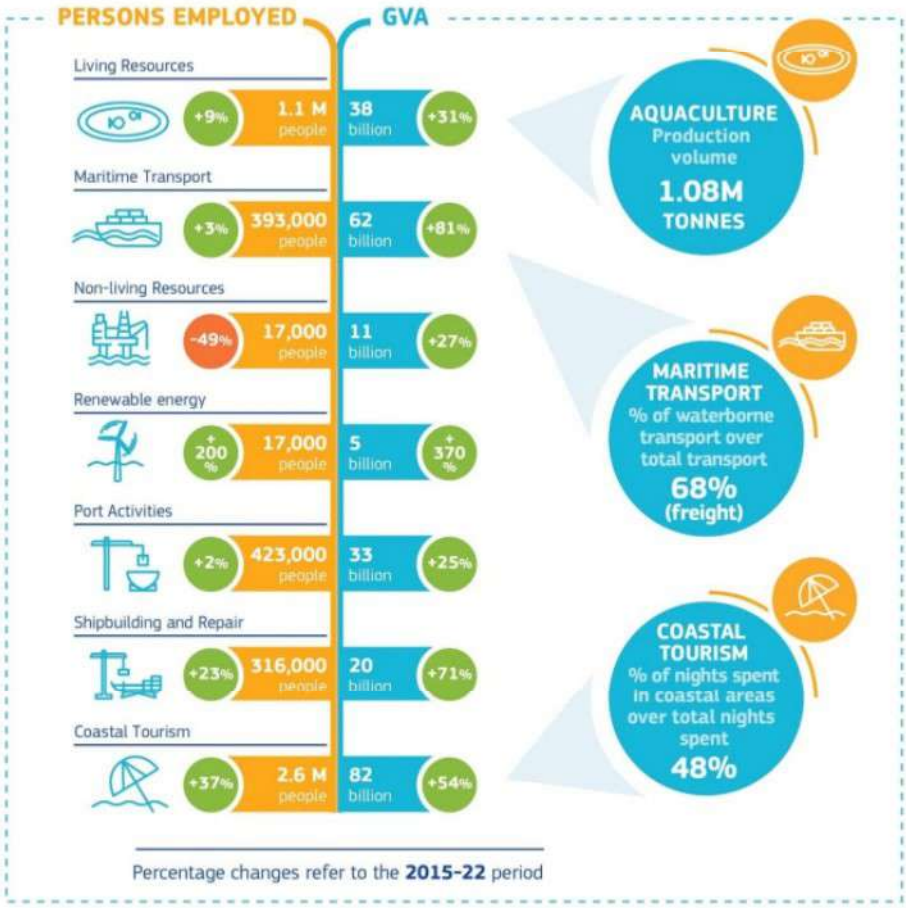


Figura 16 Settori consolidati della Blue Economy e valore aggiunto (GVA). Fonte: UE 2025.

Tradizionalmente i principali settori della Blue Economy in Europa che offrono maggiore valore aggiunto sono il trasporto marittimo e il turismo costiero (che include le crociere).

In Italia tutti i settori danno lavoro direttamente a oltre 553 mila persone e generano circa 27,8 miliardi di euro di valore aggiunto lordo (2022). Pur rappresentando una quota moderata dell'economia nazionale, i settori dell'economia blu italiana contribuiscono per circa l'1,6% al valore aggiunto lordo nazionale e per il 2,4% all'occupazione nazionale.

La dimensione relativa e la quota dell'economia blu in Italia hanno subito fluttuazioni dal 2009 in termini di occupazione. Tra il 2009 e il 2014, la sua forza lavoro è diminuita da quasi 679 mila posti di lavoro nel 2009 (pari a circa il 3% dell'occupazione nazionale) a 465 mila posti di lavoro nel 2014 (2,1% dell'occupazione nazionale), ovvero una riduzione del 31% dovuta principalmente a una forte contrazione del turismo costiero.

Da allora, ha registrato una crescita costante, nonostante il continuo calo dell'occupazione nell'industria estrattiva marina (sottosettore petrolifero e del gas). La pandemia di COVID-19 ha colpito in modo particolarmente duro l'economia blu del Paese, con una contrazione del 27% (quasi 160 mila posti di lavoro) della sua forza lavoro tra il 2019 e il 2020, l'80% della quale è stata recuperata entro il 2022.

In termini di VAL, l'economia blu italiana prima della pandemia oscillava in termini nominali tra i 18,7 miliardi di euro (il livello più basso registrato nel 2013) e i 26 miliardi di euro, il picco raggiunto nel 2019 (pari all'1,6% del VAL nazionale). L'impatto della crisi sanitaria è stato tra i più gravi dell'UE, con una contrazione del 42% fino a 15,1 miliardi di euro nel 2020. Questa perdita è stata completamente recuperata nel 2022, quando il GVA nominale dell'economia blu del Paese ha raggiunto il livello più alto registrato dai nostri dati dal 2009.

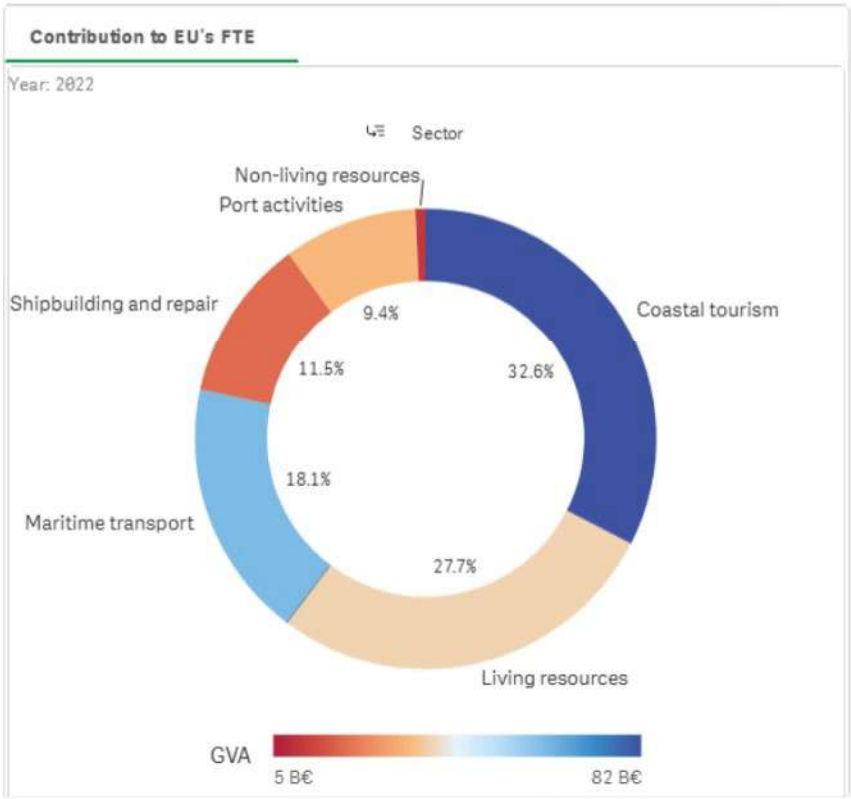


Figura 17 Ripartizione del valore aggiunto dei settori della blue economy in Italia. Fonte: UE 2025.

Il settore più importante dell'economia blu in Italia è il turismo costiero, un settore particolarmente vulnerabile agli shock come quelli generati dal COVID-19 e agli effetti a lungo termine causati dai cambiamenti climatici. Il settore contribuisce per quasi il 36% al GVA dell'economia blu del Paese e per quasi il 45% alla sua forza lavoro (248 mila posti di lavoro). Seguono i settori delle risorse viventi e dei trasporti marittimi, che rappresentano ciascuno oltre il 19% del GVA totale dell'economia blu. Il quarto settore più importante è quello della costruzione e riparazione navale, che rappresenta il 14% del GVA nazionale dell'economia blu.

In termini di occupazione, il settore delle risorse viventi è il secondo settore dell'economia blu in Italia, dopo il turismo costiero, e rappresenta quasi il 28% della forza lavoro nazionale dell'economia blu (154.000 posti di lavoro). Il trasporto marittimo impiega un ulteriore 12% della forza lavoro dell'economia blu del Paese. La costruzione e la riparazione navale forniscono un altro 9% dei posti di lavoro dell'economia blu, seguite dalle attività portuali (6%).

Nell'UE, l'economia blu italiana è al quarto posto in termini di contributo sia al valore aggiunto lordo (VAL) che all'occupazione. È al secondo posto nell'UE per l'occupazione nel turismo costiero (dopo

la Spagna), nel trasporto marittimo (dopo la Germania) e nella costruzione e riparazione navale (dopo la Francia).

Tabella 1 Regolamenti chiave europei in merito allo European Green Deal.

Regolamento	Oggetto	Impatti sul porto
FuelEU Maritime (UE 2023/1805)	Riduzione intensità GHG dei combustibili marittimi	Necessità di infrastrutture per carburanti alternativi e OPS
EU ETS Marittimo (UE 2023/959)	Inclusione del trasporto marittimo nell'ETS	Monitoraggio emissioni, digitalizzazione MRV, impatti tariffari
AFIR (UE 2023/1804)	Infrastrutture per combustibili alternativi	Obbligo OPS entro 2030 per passeggeri e container
RED III (UE 2023/2413)	Quota rinnovabili nei trasporti	Necessità di produzione locale di energia rinnovabile
Ship Recycling (UE 1257/2013)	Standard per riciclo navi	Aree dedicate, gestione rifiuti pericolosi, tracciabilità materiali

2.3.2 L'economica circolare nel contesto della blue economy

L'economia circolare è un modello di produzione e consumo che prevede la condivisione, il noleggio, il riutilizzo, la riparazione, il ricondizionamento e il riciclaggio dei materiali e dei prodotti esistenti il più a lungo possibile. In questo modo, il ciclo di vita dei prodotti viene prolungato.

In pratica, ciò implica ridurre al minimo gli sprechi. Quando un prodotto raggiunge la fine del suo ciclo di vita, i suoi materiali vengono mantenuti all'interno dell'economia, ove possibile, grazie al riciclaggio. Questi possono essere riutilizzati in modo produttivo più volte, creando così ulteriore valore.

Si tratta di un allontanamento dal tradizionale modello economico lineare, basato su un modello "prendi-produci-consuma-butta via". Questo modello si basa su grandi quantità di materiali ed energia economici e facilmente accessibili.

Una definizione comune è la seguente: "Un sistema economico in cui l'input di risorse e i rifiuti, le emissioni e le perdite di energia sono ridotti al minimo attraverso il riciclo, l'estensione, l'intensificazione e la dematerializzazione dei cicli di materiali ed energia". Ciò può essere ottenuto attraverso la digitalizzazione, la servitizzazione, le soluzioni di condivisione, la progettazione di prodotti durevoli, la manutenzione, la riparazione, il riutilizzo, la rigenerazione, il ricondizionamento e il riciclaggio. (Geissdoerfer et al., 2020).

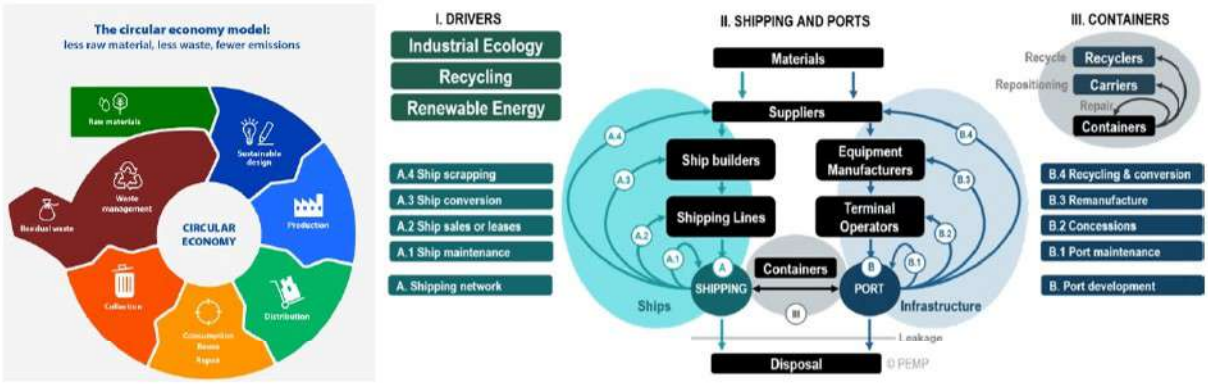


Figura 18 Concetto dell'economia circolare anche nel contesto marittimo. Fonte: Internet.

Con riferimento alla Figura 18, la circolarità nel settore dello shipping e della portualità consiste in: manutenzione, riuso, riconversione e riciclo.

- La manutenzione è una forma base di circolarità e garantisce che il prodotto possa essere riutilizzato più volte e che il suo ciclo di vita sia prolungato. Per mantenere condizioni operative accettabili, sia le navi (A.1) che i porti (B.1) richiedono una manutenzione ricorrente. Per i beni ad alta intensità di capitale, la manutenzione è un aspetto comune per prolungarne il ciclo di vita, al contrario di molti beni di consumo che non sono progettati per essere riparati. Pertanto, i settori portuale e marittimo si basano su pratiche di riparazione e manutenzione sostanziali, in cui l'efficacia in termini di costi e la prevedibilità sono al centro della loro redditività commerciale. La manutenzione è una questione particolarmente impegnativa per i terminal portuali, poiché le operazioni devono continuare mentre la manutenzione è in corso.
- Esiste un ampio mercato per la vendita o il noleggio di navi (A.2), che consente di condividere le risorse navali e di continuare a utilizzarle in modo ottimale. Ad esempio, molte delle più grandi compagnie di navigazione possono noleggiare più della metà delle loro risorse navali. Alla fine del contratto di noleggio, la nave può tornare sul mercato del noleggio ed essere "riutilizzata". Un'altra caratteristica circolare riguarda il passaggio delle navi dai servizi di trasporto marittimo a lungo raggio a quelli regionali di collegamento quando vengono introdotte navi nuove e più grandi. Poiché i porti sono beni immobili, le concessioni (B.2) possono essere percepite come meccanismi di circolarità in cui le autorità portuali offrono in locazione i beni dei terminal. Una volta terminata la concessione, il bene del terminal può essere locato da un altro operatore terminalistico. Le attrezzature dei terminal possono anche essere noleggiate per coprire periodi di elevata attività o per eliminare la capacità in eccesso.

- Le navi possono essere convertite per nuovi usi e nuove tecnologie di propulsione (A.3). Ad esempio, le prime navi portacontainer erano navi da carico alla rinfusa e navi da carico frazionato convertite, mentre le prime navi da crociera erano navi di linea convertite. I requisiti relativi al combustibile bunker a basso tenore di zolfo introdotti nel 2020 stanno spingendo molte compagnie di navigazione a riconvertire i motori delle loro navi con tecnologie quali gli scrubber. Nel settore portuale, modificare la funzione o le caratteristiche operative di un terminal portuale aggiornando le attrezzature esistenti (B.3) è una forma di circolarità. Ad esempio, le gru e le attrezzature di cantiere possono essere aggiornate per l'automazione.

- Esiste un vasto settore che si occupa della demolizione delle navi e del riciclaggio dei loro componenti, in particolare dei metalli (A.4). L'India e il Bangladesh sono i luoghi più importanti in cui vengono demolite le navi. Una volta giunte al termine del loro ciclo di vita, le apparecchiature terminali possono essere smaltite e riciclate (B.4). Una questione più complessa riguarda l'impronta territoriale di un terminale che può essere convertito per altri usi, ad esempio residenziali. Ad esempio, se il profilo nautico del terminale non è più adatto alle operazioni portuali (mancanza di profondità), il sito può essere "riciclato" in riqualificazioni urbane.

Nello specifico del riciclo, emerge come prospettiva interessante il mercato del recupero di materiali dallo smantellamento delle navi. Secondo recenti studi (BIMCO) nei prossimi dieci anni, dal 2023 al 2032, si prevede che saranno riciclate oltre 15.000 navi con una capacità di carico superiore a 600 milioni di tonnellate, più del doppio rispetto al numero riciclato nei dieci anni precedenti. In genere il 95-98% in peso dei materiali di una nave sono riciclati. La tendenza è promettente (Figura 19) anche se recentemente si è registrata una flessione per via della presenza di acciaio più economico dalla Cina. Il Paese in Europa leader di mercato è la Turchia.

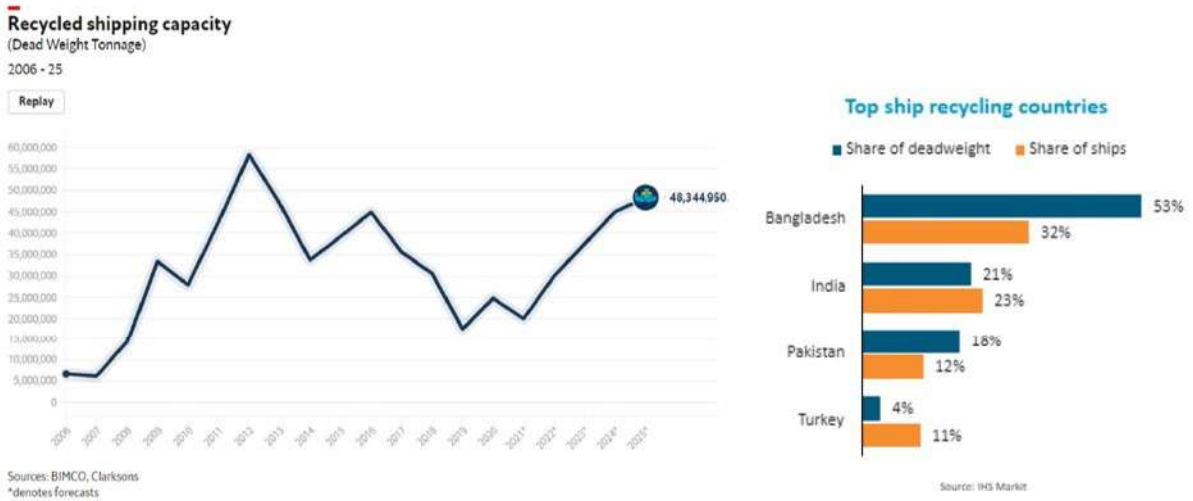


Figura 19 Capacità di riciclo navi e Paesi leader. Fonte: BIMCO, IHS.

2.3.3 L'industria delle crociere

L'industria delle crociere rappresenta un motore economico di rilievo per le destinazioni locali, generando un impatto che si articola in benefici diretti, indiretti e indotti. Sebbene stime precedenti indicassero un valore generato di circa 14 miliardi di euro, i dati consuntivi del 2024 confermano la centralità assoluta del settore, che ha chiuso l'anno come il miglior periodo di sempre per la crocieristica italiana. Nel 2024, i porti italiani hanno movimentato oltre 14,22 milioni di passeggeri (tra imbarchi, sbarchi e transiti), segnando una crescita del 3% rispetto al già record 2023. (Fonte: Risposte-Turismo: Il traffico crocieristico in Italia nel 2024 e le previsioni per il 2025)

A livello locale, il valore aggiunto si manifesta attraverso diverse direttrici:

- Spesa dei passeggeri: l'impatto economico è trainato da una spesa pro-capite giornaliera significativamente superiore a quella del turista medio (circa 230 € contro 70 €), con ricadute immediate sul commercio e i servizi locali.
- Benefici portuali diretti: il porto beneficia direttamente delle 5.127 toccate nave registrate nel 2024 (+3,6% sul 2023) attraverso i diritti di accosto e i servizi tecnico-nautici.
- Occupazione e indotto: il settore sostiene l'occupazione nel turismo costiero e in tutta la filiera dei servizi logistici e di approvvigionamento.

Il traffico non è distribuito uniformemente, ma vede una forte concentrazione in aree strategiche. Nel 2024, Lazio e Liguria si sono confermate le prime due regioni, concentrando da sole il 46% del totale passeggeri e il 32% degli accosti. In particolare:

- Lazio: ha riconquistato il primato con 3,46 milioni di passeggeri.

- Liguria: segue con oltre 3 milioni di passeggeri, nonostante una leggera flessione.
- Sicilia e Campania: completano il quadro delle regioni "top", portando la concentrazione del traffico nazionale al 72% quando sommate a Lazio e Liguria.

L'Italia gioca un ruolo da protagonista nel Mediterraneo. Civitavecchia, con 3,46 milioni di passeggeri, si posiziona come il secondo porto del Mediterraneo, tallonando Barcellona. Altri scali come Napoli (1,73 milioni) e Genova (1,53 milioni) mantengono posizioni di vertice nella top 10 europea, mentre porti come Livorno e Messina hanno registrato crescite eccezionali nel 2024 (rispettivamente +35,4% e +17,4% sul 2023).

Un fenomeno rilevante è la frammentazione positiva delle destinazioni: nel 2024 i porti crocieristici attivi sono saliti a 64, con l'ingresso di nuovi scali come Pozzuoli e Termoli, capaci di accogliere navi di dimensioni contenute e di categoria *luxury*.

Il settore sta vivendo una polarizzazione: da un lato navi "mega" (oltre 3.500 passeggeri) che garantiscono grandi volumi, dall'altro unità piccole di lusso per itinerari esclusivi. Per quanto riguarda la stagionalità, sebbene i mesi estivi (giugno-settembre) concentrino ancora il 54,9% del traffico, si osserva un trend di destagionalizzazione in porti come Palermo e Savona, che mantengono quote significative anche nei mesi invernali.

Si consideri anche che le navi da crociera sono quelle che maggiormente potranno beneficiare del cold ironing, essendo fortemente energivore in porto.

Tabella 2 Potenza richiesta OPS dalle diverse tipologie di navi.

Tipologia nave	Potenza richiesta OPS	Durata media sosta	Energia media erogata
Portacontainer	6–12 MW	6–12 h	36–144 MWh
Ro-pax	4–8 MW	4–8 h	16–64 MWh
Crociere	10–20 MW	8–12 h	96–240 MWh

2.3.4 Il ruolo dell'Italia nella transizione green

L'anno 2025 ha segnato un punto di svolta per la portualità italiana, consolidando il ruolo della penisola non solo come piattaforma logistica naturale del Mediterraneo, ma come vero e proprio laboratorio per la transizione energetica europea. In un contesto globale ancora influenzato dalle instabilità geopolitiche lungo le rotte del Mar Rosso, il sistema portuale nazionale ha dimostrato una resilienza superiore alle aspettative.

I dati consolidati del 2025 evidenziano una crescita moderata ma significativa dei volumi complessivi. Rispetto al 2024, il sistema portuale italiano ha registrato una progressione del +1,2% nelle merci

movimentate (circa 250 milioni di tonnellate nel solo primo semestre) (fonte: Assoporti e Studi Ricerche per il Mezzogiorno).

- Segmento container: ha mantenuto una tendenza positiva con un incremento del +2,6%, spinto dalla riorganizzazione delle catene di approvvigionamento e dal potenziamento dei servizi *Intra-Med*. Il Mediterraneo, nel 2025, ha superato stabilmente il Nord Europa per volumi di container movimentati (oltre 82 milioni di TEU totali).
- Rinfuse solide: protagoniste di una crescita straordinaria (+18,9%), trainate dalla ripresa di alcuni comparti industriali e dalle nuove dinamiche di approvvigionamento di materie prime.
- Passeggeri e crociere: il settore ha confermato la sua leadership globale con un +5,8%, superando i 30 milioni di passeggeri e consolidando l'Italia come destinazione *top-tier* per il turismo crocieristico europeo.

La transizione verso modelli di "Green Port" non è più una visione teorica, ma una realtà operativa sostenuta dai fondi del PNRR (Missione 3). Con un investimento complessivo di circa 270 milioni di euro, il 2025 è stato l'anno della messa a terra dei cantieri critici. Le Principali Progettualità hanno riguardato:

- **OPS** (Elettrificazione delle banchine): al termine del 2025, si contano oltre 25 punti di connessione operativi o in fase di test finale nei principali scali (Genova, Trieste, Civitavecchia). L'obiettivo è la riduzione drastica delle emissioni di CO_2 e SOx durante la sosta delle navi.
- **Hydrogen Valleys Portuali**: sono stati avviati i primi progetti pilota per la produzione e l'uso di idrogeno verde in ambito portuale, volti ad alimentare i mezzi di movimentazione di banchina e, in prospettiva, il naviglio di corto raggio.
- **Efficienza energetica**: interventi massivi di digitalizzazione della logistica (Smart Ports) hanno permesso una riduzione dei tempi di attesa dei mezzi pesanti, ottimizzando i consumi energetici dei terminal del -15%.

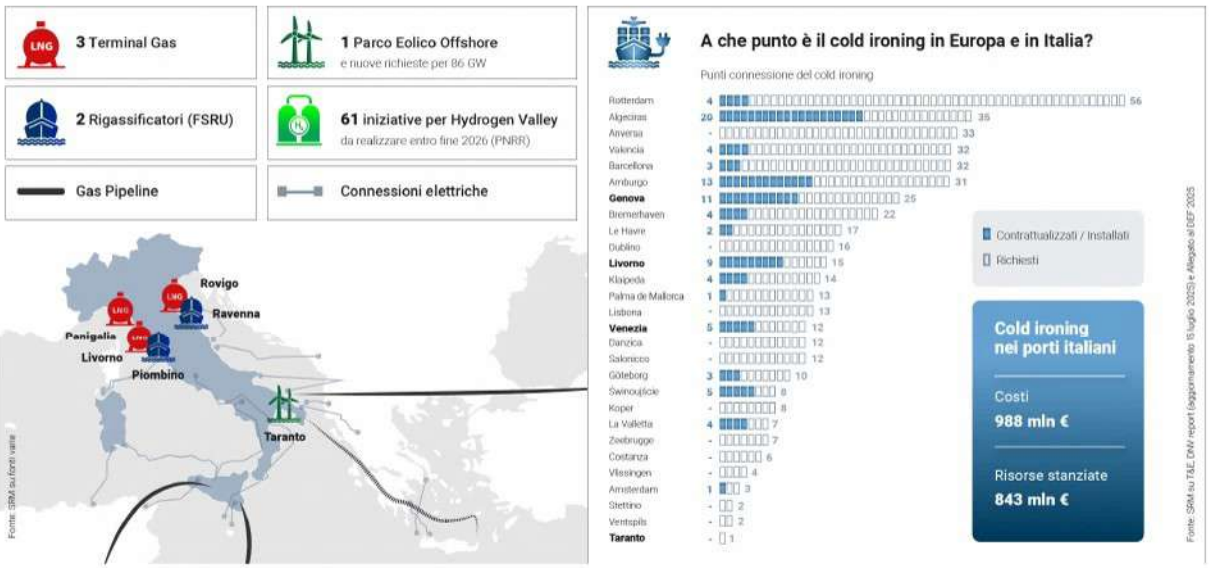


Figura 20 Situazione elementi energetici nei porti italiani. Fonte: SRM 2025.

L'Italia ha ufficialmente aperto il mercato dell'eolico offshore, identificando la portualità come l'anello mancante della filiera industriale.

- **Hub strategici:** con il decreto del luglio 2025, i porti di **Augusta** e **Taranto** sono stati designati come poli nazionali per la costruzione, l'assemblaggio e il varo delle piattaforme eoliche offshore (floating e fixed-bottom). L'investimento di **78,3 milioni di euro** avviato nel 2025 mira all'adeguamento dei fondali e delle aree di banchina.
- **Market pipeline:** la domanda di mercato è guidata da progetti ambiziosi come il parco eolico galleggiante **Barium Bay (1.1 GW)**, che ha ottenuto i permessi ambientali nel maggio 2025. La pipeline nazionale prevede l'installazione di oltre 10 GW di capacità entro il 2035, richiedendo una riconversione infrastrutturale dei porti del Sud per supportare turbine di nuova generazione da oltre 15 MW.

Nonostante le tensioni nel Canale di Suez abbiano spinto una parte del traffico verso il Capo di Buona Speranza, l'Italia ha rafforzato il suo ruolo di "Porta del Sud" per i corridoi TEN-T.

2.3.5 Focus sull'offshore wind - market demand & pipeline

Il mercato dell'eolico offshore sta attraversando una fase di transizione strutturale, caratterizzata dal passaggio da una dinamica di crescita accelerata a un processo di progressivo consolidamento. Tale evoluzione è riconducibile a fattori macroeconomici globali, tra cui l'aumento dell'inflazione, la crescita dei costi delle materie prime e delle tecnologie, nonché le complessità autorizzative e di filiera

che hanno inciso, nel breve periodo, sui tempi di realizzazione dei progetti. Nonostante tali criticità congiunturali, le prospettive di medio-lungo periodo del settore restano fortemente positive e confermano il ruolo dell'offshore wind quale pilastro delle strategie di decarbonizzazione e sicurezza energetica.

Nel 2024 la capacità globale installata di eolico offshore ha raggiunto circa 83 GW. Nello stesso anno si è registrato un rallentamento delle nuove installazioni, con circa 8 GW connessi alla rete, in diminuzione del 26% rispetto all'anno precedente, a causa principalmente di ritardi autorizzativi in Europa e di criticità nelle catene di fornitura. Tale flessione di breve periodo non compromette tuttavia la solidità della pipeline globale, che evidenzia un forte potenziale di sviluppo nel decennio 2025–2034. Le proiezioni indicano infatti una crescita della capacità offshore globale dagli attuali livelli a oltre 440 GW entro il 2034, con un tasso annuo composto di crescita stimato tra il 14,6% e il 19%, a conferma di una domanda strutturalmente in espansione.

Dal punto di vista del valore economico, il mercato globale dell'offshore wind è stato stimato in circa 39,97 miliardi di dollari nel 2024, con una previsione di crescita fino a 65,04 miliardi di dollari entro il 2030 e un CAGR dell'8,9% nel periodo 2025–2030. Un'ulteriore stima colloca il valore complessivo del mercato dell'energia eolica offshore a 55,9 miliardi di dollari nel 2024, con una proiezione di crescita fino a 298,8 miliardi di dollari entro il 2034, coerente con un CAGR del 14,6%. Tali dinamiche sono sostenute dall'incremento della domanda di energia elettrica, dalle crescenti esigenze di riduzione delle emissioni e dall'adozione di politiche regolatorie favorevoli, quali aste dedicate, tariffe incentivanti, contratti per differenza e nuovi modelli di finanziamento, inclusi i Power Purchase Agreements e i green bonds.

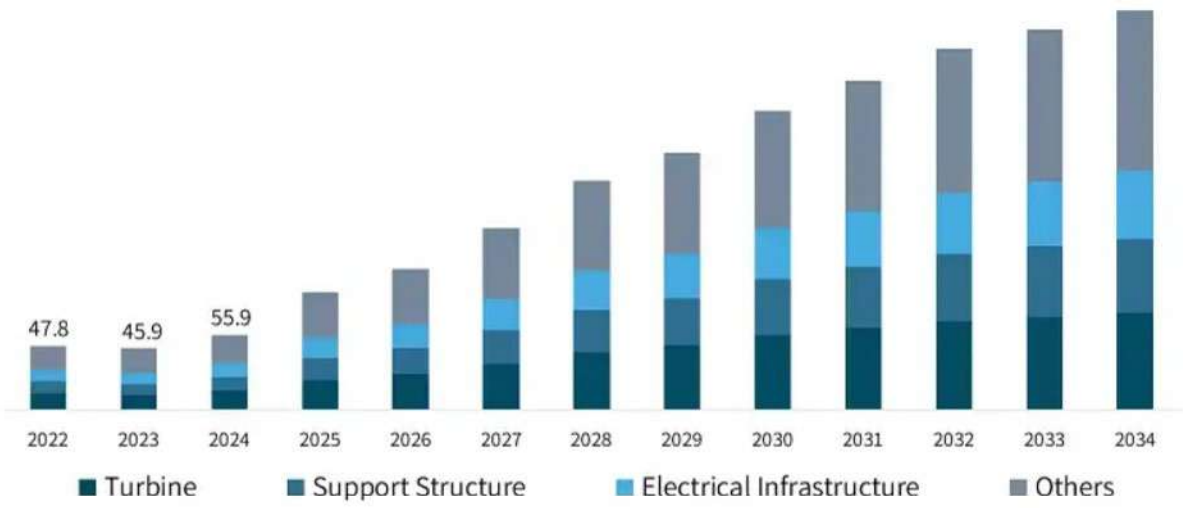


Figura 21 Dimensione del mercato OWE (USDBillions). Fonte: www.gminsigths.com.

I principali driver di mercato sono rappresentati dagli obiettivi di neutralità climatica, dalla necessità di ridurre la dipendenza energetica, dall'aumento dei prezzi dei PPA e dal rafforzamento delle politiche pubbliche a sostegno delle fonti rinnovabili. Parallelamente, l'evoluzione tecnologica sta contribuendo a migliorare la sostenibilità economica dei progetti, attraverso l'impiego di turbine di dimensioni sempre maggiori e più efficienti. Nel 2024 i progetti con turbine di potenza superiore a 5 MW hanno rappresentato circa il 43,69% del mercato, con una tendenza crescente verso soluzioni da 15–18 MW, in grado di ridurre il costo medio per megawattora e di aumentare la produttività degli impianti.

Sotto il profilo geografico, la pipeline globale evidenzia una forte concentrazione in alcune aree chiave. La Cina si conferma leader mondiale per nuove installazioni e capacità cumulativa, coprendo circa la metà del mercato globale per il settimo anno consecutivo. L'Europa rappresenta il secondo mercato di riferimento, con oltre 19 GW installati nell'Unione europea nel 2023 e con l'obiettivo strategico di raggiungere una capacità offshore pari a 300 GW entro il 2050, in coerenza con il Green Deal europeo.

Parallelamente, si osserva una rapida crescita della pipeline nei mercati emergenti dell'area Asia-Pacifico e delle Americhe. In Asia, Giappone, Corea del Sud, Filippine e Vietnam stanno sviluppando numerosi progetti, anche grazie al crescente interesse per le tecnologie galleggianti. Nelle Americhe, Brasile e Colombia stanno emergendo come nuovi poli di sviluppo, mentre negli Stati Uniti, nonostante ritardi e revisioni di alcuni progetti, permane l'obiettivo di installare 30 GW di capacità offshore entro il 2030, con la East Coast quale principale hub di riferimento. Tale traiettoria è sostenuta da politiche federali e dall'impegno del Dipartimento dell'Energia degli Stati Uniti in attività di ricerca, sviluppo e dimostrazione tecnologica, volte a superare le barriere alla diffusione su larga scala dell'eolico offshore.

L'industria dell'offshore wind sta dunque evolvendo da una fase di "crescita a tutti i costi" a una fase di ricalibrazione, nella quale assumono un ruolo centrale la stabilità delle politiche pubbliche, la bancabilità dei progetti e la solidità delle catene di fornitura. Accanto alle opportunità offerte dallo sviluppo delle tecnologie galleggianti, che consentono l'installazione di impianti in acque profonde con migliori condizioni di vento, permangono alcune criticità strutturali, quali gli elevati investimenti iniziali, la complessità delle operazioni di installazione e manutenzione, le questioni ambientali e le esigenze di adeguamento delle infrastrutture di rete e di connessione elettrica. Tali elementi richiedono un approccio integrato, in grado di coniugare pianificazione energetica, industriale e infrastrutturale. In questo contesto, il Mezzogiorno e, in particolare, il sistema portuale ionico presentano caratteristiche di elevato interesse strategico per lo sviluppo dell'eolico offshore galleggiante. La collocazione geografica del porto di Taranto, la disponibilità di aree demaniali e retroportuali, le infrastrutture esistenti e in fase di potenziamento, nonché la prossimità alle aree marine interessate dai principali progetti, rendono lo scalo un potenziale nodo di riferimento per la filiera dell'offshore wind nel Mediterraneo. Il porto può svolgere un ruolo chiave sia nelle fasi di

costruzione, assemblaggio e varo delle piattaforme eoliche, sia nelle successive attività di esercizio e manutenzione, contribuendo allo sviluppo di una filiera industriale integrata e alla valorizzazione del sistema logistico portuale in coerenza con gli obiettivi di transizione energetica, sostenibilità e competitività delineati nel Piano.

2.4 Il Porto di Taranto

2.4.1 Caratteristiche principali

Il Porto di Taranto rappresenta uno degli asset infrastrutturali più rilevanti del sistema portuale italiano, posizionato strategicamente nel cuore del Mar Mediterraneo (vedi Figura 22)

- **Coordinate geografiche:** lo scalo è situato a Latitudine 40° 27' Nord – Longitudine 17° 12' Est.
- **Centralità nelle rotte globali**: Il porto dista solo 172 miglia nautiche dalla rotta principale Suez-Gibilterra.
- **Morfologia e circoscrizione territoriale:** l'assetto portuale si sviluppa sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, articolandosi tra un'ampia rada esterna (Mar Grande) e un'insenatura interna (Mar Piccolo). La circoscrizione territoriale dell'AdSP MI è stata formalmente delimitata con Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 06.04.1994 e successivamente ampliata con Decreto Ministeriale del 23 giugno 2004. I confini amministrativi si estendono dal molo di ponente del Castello Aragonese fino alla riva sinistra del fiume Tara.



Figura 22 Posizione del porto di Taranto nello scenario dei flussi merci marittimi del Mediterraneo. Fonte: Marinetraffic.com.

L'analisi dei dati spaziali evidenzia una dotazione fondiaria di prim'ordine, con una gestione ripartita tra funzioni pubbliche e regimi concessori specializzati.

Tabella 3 Ripartizione delle aree del porto.

Tipologia Area	Superficie (mq)
Superficie Totale Ambito Portuale	**4.500.000**
Aree in concessione	2.300.000
Banchine operative pubbliche	200.000
Aree comuni, viabilità e zone non concesse*	1.600.000

**Nota tecnica: La quota residua di 1,6 milioni di mq è destinata a servizi comuni, infrastrutture viarie e aree terrestri non specificamente catalogate come banchine operative pubbliche.*

Tabella 4 Sviluppo lineare delle banchine.

Tipologia Banchina	Lunghezza (m)
Sviluppo Lineare Totale (Dato Ufficiale)	**13.027**
Banchine in concessione	9.310
Banchine ad uso pubblico	3.720

Nota: Il totale lineare di 13.027 metri rappresenta il dato ufficiale di catalogo; la somma delle componenti operative riflette la quasi totalità dello sviluppo banchinato disponibile.

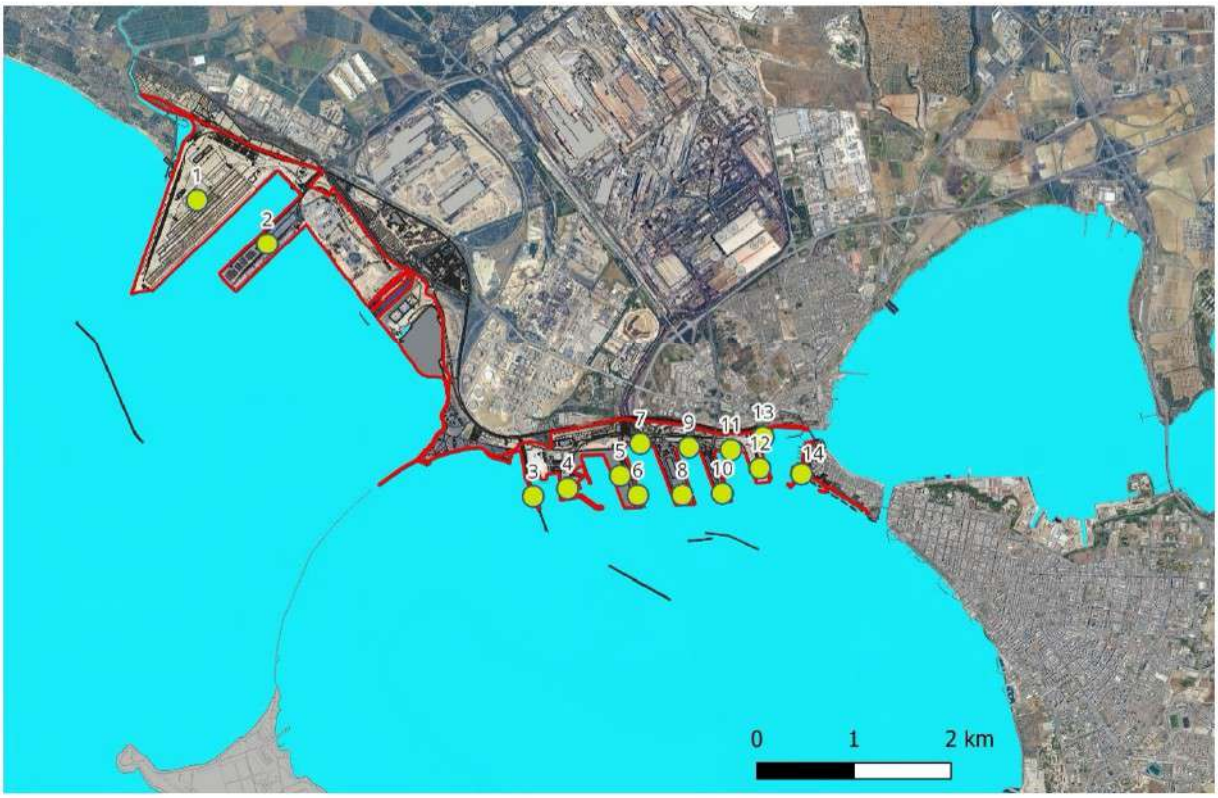


Figura 23 Layout di inquadramento funzionale del porto di Taranto.

Con riferimento alla Figura 23, gli elementi funzionali del porto sono:

Denominazione dell'accosto	Concessionario	Lunghezza (m)	Merci movimentate/passeggeri
CALATA 1	BANCHINA LIBERA	240	Varie
1° SPORGENTE - Levante	BANCHINA LIBERA	360	Varie
1° SPORGENTE - Ponente	BANCHINA LIBERA	330	Varie
1° SPORGENTE - Testata	BANCHINA LIBERA	130	Varie
CALATA 2	BANCHINA LIBERA	290	Varie
2° SPORGENTE - Levante	ACCIAIERIE D'ITALIA	515	Scarico minerale ferro
2° SPORGENTE - Testata	ACCIAIERIE D'ITALIA	143	Sosta tecnica navi
2° SPORGENTE -	ACCIAIERIE D'ITALIA	550	Materiale siderurgico

Ponente			
CALATA 3	ACCIAIERIE D'ITALIA	230	Ferroleghe – loppa
3° SPORGENTE - Levante	ACCIAIERIE D'ITALIA	615	Materiali siderurgici
3° SPORGENTE - Testata	ACCIAIERIE D'ITALIA	200	Combustibile-catrame
3° SPORGENTE - Ponente	ACCIAIERIE D'ITALIA	630	Materiale siderurgico
CALATA 4	BANCHINA LIBERA	300	Varie
4° SPORGENTE - Levante radice	CEMITALY SPA	167	Carico di cemento
4° SPORGENTE - Levante	ACCIAIERIE D'ITALIA	434	Scarico ferro e carbone
4° SPORGENTE - Testata	ACCIAIERIE D'ITALIA + BANCHINA LIBERA	72 + 113	Imbarco bitume + Varie
4° SPORGENTE - Ponente	BANCHINA LIBERA	600	Varie
CALATA 4 BIS	BANCHINA LIBERA	230	Varie
PONTILE PETROLI	ENI S.p.A	560 + 560	Prodotti petroliferi raffinati
CAMPO BOE	ENI S.p.A		Scarico di petrolio greggio
5° SPORGENTE - Ponente	ACCIAIERIE D'ITALIA	1.200	Prodotti siderurgici
CALATA 5	BANCHINA LIBERA	310	Varie
MOLO POLISETTORIALE	SAN CATALDO CONTAINER TERMINAL SPA	1.800	Movimentazione di contenitori/ Merci varie/ Ro-Ro

Le caratteristiche di profondità secondo batimetriche 2022, sono illustrate nelle seguenti figure.



Figura 24 Batimetriche nell'area del Molo Polisettoriale



Figura 25 Batimetriche delle calate. Rilievi 2022.

Nello specifico l'immersione massima ammessa presso le banchine è riportata nella tabella di seguito, aggiornata con l'ultima Ordinanza della Capitaneria di Porto datata 23 gennaio 2026.

Tabella 5 Immersione massima consentita (gennaio 2026).

Settore Calate	
Calata 1	Immersione max 7,40 m
Calata 2	9,80 m per i primi 175 m dallo spigolo con il 1° sporgente; 8,70 m per i restanti 110 m
Calata 3	9,00 m
Calata 4	9,50 m (limite lunghezza nave 200 m)
Calata 4 bis	10,50 m (limite lunghezza nave 140 m)
Calata 5	10,50 m (limite lunghezza nave 205 m)
I Sporgente	
Levante	8,5 m (divieto di ormeggio nei primi 20 metri dalla testata)
Testata	5,60 m (primi 40 m) e 8,00 m (restanti 90 m). Obbligo di ormeggio sul lato sinistro
Ponente	10,00 m
II Sporgente	
Levante	Variabile fra 14,50 m (primi 150 m dalla radice) e 15,50 m (restanti 365 m)
Testata	10 m (lunghezza max nave 100 m)
Ponente	9,30 m (lunghezza max nave 230 m)
III Sporgente	
Levante	11,50 m (primi 400m dalla radice) e 10,70 m (restanti 170 m)
Testata	10.50 m (lunghezza max nave 180m)
Ponente	10 m (primi 200 m) e 12 m (restanti 440 m)
IV Sporgente	
Levante	9,50 m alla radice (primi 200 m) poi per la restante parte 22,50 m
Testata	10,50 m lato ponente, 7 m lato levante. Lunghezza max nave 150 m.
Ponente	11 m. Lunghezza max nave 240 m.
V Porgente e Molo Polisettoriale	
5° Sporgente	I primi 50 metri di banchina sono interdetti all'ormeggio. Fra i 50 e i 100 m della banchina, 9,20 m. Fra i 100 e i 400 m della banchina, 10,50. Fino alla testata 11 m.
Molo Polisettoriale	12,50 m dallo spigolo della Calata 5 per i primi 600 m. 14 m per i restanti metri fino alla testata.
Altre Infrastrutture e Operatività	
Pontile ENI	Include i Bert 1 e 2 (7,90 m), Berth 3 (9,20 m), Berth 4 (9,10 m) e il Nuovo Berth Tempa Rossa (10,50 m), abilitato a navi fino a 260 m di lunghezza e 80.000 DWT.
Passaggio di Punta	6,70 verso il lato della scogliera SW e 5,50 m al centro verso NE.

L'efficienza operativa è garantita 365 giorni l'anno. Questo risultato è frutto della protezione naturale offerta dalla conformazione del golfo, integrata da opere foranee artificiali, e di un'escursione di marea insignificante che semplifica le manovre di accosto.

La governance dello sviluppo infrastrutturale è sancita dal PRP vigente, approvato con Decreto 142 del 11-10-21 e pubblicato in data 17 novembre 2021.

2.4.2 Analisi dei Traffici

L'analisi dei flussi di traffico evidenzia una fase di profonda trasformazione per il sistema portuale di Taranto, caratterizzata da una contrazione nei volumi storici delle rinfuse e una crescita incoraggiante del comparto crocieristico.

Settore merci (container, rinfuse solide e liquide, Ro-Ro)

Il decennio 2016-2025 delinea una fase di de-industrializzazione dello scalo, caratterizzata da una contrazione volumetrica senza precedenti. Il dato relativo al Totale delle tonnellate di merci evidenzia una erosione strutturale della base merci, precipitando dalle 24.668.850 tonnellate del 2016 alle 12.201.174 tonnellate del 2025. Tale dinamica configura una riduzione dei volumi superiore al 50.

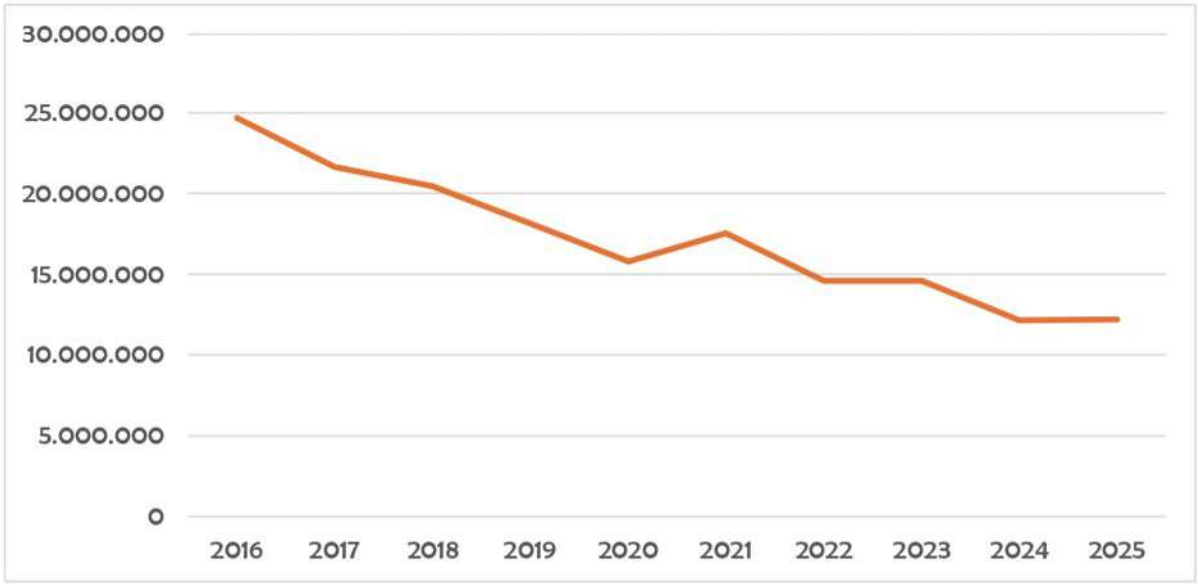


Figura 26 Evoluzione del traffico merci nel Porto di Taranto negli ultimi dieci anni (t, elaborazione su dati AdSP).

Questa tendenza riflette la necessità impellente di una diversificazione merceologica e di un efficientamento per invertire la tendenza e migliorare la gestione dei flussi logistici. Il driver primario di questa flessione è il crollo verticale delle rinfuse solide, parzialmente mitigato dalla tenuta del comparto energetico liquido, come si evince dalla seguente tabella.

Tabella 6 Andamento delle rinfuse solide e liquide.

Anno	Rinfuse Solide [t]	Rinfuse Liquide [t]
2016	13.736.471	5.534.336
2020	8.290.602	4.278.384
2025	5.584.514	4.481.133

L'analisi di dettaglio rivela una crisi strutturale del modello estrattivo/energetico:

- Rinfuse solide: il comparto ha subito un drastico ridimensionamento, scendendo dai 13,7 milioni di tonnellate (2016) ai 5,5 milioni (2025).
- Merci varie: in linea con il trend delle rinfuse solide, il comparto ha subito un calo passando da 5,3 milioni a 2,0 milioni di tonnellate, confermando la crisi dei flussi industriali convenzionali.
- Rinfuse liquide: il settore manifesta una resilienza critica, con una flessione contenuta nell'ordine del 19%. Con 4.4 milioni di tonnellate proiettate per il 2025, i liquidi rappresentano l'unico ancoraggio superstite del vecchio assetto industriale.

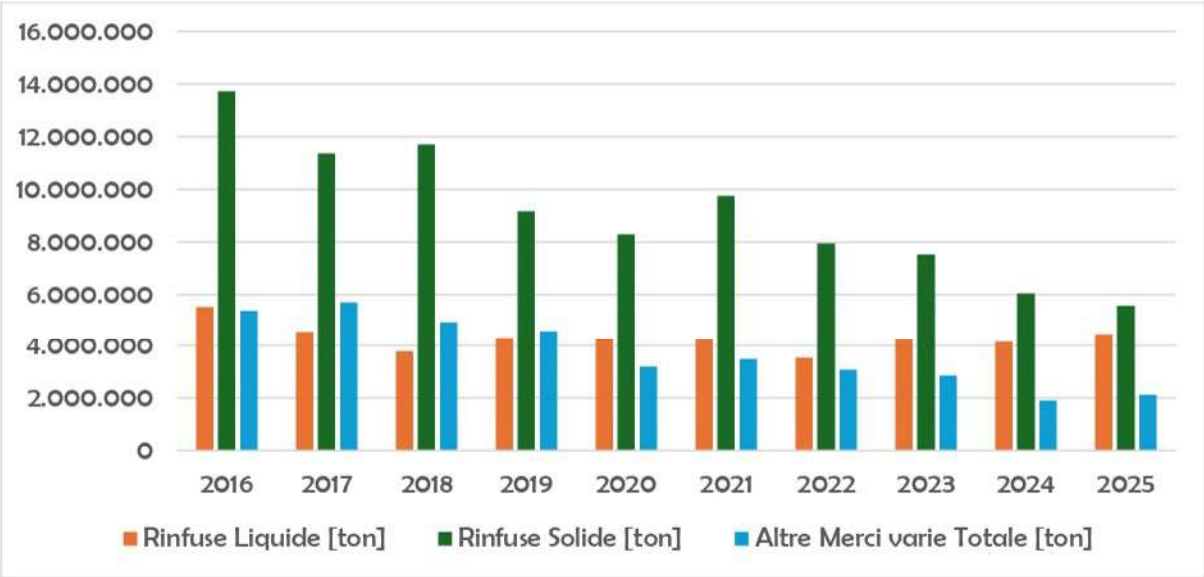


Figura 27 Evoluzione del traffico delle rinfuse per categoria.

Tale dato conferma le preoccupazioni degli stakeholder sull'instabilità dei mercati siderurgici ed energetici. In risposta a questo "gap" operativo, la strategia portuale potrebbe cogliere le opportunità derivanti dalle nuove filiere emergenti, come quelle legate alle **energie rinnovabili** e ai materiali green.

In risposta alla contrazione dei carichi massivi, lo scalo ha tentato uno shift modale verso il traffico unitizzato. Tuttavia, l'analisi dei TEU rivela una marcata volatilità dei flussi gateway, indicando una specializzazione logistica non ancora stabilizzata.

Partendo da un valore marginale di 375 TEU nel 2016 (periodo in cui il terminal era inoperativo), il comparto ha toccato un picco nel 2023 con 40.625 TEU, per poi subire una brusca contrazione verso le 9.374 unità del 2025.

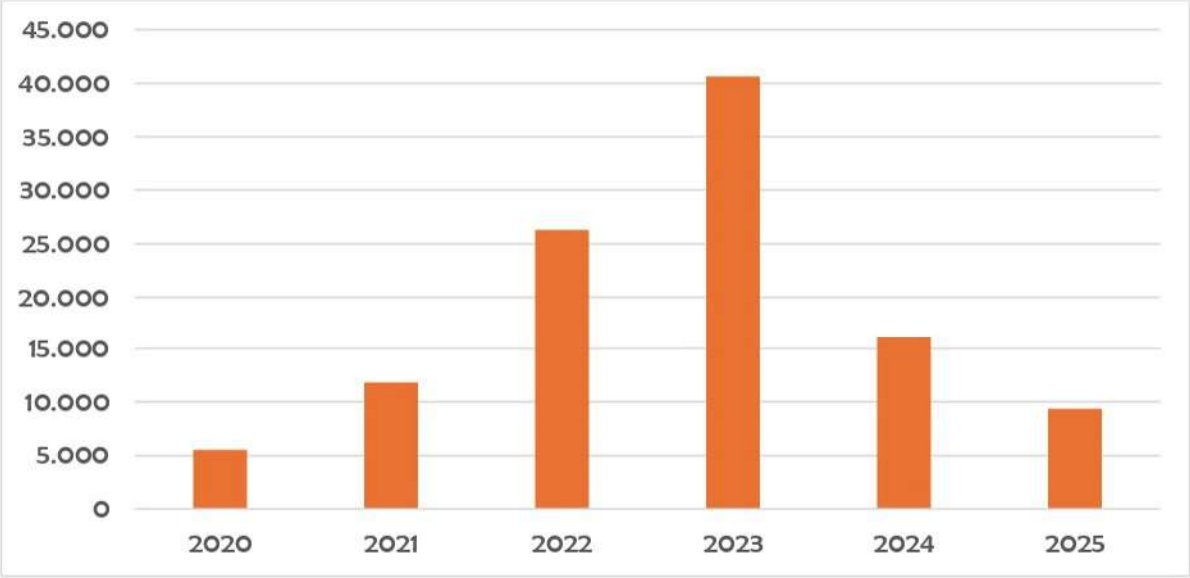


Figura 28 Andamento del traffico contenitori (TEU).

Tale instabilità riflette le preoccupazioni degli stakeholder riguardanti la concorrenza aggressiva dei porti del Mediterraneo e l'instabilità geopolitica che condiziona i collegamenti con i mercati orientali.

Settore passeggeri

In netto contrasto con il settore merci, il comparto passeggeri rappresenta la vera eccellenza emergente del sistema portuale. Il settore crocieristico ha vissuto una crescita esponenziale, passando dallo zero assoluto del 2020 (dovuto all'emergenza pandemica) ai 126.708 **passeggeri** del 2025.

Il trend di crescita è stato costante negli ultimi quattro anni.

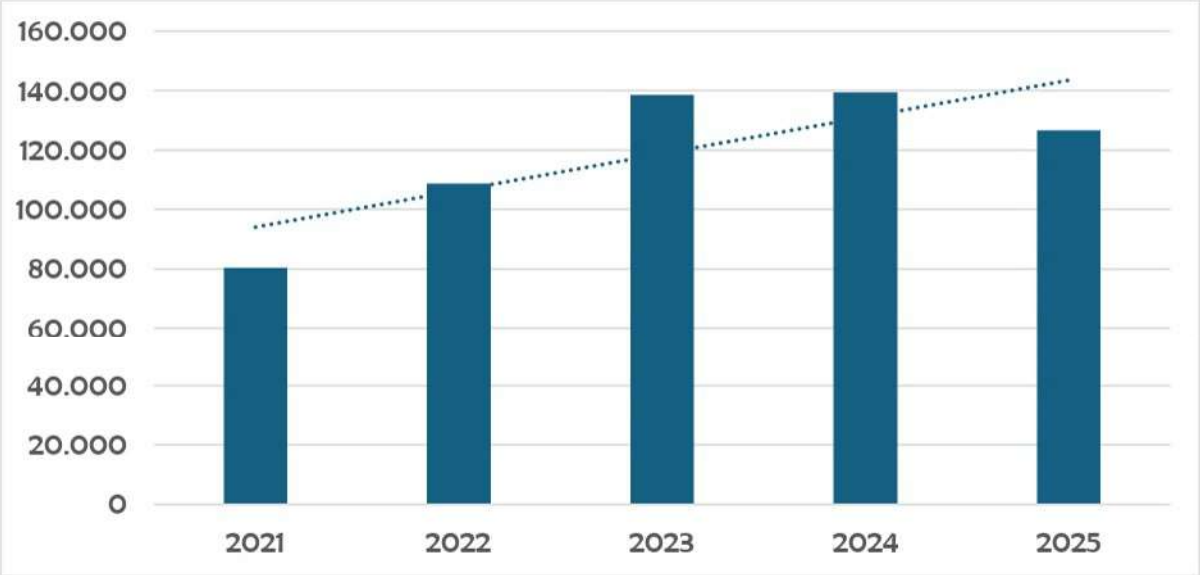


Figura 29 Traffico passeggeri crocieristico nel porto di Taranto.

Questo successo conferma l'appeal del territorio e il potenziale dello scalo come *home port*, nonostante le criticità operative segnalate dagli stakeholder, come la necessità di terminal dedicati e l'attuale obbligo di servizi navetta. Il consolidamento di questo traffico richiede il superamento dei gap infrastrutturali e un miglioramento dei servizi di accoglienza turistica per competere con gli standard internazionali.

2.4.3 Analisi di competitività per il transhipment del porto di Taranto

Il porto di Taranto per quanto al traffico contenitori è stato finora, prevalentemente vocato al ruolo di porto di transhipment, non escludendo una componente marginale di gateway. Il traffico contenitori è caratterizzato da un modello *hub and spoke*, in base al quale navi "madre" di grande stazza e capacità lungo trade lane principali toccano porti hub i quali scambiano con porti secondari mediante collegamenti feeder con navi di capacità minore. Il cosiddetto gigantismo navale ha portato a mettere in linea navi di grande capacità (es. Ultra Large Container Vessels - ULCV) che però richiedono fondali in banchina molto profondi (18-20 m) dal momento che hanno pescaggi di 16 m e oltre, in funzione del carico.

Per questo motivo i porti hub di transhipment sono generalmente selezionati tra quelli con i fondali più alti, oltre che per le caratteristiche prestazionali del terminal (numero di gru, dimensioni delle gru, prestazioni in tiri-ora, capacità di stoccaggio, ecc.) e dei costi del porto.

In Tabella 7 sono analizzati i porti dell'area mediterranea che svolgono attualmente funzioni prevalentemente di transhipment. Le performance rilevate da diverse fonti, rivelano la predominanza dei porti spagnoli di Algeciras e Valencia per quanto all'area occidentale del Mediterraneo, e del Pireo nell'area orientale, insieme ai porti turchi. L'Italia vede la presenza di Gioia Tauro come hub di transhipment principale che ha recuperato il suo storico ruolo negli ultimi anni. È interessante notare che la capacità del terminal, unita al pescaggio massimo ammissibile fanno la differenza in termini di competitività, essendo il porto di transhipment notoriamente sostituibile e non geograficamente vincolato dal contesto territoriale del retroporto.

Tabella 7 *Comparazione caratteristiche e prestazione dei porti transhipment potenzialmente concorrenti.*

Porto	Capacità nominale dei terminali contenitori (MTEU)	Traffico contenitori 2025 (TEU)	Massima profondità ai terminali contenitori (m)	Pescaggio massimo ammesso (m)	% Saturazione container	Presenza progetti di espansione /sviluppo	PLSCI
Algeciras	6	4,29	17	15,4	72%	No	511,86
Ambarli	4	3,43	17	14,5	86%	No	519,84
Beirut	1,5	1	16,5	12,5	67%	Sì	201,28
Cagliari	1,1	0,27	16	16	25%	Sì	34,47
Gioia Tauro	4,5	4,49	18	16,2	100%	No	318,53
Haifa	1,58	0,68	17,3	15,8	43%	No	207,78
Izmit	2,76	2,51	18,5	17,52	91%	Sì	81,24
Marsaxlokk	4	3	17	16	75%	Sì	264,42
Mersin	2,6	1,97	15,8	15,8	76%	No	359,81
Piraeus	7,3	5,1	19,5	16	70%	Sì	429,12
Taranto	2	0,01	16	14	0%	Si	26,71
Valencia	5,6	5,66	18	16	101%	No	593,14



Figura 30 Comparazione caratteristiche dei porti transhipment del Mediterraneo.

Tabella 8 Caratteristiche dimensionali delle navi porta-contenitori.

Classe nave	Capacità (TEU)	Lunghezza (LOA)	Larghezza (Beam)	Pescaggio tipico
Feeder	500–1.000	90–140 m	15–23 m	6–8 m
Feedermax	1.000–2.000	140–170 m	23–28 m	8–9,5 m
Panamax	3.000–5.000	200–295 m	32 m	10–12 m
Post-Panamax	5.000–8.000	275–300 m	40–43 m	12–13,5 m
New Panamax (Neo-Panamax)	10.000–14.000	295–335 m	49 m	13–14,5 m
Post-Panamax Plus	14.000–18.000	350–400 m	54–59 m	14–15,5 m
Ultra Large Container Vessel (ULCV)	18.000–24.000	395–400+ m	59–62 m	15–16 m

Il terminale contenitori di Taranto (Molo polisettoriale), in concessione a San Cataldo Container Terminal Spa, denota una importante capacità (2 MTeu) nominale, è dotato di una importante connettività ferroviaria, ma ad oggi risente di una limitazione di pescaggio ammesso a 14,0 m e di gru portainer non in grado di lavorare su navi superiori a 4.000 TEU, ovvero solamente feeder.

2.5 L'accessibilità del porto e i collegamenti terrestri

Il Porto di Taranto occupa una posizione geografica strategica nel Mediterraneo, situato lungo la rotta Suez-Gibilterra. È designato come nodo "core" del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). La sua competitività come hub intermodale dipende strettamente dall'integrazione tra le infrastrutture portuali, i collegamenti terrestri (stradali e ferroviari) e i regimi agevolativi della Zona Economica Speciale (ZES) e della Zona Franca Doganale (ZFD).

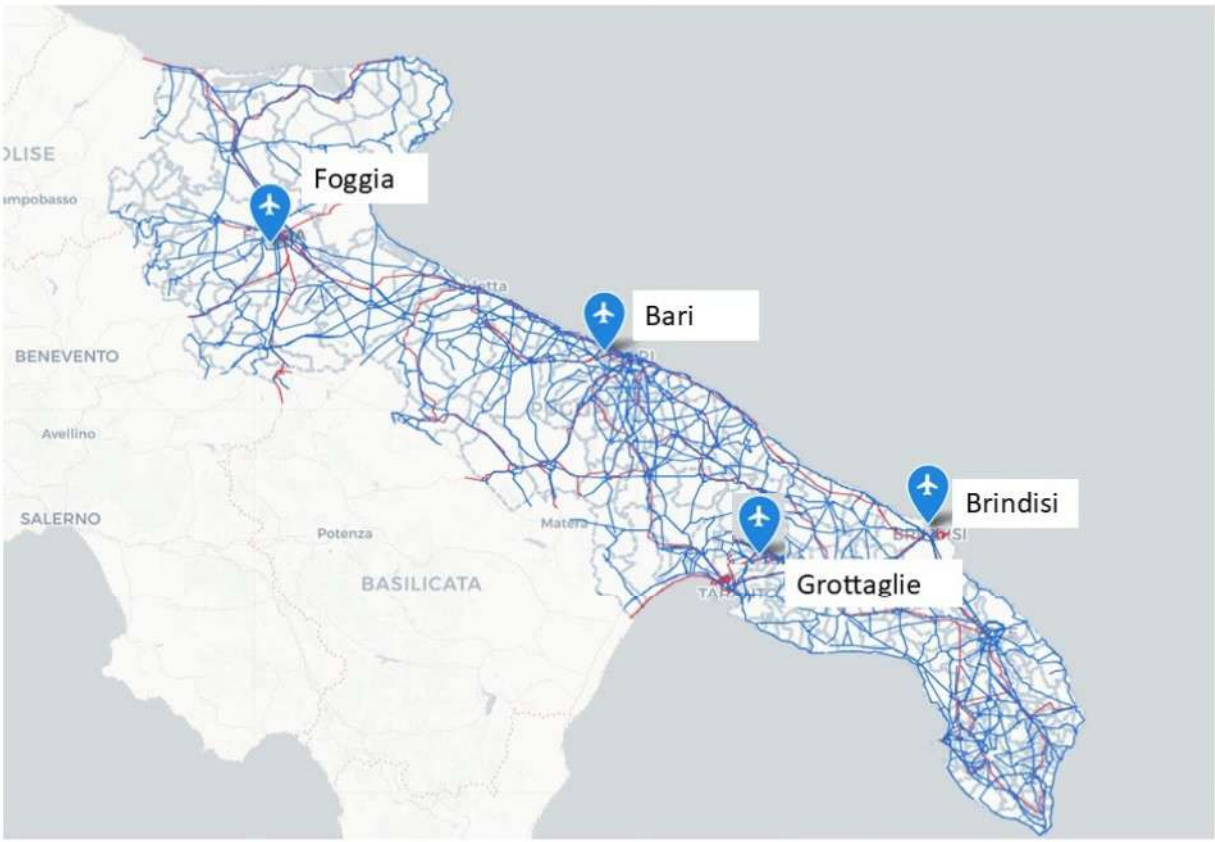


Figura 31 Accessibilità al Porto di Taranto (fonte: dabimus.com)

L'accessibilità stradale del Porto di Taranto è garantita da una rete di arterie che lo connettono ai principali mercati regionali e nazionali:

- **Rete autostradale:** il porto dista solo 15 km dall'imbocco dell'autostrada A14 (Adriatica), che collega Taranto a Bari e, tramite innesti, a Napoli (A16), Roma e al Nord Italia. Il percorso del porto, collocato al di fuori del centro cittadino, verso l'autostrada è privo di "colli di bottiglia", facilitando il transito dei mezzi pesanti.

- Strade Statali (S.S.):
    - **S.S. 106 (Jonica):** fondamentale per i collegamenti verso la Calabria e Reggio Calabria.
    - **S.S. 7 (Via Appia):** collega lo scalo verso Bari, Brindisi e Lecce.
    - **S.S. 100:** arteria di collegamento diretto verso Gioia del Colle e Bari.
- **Superstrada Taranto-Grottaglie-Brindisi:** importante per la connessione trasversale della penisola salentina.
- **Infrastrutture interne:** il porto dispone della "Strada dei Moli", parte integrante della cosiddetta Piastra Portuale, volta a ottimizzare la viabilità interna al bacino portuale.
- L'attuale situazione del porto può essere così descritta:

Infrastruttura di terminal: il terminal contenitori è dotato di un fascio di cinque binari direttamente collegati alla rete ferroviaria nazionale sul lato di ponente. Questo consente un *transit time* stimato di circa 30-34 ore per il trasporto di container verso il Centro Europa (es. Munich-Riem).

- Progetti di potenziamento dei Nodi (orizzonte 2024-2025):
    - Stazione di Taranto: attivazione di binari elettrificati con lunghezza standard di 750 metri (rispetto ai precedenti 450m) per ottimizzare la composizione dei treni merci.
    - Stazione di Cagioni: realizzazione di tre binari centralizzati per connettere la piattaforma logistica del molo polisettoriale alla rete RFI.
- **Corridoio Adriatico:** gli investimenti di RFI sulla linea Lecce-Bari-Bologna (8,5 miliardi di euro) prevedono la velocizzazione della tratta Brindisi-Taranto, consolidando il ruolo dello scalo come gate per i traffici internazionali del Mezzogiorno.

L'infrastruttura ferroviaria attuale del porto di Taranto è definita come ottimale, rappresentando un vantaggio strategico rilevante nel contesto del centro-sud Italia. La configurazione attuale vede cinque moli raccordati. La specializzazione ferroviaria, da creare sulla base di flussi commerciali attivabili, potrà fornire anche una specializzazione dei moli e dei flussi di traffico previsti in ingresso al porto.

L'efficienza della manovra e l'interconnessione con i grandi poli industriali sono garantite da dotazioni tecniche specifiche. Il porto presenta, infatti un raccordo ferroviario massivo che si integra direttamente con lo stabilimento siderurgico attraverso fasci di binari dedicati.

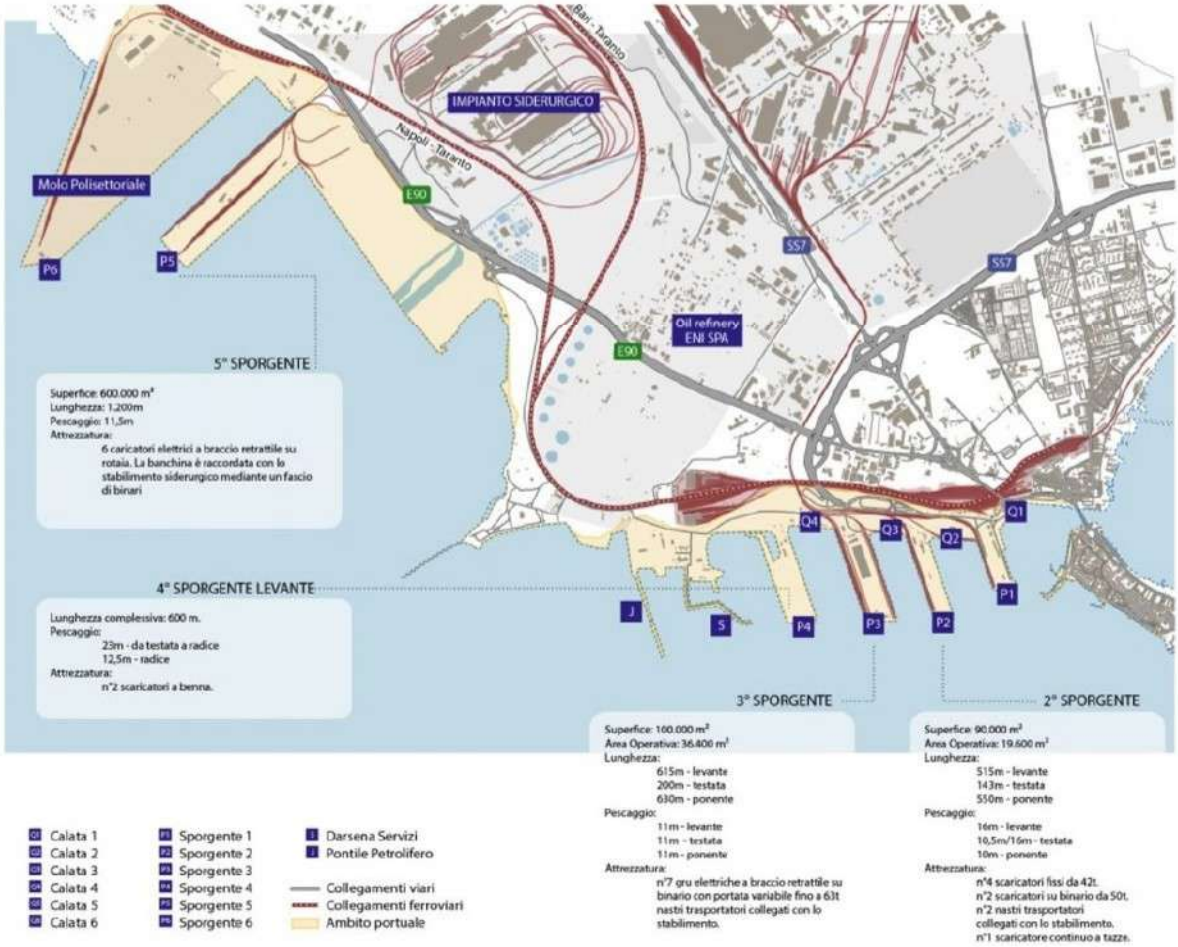


Figura 32 Layout portuale con dotazione ferroviaria del porto.

L'accessibilità ferroviaria al Porto di Taranto si articola su due dorsali principali lungo la linea Adriatica (escluso l'instradamento tirrenico per complessità orografica e limitazioni di sagoma). Di seguito il confronto prestazionale:

Tabella 9 Confronto parametri di linea (Fonte: Prospetto Informativo rete -PIR-RFI)

Parametro	**Via Gioia del Colle (Preferenziale)**	**Via Brindisi/Mesagne**
Itinerario	Bari-Modugno-Taranto	Brindisi-Oria-Taranto
Modulo (Lunghezza treno)	**500 m** (+70m rispetto a Brindisi)	480 m

Peso Assiale	**D_4 (22,5 t/asse)**	C_3 (20,0 t/asse)
Massa Trainata (N->S)	1.240 t	1.410 t
Massa Trainata (S->N)	**1.170 t**	900 t (Grave collo di bottiglia)
Operatività H24	21-24 ore/giorno	16-18 ore/giorno

Entrambi gli instradamenti presentano una codifica di sagoma **P/C45**, che determina le seguenti condizioni:

- **Consentito:** transito di Container High Cube (HC).
- **Inibito:** transito di semirimorchi e casse mobili ad alta portata (richiesto profilo **P/C80**).
- **Azione correttiva:** necessità di coordinamento con RFI per l'ottenimento di una **TES (Trasporto Eccedente Sagoma)**, fondamentale per l'integrazione con i flussi marittimi **Ro-Ro**.

La saturazione della massa trainata in singola trazione rappresenta un limite alla competitività economica (evitare il ricorso alla doppia trazione, ritenuto diseconomico):

- Tratto Critico Brindisi: limitazione a 900t (S->N) tra Grottaglie e Francavilla.
- Tratto Critico Gioia del Colle: limitazione a 1.170t (S->N) tra Bellavista e Gioia del Colle.

L'instradamento via Gioia del Colle risulta superiore per peso assiale (D_4), flessibilità operativa temporale e capacità di carico bidirezionale in singola trazione. Risulta prioritario l'adeguamento della sagoma limite per sbloccare il mercato dei semirimorchi gruabili e non gruabili.

Il sistema Taranto nel 2026 si distingue per un'infrastruttura importante per densità di binari e capacità di banchina. La sfida per il prossimo triennio sarà completare la transizione digitale di questi raccordi per rendere il passaggio nave-treno completamente automatizzato e trasparente.

L'accessibilità aerea del Porto di Taranto si articola su un sistema integrato che vede gli scali di Bari (90 km) e Brindisi (75 km) come punti di connessione per i voli di linea nazionali e internazionali, ma identifica nell'aeroporto "Arlotta" di Grottaglie, distante soli 20 km, l'asset strategico per l'intermodalità. La vicinanza di Grottaglie, collegato direttamente al varco nord del porto tramite la direttrice stradale verso Brindisi, abilita la visione dello Ionian Integrated Logistics District (IILD), un modello in cui mare, aria e ferrovia operano in rete per potenziare la competitività del Mezzogiorno.

In ambito merci, la creazione di un corridoio doganale (Bonded Corridor) tra porto e aeroporto permetterebbe di movimentare carichi deperibili o ad alto valore in circa 50 minuti sotto sigillo elettronico, riducendo i tempi di transito fino al 40% e i costi logistici del 25%. Sotto il profilo del traffico passeggeri, lo scalo di Grottaglie è considerato fondamentale per lo sviluppo del segmento crocieristico attraverso la modalità fly & cruise, già oggetto di dialogo con operatori come Costa Crociere per intercettare i nuovi trend del turismo globale.

Nonostante queste potenzialità, l'accessibilità risulta attualmente penalizzata da servizi di mobilità pubblica (bus e treni) insufficienti tra Taranto e gli aeroporti pugliesi e da un prolungato stallo istituzionale riguardante l'apertura di Grottaglie ai voli civili e la definizione degli Oneri di Servizio Pubblico (OSP).

2.6 Retroporto, ZES e ZFD

Il retroporto di Taranto non è solo spazio fisico, ma è uno spazio economico regolamentato. La ZES (Zona Economica Speciale) Unica agisce come catalizzatore di nuovi insediamenti produttivi. L'obiettivo è creare un corridoio amministrativo e fiscale agevolato che incentivi le imprese a insediarsi nelle aree retroportuali, il vantaggio è rappresentato dalla presenza di un'infrastruttura ferroviaria capiente che permette a queste zone di funzionare come veri e propri "porti a secco" (*dry ports*), dove le merci possono essere sdoganate, lavorate e reimmesse sui mercati internazionali.

> *La specializzazione dei moli e dei flussi di traffico è la chiave per fornire risposte customizzate a un mercato che richiede velocità e riduzione dei costi di rottura di carico.*

L'integrazione del porto in zone a regime speciale è il principale driver per l'attrazione di investimenti industriali.

A. **ZES Unica Sud**: a partire dal 2024, le funzioni della precedente ZES Ionica confluiscono nella ZES Unica, che mira a semplificare la governance e offrire benefici fiscali (IRES ridotta, credito d'imposta) e procedure amministrative accelerate (Autorizzazione Unica - AU) per le imprese insediate.

B. **Zona Franca Doganale (ZFD) Interclusa**: il Porto di Taranto dispone di 11 aree perimetrate (circa 163 ettari) gestite dall'AdSP.

    - *Vantaggi*: permette lo stoccaggio e la trasformazione di merci estere in sospensione dei tributi doganali (IVA e dazi) senza limiti di tempo.

- *Obiettivo*: trasformare lo scalo da semplice punto di transito a hub di trasformazione logistica a valore aggiunto, attirando settori come l'automotive e l'agroalimentare.

C. **Eco Industrial Park** (ex Distripark): questo progetto si estende su 750.000 mq in area retroportuale e opera sia in regime ZES che ZFD, configurandosi come un hub per l'economia circolare e la logistica intermodale.



Figura 33 Identificazione aree nella perimetrazione ZFD secondo decreto AdSP del 2020.

2.7 Il contesto digitale del porto di Taranto

Il Porto di Taranto nel corso degli ultimi anni ha effettuato rilevanti investimenti in merito al percorso di digitalizzazione. Oggi, il Porto ha una configurazione digitale complessa rappresentata nella Figura 34.

Il Porto, oltre al portale istituzionale presenta un Port Community System - PCS che offre già una varietà di servizi agli operatori.

Sono stati già digitalizzati i processi del SUA (Sportello Unico Amministrativo), il controllo Accessi, il modulo Logistica e il modulo di gestione della ZFD.

Il sistema offre già le basi di interoperabilità con altre PPAA, la connessione con le piattaforme per identificazione dell'operatore e per i pagamenti, e i servizi base quali firma digitale, PEC, Single Sign On e gestione del Protocollo.

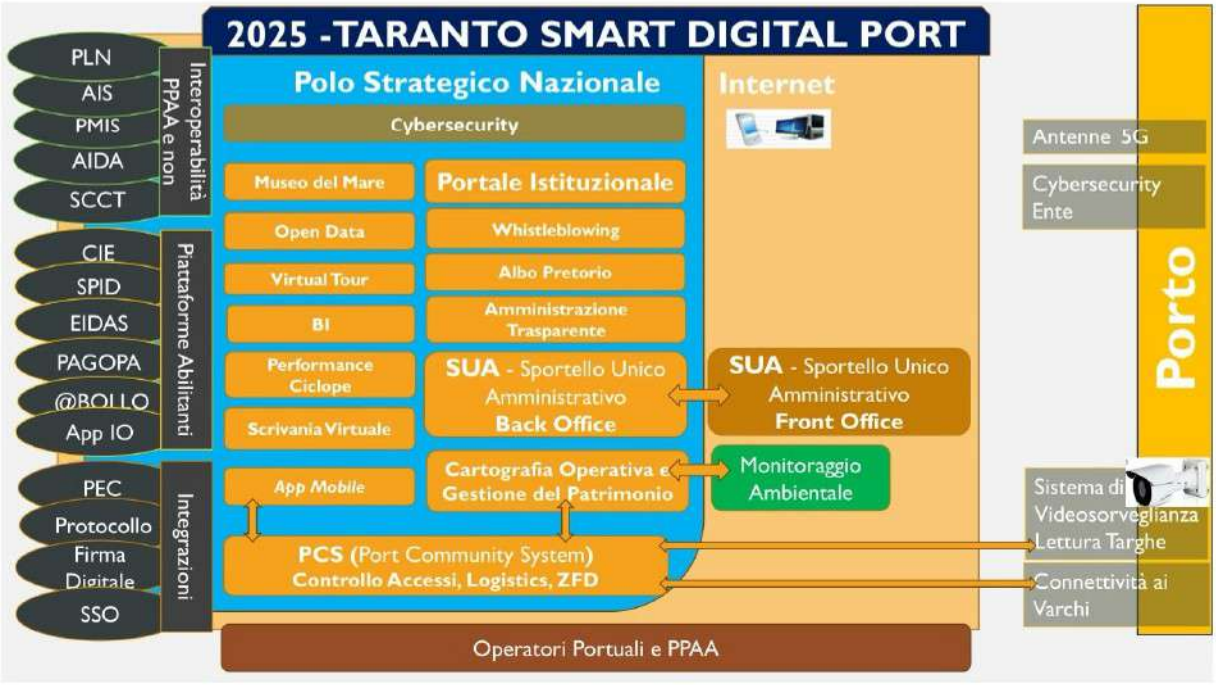


Figura 34 Architettura Digitale del Porto di Taranto (Anno 2025).

L'ente pubblico in conformità alle richieste normative, i cosiddetti "Open Data", ha avviato un percorso di gestione dei processi correlati alla sicurezza informatica. Importante sottolineare è l'avvio di un processo di copertura 5g del porto, che ad oggi è limitato a due zone e 2 antenne ma che già offre servizi base. L'attuale dotazione, quindi, permette un primo step di digitalizzazione dei processi, e rappresenta un importante risultato parziale nel percorso verso il Porto Digitale (Smart Port).

Gli operatori hanno una chiara consapevolezza degli attuali limiti e hanno esposto le loro esigenze attraverso una raccolta dati mirata anche alle funzioni digitali da gestire nel porto considerate in carico alla **AdSP MI.**

Le aree funzionali principali del PCS a Taranto sono:

- esportazioni
- importazioni
- statistiche marittime

- arrivi/partenze di viaggi/navi

Il PCS offre uno strumento per lo scambio elettronico di informazioni tra i settori logistici e il porto. Attualmente è il modo più avanzato per scambiare informazioni all'interno di un sistema portuale comunitario nazionale o unico.

Nel POT 2023-2025, l'AdSP aveva definito un piano di azioni volte a ***semplificare***, ***digitalizzare*** e ***innovare*** i processi decisionali e operativi e le procedure (Business Intelligence & Digital Port Operations) sia all'interno che all'esterno dei propri confini organizzativi.

Nell'aggiornamento del 2024 è importante sottolineare che era stato definito un Obiettivo di digitalizzazione (Business Intelligence e Digital Operations) con specifiche Azioni riportate nella seguente tabella.

Tabella 10 Azioni di digitalizzazione nel precedente POT e aggiornamento 2024.

Azioni di Piano (POT 2023-2025)		
Obiettivo	Azione (POT 2023-2025)	Azione (POT Revisione 2024) Elaborazione e Gestione di una Newsletter in materia di Contratti Pubblici
Business Intelligence e Digital Operations	Creazione ed Implementazione di una Banca dati dei Pareri Giuridici	Infrastruttura Tecnologica e 5G
	Interoperabilità del PORT COMMUNITY SYSTEM e Infrastruttura 5G	Interoperabilità del Port Community System Digitalizzazione del Processi di Gestione Documentale dell'Ente

Nel corso del 2024, sono state completate le attività di digitalizzazione relativamente al modulo di Gestione Zona Franca Doganale che è andato a integrarsi al PCS già operativo per gestire i flussi delle merci sia in entrata che in uscita dai siti posti in area di Zona Franca Doganale, nonché i possibili trasferimenti tra Zone Franche Doganali. Questa iniziativa è importante anche sul fronte di collaborazione con altri Porti in quanto rappresenta una delle esperienze di "Riuso del Software in accordo alle linee guida AGID Agenzia per l'Italia Digitale" a livello nazionale.

- L'azione "INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G" ha avuto il focus sugli interventi infrastrutturali e tecnologici: sono state installate 2 antenne 5G e quindi è stato creato il primo passo verso l'infrastruttura digitale 5G che potrà essere completata nel prossimo futuro.

- L'azione "INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM" si è focalizzata sull'interoperabilità dei sistemi informativi dei diversi attori portuali: sono stati avviati vari progetti di interoperabilità che necessitano ancora di un focus su formazione e supporto agli operatori per essere messe a regime.

L'azione "DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DOCUMENTALE DELL'ENTE" è orientata ad implementare, in linea con le linee guida AGID – Agenzia per l'Italia Digitale - per l'accessibilità e la sicurezza informatica, una gestione integrata e personalizzabile delle pratiche e dei flussi operativi e documentali, favorendo l'efficienza, la trasparenza e la collaborazione tra i diversi stakeholder dell'AdSP.

In sintesi, le azioni avviate sono state le seguenti:

Obiettivo	Azione	Stato
1. Business Intelligence e Digital Operations	Azione n. 1: Elaborazione e gestione di una newsletter in materia di contratti pubblici.	Terminata
	Azione n. 2: Infrastruttura tecnologica - 5G	Terminata in merito alle prime due antenne del Porto
	Azione n. 3: Interoperabilità del Port Community System. –	In corso – in quanto azione
	Azione n. 4: Digitalizzazione dei processi di gestione documentale dell'Ente.	In corso - in quanto azione

Tutte queste azioni sono state implementate in accordo al piano di attività previsto. Al termine del periodo e in base alle evidenze espresse dai diversi stakeholder (anche attraverso una intervista effettuata nel mese di febbraio 2026), è emerso come sia necessario per il futuro:

- consolidare i risultati ottenuti e rafforzare la disponibilità degli strumenti per poter operare (computer, stampanti, telecomunicazioni, software);
- estendere servizi ed infrastrutture digitali ad altre aree del porto;
- assicurare un percorso di interoperabilità tra applicazioni ed enti sia a livello tecnico che procedurale per consentire semplificazione;
- definire criteri di misura dei risultati dei diversi progetti e condividerli.

2.8 Analisi per lo sviluppo di un floating offshore wind (FOW) hub

2.8.1 Introduzione e approccio metodologico

Il porto di Taranto sta entrando in un ciclo di pianificazione decisivo che mira a preparare lo scalo a gestire progettualità correlate alle energie rinnovabili offshore. La roadmap posiziona il FOW come tecnologia dominante per l'Italia, dati i vincoli batimetrici del Mediterraneo e la traiettoria di maturità delle fondazioni galleggianti.

L'obiettivo ufficiale dell'Italia per l'eolico offshore al 2030 è modesto rispetto alla più ampia pipeline di progetti. Esiste una discrepanza tra gli obiettivi politici a breve termine e la portata dei progetti in fase iniziale, il che rafforza la necessità per i porti di assumere un ruolo trainante nella realizzazione di progetti.

I segnali di politica nazionale migliorano significativamente la situazione di Taranto[13]: il Decreto Interministeriale n. 167 del 4 luglio 2025 (di attuazione dell'art. 8, comma 2, del decreto-legge n. 181/2023) designa ufficialmente lo scalo jonico come hub strategico nazionale prioritario per lo sviluppo degli impianti eolici offshore galleggianti. Il provvedimento sblocca risorse destinate all'ammodernamento infrastrutturale e all'adeguamento delle aree portuali, con particolare attenzione agli interventi presso la banchina del Molo Polisettoriale. A febbraio 2026, l'AdSP ha trasmesso al MASE la relazione tecnica integrativa dell'intervento, includendo il cronoprogramma di attuazione delle attività e confermando un Quadro Economico (QE) di 28 milioni di euro per la sola banchina del Molo Polisettoriale.

È stato condotto uno studio specifico in vista del POT che combina cinque lenti analitiche che, insieme, convertono l'ambizione di diventare un hub eolico galleggiante in un programma graduale, tecnicamente fattibile e investibile:

1. Revisione del contesto e delle politiche: valutazione delle ambizioni, delle politiche e della concorrenza in ambito eolico offshore in Italia e nel Mediterraneo, stabilendo cosa è plausibile e quando, combinata con spunti da altre regioni eoliche offshore come il Mare del Nord.
2. Domanda di mercato e analisi delle pipeline: modellazione di implementazione basata su scenari (basso/medio/alto) e traduzione in volumi di attività portuali (turbine, galleggianti) e requisiti spaziali (ettari, stoccaggio a umido).

[13] https://port.taranto.it/index.php/it/news-it/2676-news-del-07-10-2025-taranto-hub-nazionale-offshore-wind-ufficialita-del-decreto-mase-dopo-l-incontro-con-il-ministro-salvini

3. Definizione dei requisiti tecnici: specifica dei requisiti portuali per le principali attività FOW come la produzione/assemblaggio dei galleggianti, il marshalling e l'integrazione delle turbine a gas, lo stoccaggio a umido, l'O&M, il marshalling di ormeggi/ancore, cavi e demobilizzazione. Le specifiche riguardano la lunghezza della banchina, la profondità, la capacità portante, l'area del piazzale e altri vincoli operativi.

4. Valutazione delle opzioni di localizzazione: valutazione comparativa di tre aree di sviluppo candidate: il Molo Polisettoriale al Molo 6, l'ex cantiere Belleli e un'espansione di bonifica al Molo 5, incluse analisi delle lacune rispetto ai requisiti tecnici e identificazione di ostacoli, rischi e opportunità.

5. Una roadmap per l'implementazione: identificazione di modelli di governance e ruoli degli stakeholder coerenti con le prassi portuali europee in materia di transizione energetica, riconoscendo che i porti FOW richiedono in genere opere pubbliche di abilitazione e una pianificazione coordinata.

In questa sezione del POT si riporta una sintesi dei risultati dell'analisi del contesto e della domanda, mentre nella sezione 6 si riportano i requisiti e la roadmap di implementazione della filiera del FOW nel porto di Taranto.

2.8.2 *Analisi del contesto e della domanda potenziale*

Il Governo italiano ha pubblicato la sua strategia ufficiale per lo sviluppo della cosiddetta "Generazione Innovativa di Energia Rinnovabile". Questa strategia, pubblicata come Piano Nazionale Integrato Energia e Clima (PNIEC), mira alla decarbonizzazione dell'Italia, concentrandosi sulla riduzione delle emissioni di gas serra attraverso l'installazione di una significativa capacità di energia rinnovabile. Gli obiettivi chiave per il 2030 sono:

- Una riduzione del 55% delle emissioni nette rispetto al 1990
- Una quota di fonti rinnovabili del 39,4% nel mix energetico finale
- Un obiettivo del 63% del consumo di elettricità generato da fonti rinnovabili
- Questi obiettivi sono intesi a essere raggiunti attraverso l'implementazione dei seguenti asset di energia rinnovabile:
- Solare fotovoltaico: ~80 GW
- Eolico onshore: 28 GW

- Eolico offshore: 2,1 GW
- Idroelettrico: 19,4 GW
- Geotermico: 1 GW
- Bioenergia: 3,2 GW
- Altro, può includere l'eolico offshore galleggiante: 5 GW

L'obiettivo di 2,1 GW per l'eolico offshore è modesto. La pipeline di progetti potenziali individuata in Italia è di 88 GW (database offshore 4C). Di questa cifra, quasi 86 GW di capacità sono previsti come eolico offshore galleggiante. L'obiettivo di 2,1 GW appare al ribasso, come confermato dalle pubblicazioni di settore e dagli obiettivi europei. Ad esempio, alcune analisi di settore e gli scenari di modellazione "Fit for 55" della Commissione Europea suggeriscono che l'Italia dovrebbe puntare a 8,5 GW entro il 2030 per allinearsi pienamente agli obiettivi più ambiziosi del pacchetto sulle energie rinnovabili; tuttavia, ciò è considerato estremamente improbabile, a causa del mercato eolico offshore e della catena di fornitura italiana ancora poco sviluppati. Attualmente, in Italia sono installati solo 30 MW di capacità eolica offshore, quindi il settore è ancora in una fase di avviamento.

Stando ai dati nazionali disponibili, il 2050 è il termine stimato entro il quale potrebbero essere sviluppati in Italia oltre 20 GW[14]. Inoltre, i progetti eolici offshore italiani, che attualmente ammontano a 88 GW, superano di gran lunga quelli di qualsiasi altro paese del Mediterraneo, come Francia (23 GW), Spagna (19 GW) e Grecia (12 GW). La capacità totale dei progetti pianificati in Italia è inferiore a quella prevista nel Regno Unito (113 GW), ma superiore a quella di altri paesi europei, come Paesi Bassi (60 GW), Belgio (3,5 GW), Spagna (19 GW), Francia (24 GW) e Germania (39 GW). Tuttavia, in Italia, il settore è meno sviluppato rispetto ai paesi del Nord Europa. Attualmente, esiste un unico parco eolico offshore operativo da 30 MW nei pressi di Taranto, l'unico impianto di questo tipo in Italia. L'esperienza dei porti italiani nella gestione della logistica dell'eolico offshore è limitata o nulla. Tuttavia, a causa delle notevoli profondità delle acque relativamente vicine alla costa, l'eolico offshore galleggiante è l'unica tipologia di fondazione realistica per gran parte del mercato italiano, ad eccezione del Mar Adriatico settentrionale

La profondità del Mediterraneo in alcune località impedisce l'installazione di impianti eolici offshore galleggianti. Le fondazioni galleggianti possono essere utilizzate a profondità fino a circa 1.000 metri, a causa dell'ancoraggio richiesto al fondale marino. Pertanto, i progetti devono essere costruiti relativamente vicino alla costa italiana.

[14] https://www.anev.org/wp-content/uploads/2025/07/Rassegna-ANEV_3%C2%B0-summit-eolico-offshore-18-luglio-2025-.pdf

I principali ostacoli individuati per lo sviluppo dell'eolico offshore in Italia includono complesse procedure di autorizzazione, sfide tecniche nello sviluppo di progetti eolici offshore galleggianti e lo sviluppo della supply chain. Quest'ultima per i progetti eolici offshore potrebbe essere supportata dalla solida base industriale italiana nella cantieristica navale, nella produzione di metalli e nella produzione manifatturiera avanzata. Tuttavia, gli attuali sviluppi nei progetti eolici si basano su turbine di fabbricazione cinese, come le turbine Mingyang in funzione nel parco eolico di Taranto da 30 MW. La produzione locale potrebbe essere incrementata, poiché Ming Yang e Renexia hanno concordato di produrre localmente le turbine per il progetto galleggiante Med Wind da 2,8 GW al largo della costa orientale della Sicilia.

Le principali iniziative italiane per lo sviluppo del mercato eolico offshore sono:

- il programma di sostegno FER 2, che utilizza un sistema di Contratti per Differenza (CfD). Il programma FER 2 è stato istituito per supportare lo sviluppo di 4,6 GW di capacità rinnovabile, di cui 3,8 GW di eolico offshore (fisso e galleggiante). I requisiti chiave per l'ammissibilità al programma sono i seguenti:
  - Un accordo di connessione alla rete rilasciato da Terna
  - Una concessione per la gestione dei fondali marini rilasciata dal MIMS
  - Una valutazione di impatto ambientale rilasciata congiuntamente dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) e dal Ministero della Cultura (MiC).
- I progetti che hanno presentato almeno richieste per tutti e 3 i permessi superano i 14 GW. Ciò potrebbe indicare che la domanda di costruzione di impianti eolici offshore supererà di gran lunga i 3,8 GW previsti dal governo. Tuttavia, il FER 2 è visto come un passo avanti nell'ulteriore sviluppo di aste e gare per lo sviluppo del mercato eolico offshore italiano.
- Il Decreto Portuale (DM Eolico Offshore), emanato dal MASE all'inizio del 2025, designa i porti di Taranto, Augusta (Sicilia) come hub strategici nazionali per l'eolico offshore e, come secondari, Brindisi (Puglia) e Civitavecchia (Lazio), concentrandosi sull'assemblaggio di piattaforme galleggianti, sulla logistica delle turbine e sull'O&M. Il Governo stanzia 78,3 milioni di euro per i soli porti di Taranto e Augusta, per l'ammodernamento dei relativi bacini portuali, il dragaggio e le infrastrutture per il sollevamento di carichi pesanti. Garantendo certezza normativa e vicinanza alle zone meridionali ad alto potenziale, sblocca le catene di approvvigionamento locali, riducendo potenzialmente i costi logistici del 20-30% e attraendo investimenti come il progetto Med Wind.

- Le riforme italiane in materia di autorizzazioni e valutazione di impatto ambientale (VIA), attraverso il Decreto Sicurezza Energetica 2024 e il Piano Transizione 5.0 2025, esentano i parchi eolici offshore fino a 50 MW dalla VIA completa fino a giugno 2025. Le citate riforme stanziano, inoltre, 200 milioni di euro all'anno (2024-2032) dalle aste di CO_2 per accelerare le autorizzazioni e supportare le regioni, armonizzando al contempo le norme per le zone eoliche galleggianti. Ciò riduce i tempi tipici di oltre 2 anni, con 2,2 GW ora approvati per ulteriori sviluppi.

- Terna (il gestore della rete elettrica italiana) ha pubblicato nel suo piano di rete 2025-2034[15] un investimento di 23 miliardi di euro per integrare oltre 65 GW di energie rinnovabili entro il 2030, inclusi i collegamenti eolici offshore per la pipeline da oltre 80 GW. Il piano assegna priorità a nuove linee ad alta tensione, sottostazioni e piattaforme offshore nell'Italia meridionale (ad esempio, Puglia e Sicilia) per risolvere la congestione e consentire l'accesso alla rete di 43 GW di fonti rinnovabili. L'approvvigionamento di accumulo tramite Mercato a termine degli stoccaggi (MACSE) punta a 71,5 GWh entro il 2030 per la variabilità eolica, aumentando la capacità di scambio di 7 GW. Ciò sblocca la distribuzione offshore nonostante i ritardi nelle autorizzazioni.

Le pubblicazioni di settore mostrano che un obiettivo di 20 GW nel 2050 potrebbe essere realizzabile. I principali ostacoli da affrontare sono la mancanza di infrastrutture portuali, l'incertezza negli sviluppi tecnologici e gli ostacoli normativi nel processo di autorizzazione.

Spagna, Francia, Italia, Grecia e, in misura minore, Malta, hanno in programma di trasformare il Mar Mediterraneo in un'area chiave per l'eolico offshore fisso e galleggiante. L'eolico offshore fisso rappresenta poco più di 2 GW degli 88 GW di progetti identificati in Italia. La seconda pipeline di progetti nel Mediterraneo è in Grecia, con un totale di 2,3 GW in progetti fissi e 9,4 GW in progetti galleggianti. Francia e Spagna insieme hanno una pipeline di 11 GW di progetti eolici galleggianti nel Mediterraneo (la Francia sta rapidamente sviluppando strutture portuali in porti come Port-La-Nouvelle e Marseille-Fos). Infine, sono previsti 2 progetti eolici offshore galleggianti per Malta, con una capacità complessiva di 280 MW. I progetti sono stati mappati nella Figura 35.

[15] https://www.terna.it/it/media/comunicati-stampa/dettaglio/terna-regione-calabria-presentato-piano-sviluppo-2025-2034-rete-elettrica-nazionale



Figura 35 Progetti eolici offshore fissi e galleggianti nel Mar Mediterraneo.

Per il mercato rilevante complessivo che potrebbe essere catturato a livello nazionale, sono stati inclusi tutti i progetti italiani, insieme ai progetti entro una distanza massima di 500 chilometri da Taranto.

Considerando l'Italia, notiamo che diversi progetti sono nella fase iniziale di pianificazione e autorizzazione. Tuttavia, solo un progetto ha presentato domanda di autorizzazione. Si tratta del progetto eolico offshore galleggiante 7 Seas Med in Sicilia. Il progetto è di proprietà di CIP (50%), Eni (25,5%) e CDP (24,5%) ed è il primo ad aver ricevuto l'autorizzazione VIA in Italia. La costruzione del progetto da 250 MW è prevista per il 2028.

Oltre a questo potenziale first mover, ci sono altri progetti per i quali è prevista una data di entrata in esercizio commerciale (COD), secondo gli analisti di 4COffshore[16]. Se includiamo i parchi eolici in fase di progettazione/pianificazione iniziale, si prevede una capacità totale di circa 4 GW entro il 2040. I primi progetti previsti per il 2030 sono: Romagna 1 (200 MW), Romagna 2 (400 MW) e Rimini (330 MW), tuttavia la probabilità di una loro effettiva realizzazione nel 2030 è molto bassa.

Il progetto Barium Bay è un progetto importante per Taranto, in quanto potrebbe diventare il primo grande progetto eolico galleggiante che sarà assemblato e integrato da Taranto. Si compone di 1110 MW con turbine galleggianti da 15 MW. Il progetto, di proprietà di Hope Group (50%) e Galileo Energy (50%), ha ottenuto la VIA e potrà partecipare all'asta FER 2. Inizialmente previsto per il 2030, gli analisti prevedono che entrerà in funzione intorno al 2034, trattandosi di un progetto galleggiante di grandi dimensioni, e sono previsti ritardi.

Entro un raggio di 500 km da Taranto, sono localizzati progetti che rappresentano circa il 50% della pipeline totale da 88 GW, come mostrato nella Figura 36. Poiché si presume che 500 chilometri

[16] https://map.tgs4c.com/offshorewind/

rappresentino un raggio massimo da cui un progetto può essere servito, abbiamo ipotizzato che il porto di Taranto sarà in grado di servire circa il 50% del mercato italiano con attività di integrazione dopo il 2035. Prima del 2035, si prevede che il porto fornirà le attività di integrazione del progetto eolico offshore di Barium Bay. In questo raggio, sono previsti solo progetti eolici offshore galleggianti e pertanto non si prevede che il porto sia attivo nel facilitare la costruzione di progetti eolici offshore a fondazioni fisse. Si prevede che il porto faciliterà il 100% delle attività a fondazioni galleggianti richieste in Italia.



Figura 36 Progetti FOW localizzati entro 500km dal porto di Taranto.

È importante evidenziare come la richiesta di occupazione di aree portuali nello scenario di crescita minima (*low scenario*) è relativamente stabile a circa 40 ettari, con un picco di circa 64 ettari nel 2033. In questo scenario sono necessari circa 10 ettari per le attività di integrazione e circa 30 ettari per l'assemblaggio dei floater. Nello scenario di crescita media (*medium scenario*), sono necessari circa 80 ettari, di cui 20 ettari riservati all'integrazione e 60 ettari per l'assemblaggio dei floater. Nello scenario alto (*high scenario*), la domanda raggiunge il picco di 131 ettari nel 2033. In questo scenario, sono necessari tra 25 e 30 ettari per le attività di integrazione. È importante notare che l'area richiesta per la produzione rappresenta la componente più importante della domanda portuale.

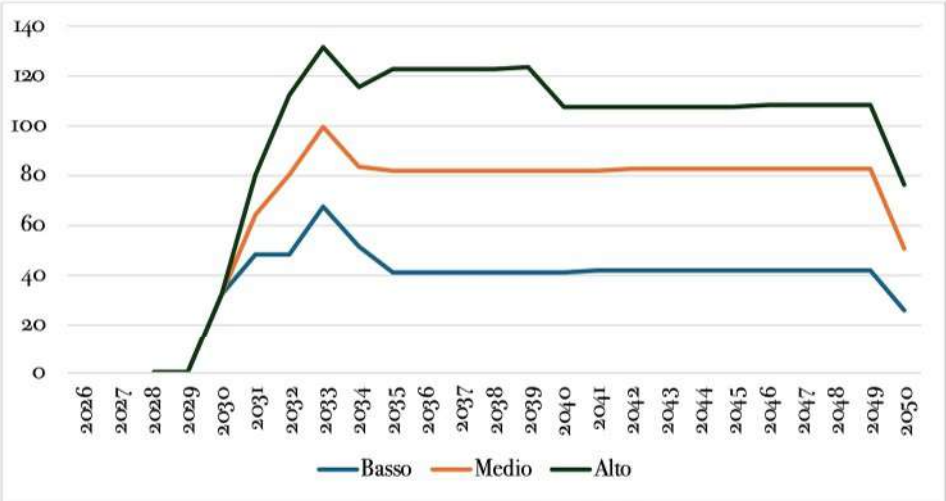


Figura 37 Domanda di aree portuali (ha) per il FOW nei diversi scenari analizzati.

Abbiamo ipotizzato che il porto di Taranto ospiterà l'assemblaggio dei floater di tutti i progetti eolici offshore italiani, con conseguente aumento della domanda. L'integrazione rappresenta poco più del 20% della domanda portuale in tutti gli scenari. Se l'assemblaggio dei floater venisse ridotto del 50%, ad esempio producendo il 50% dei floater in altri porti, la domanda portuale diminuirebbe significativamente.

3 Analisi SWOT

3.1 Approccio metodologico

La metodologia adottata per la definizione della matrice SWOT si è basata su un approccio partecipativo e strutturato, finalizzato a integrare i dati tecnici con la percezione diretta degli operatori del cluster portuale. Il processo ha visto il coinvolgimento attivo dei principali stakeholders del Porto di Taranto, ai quali è stato somministrato un set di quesiti mirati e calibrati sulle specificità di ciascun settore merceologico e funzionale. Questo ascolto strutturato ha permesso di delineare un quadro di sintesi che descrive un sistema portuale in una fase di transizione critica: se, infatti, l'analisi conferma la presenza di asset infrastrutturali d'eccellenza la consultazione ha fatto emergere con chiarezza le barriere operative, digitali e burocratiche che agiscono da freno. La matrice SWOT non è quindi solo una fotografia statica, ma lo specchio di un confronto dinamico che evidenzia la necessità di trasformare i vantaggi competitivi fisici in efficienza gestionale e attrattività di mercato.

Gli stakeholders coinvolti sono stati suddivisi nei seguenti cluster:

- Pubbliche Amministrazioni operanti in porto
- Servizi tecnico nautici
- Operatori della logistica e del trasporto
- Grandi Industrie
- Concessionari-terminalisti
- Associazioni e rappresentanza

A fronte di 28 questionari inviati, si è registrato un tasso di risposta dell'80% circa. Si tratta di un risultato eccellente, particolarmente significativo se rapportato alle strette tempistiche concesse per la consultazione. Tale esito testimonia l'elevato grado di coinvolgimento e l'interesse proattivo degli stakeholder verso la definizione del nuovo POT, confermando la validità del percorso partecipativo intrapreso

3.2 Matrice SWOT del sistema logistico-portuale

L'analisi SWOT del sistema portuale di Taranto evidenzia un'infrastruttura con un altissimo potenziale di intermodalità e spazi operativi d'eccellenza, frenata tuttavia da colli di bottiglia operativi e costi di servizio non altamente competitivi.

3.2.1 Punti di forza

- Asset infrastrutturali adeguati: lo scalo dispone di fondali profondi adatti a grandi navi bulk carrier, banchine specializzate e un molo polisettoriale con ampie aree retroportuali.
- Asset Terminal contenitori: disponibilità di un piazzale operativo di circa 1 milione di mq e 2 magazzini situati in Zona Franca Doganale, 900 prese per contenitori refrigerati, di cui 540 operative.
- Connettività: connessione diretta alla rete nazionale con un fascio ferroviario interno di 5 binari collegato alla vicina stazione di Cagioni.
- Sicurezza operativa: elevati standard di sicurezza tecnico-nautica garantiti e massima efficienza nei controlli sulla sicurezza della navigazione.
- Logistica e posizionamento: vantaggio geografico sulle direttrici Est-Ovest e assetto terminalistico decentralizzato, volto a minimizzare le interferenze con la viabilità cittadina e a ottimizzare il traffico pesante.
- Presenza industriale e energetica: la presenza della Raffineria Eni e la vocazione industriale consolidata.
- Servizi tecnico-nautici: gli stakeholder riconoscono elevati standard di sicurezza nella navigazione e mezzi moderni.
- Attrattività territoriale: il territorio si conferma una destinazione di primario interesse per le compagnie e i flussi turistici internazionali.
- Asset digitale: prima fase di PCS implementata - Adesione ad un percorso di digitalizzazione Integrata dal modello PCS e servizi base ad un modello di SMART PORT basato su soluzioni IoT e processi integrati
- Consolidata vocazione industriale e leadership nel settore delle rinnovabili: presenza del primo parco eolico offshore del Mediterraneo e infrastrutture già operative dedicate alla filiera delle energie green.

3.2.2 Punti di debolezza

- Dipendenza e sottoutilizzo: forte dipendenza dal settore siderurgico e traffici attualmente al di sotto del potenziale.
- Infrastrutture da ammodernare: profondità dei fondali insufficiente ad accogliere le "navi madre" di ultima generazione, penalizzando il traffico container. Alcune banchine presentano danni strutturali o parabordi inefficienti. Mancano strutture ricettive adeguate per i passeggeri.
- Struttura dei costi: elevata incidenza dei costi energetici, e dei servizi portuali rispetto alla media del bacino mediterraneo.
- Barriere digitali e burocratiche: frammentazione dei dati tra enti (nella sezione import export fra PCS, AIDA e PMIS) e permanenza di procedure cartacee ai varchi nonostante la digitalizzazione parziale.
- Carenze manutentive: deterioramento della pavimentazione stradale interna e necessità di potenziamento dei collegamenti idrici nei terminal, illuminazione insufficiente per l'operatività h24 e mancanza di fibra ottica in alcune aree.

3.2.3 Opportunità

- Hub del transhipment: verifica del ruolo di scalo di eccellenza per il transhipment container nel Mediterraneo ed Europa.
- Diversificazione dei traffici: sviluppo del traffico Ro-Ro e nuovi segmenti come l'agroalimentare/ortofrutta; potenziamento delle crociere.
- Valorizzazione ZES/ZFD: piena integrazione dello Sportello Unico Doganale e attrazione di investimenti grazie ai vantaggi delle zone franche.
- Digitalizzazione integrata: potenziamento del PCS integrato con stakeholder pubblici e privati per ridurre i tempi morti.

3.2.4 Minacce

- Instabilità geopolitica: tensioni internazionali che influenzano i collegamenti marittimi con il Medio Oriente e l'Estremo Oriente.
- Pressione competitiva: concorrenza aggressiva di porti "unfair" e scali consolidati come Pireo, Tanger Med e Port Said.

- Rischi ambientali e cyber: vulnerabilità dei sistemi di sicurezza legata alla cybersecurity e possibili impatti ambientali derivanti da incidenti nelle aree industriali limitrofe.
- Crisi del siderurgico: l'incertezza sul futuro del polo siderurgico e la dipendenza da esso rappresentano un rischio sistemico

3.3 Risultati della SWOT

Il sistema logistico portuale di Taranto presenta un quadro competitivo caratterizzato da asset infrastrutturali di rilievo, come la connessione diretta alla rete TEN-T e la disponibilità del San Cataldo Terminal Container, che offre un piazzale di circa 1 milione di mq, fasci di binari interni e magazzini in Zona Franca Doganale (ZFD). Tra i punti di forza spiccano inoltre l'efficienza dei controlli sulla sicurezza della navigazione e la posizione strategica sulle rotte Est-Ovest.

Tuttavia, il sistema soffre di debolezze strutturali quali pescaggi insufficienti per le navi madre portacontainer di ultima generazione e alti costi energetici e dei servizi portuali. Sebbene esistano opportunità concrete legate al mercato delle energie rinnovabili, al transhipment e alla valorizzazione delle aree ZES/ZFD, permangono minacce significative derivanti dalla concorrenza aggressiva degli altri porti del Mediterraneo (come Pireo e Tanger Med) e dall'instabilità geopolitica che influenza i traffici con il Medio ed Estremo Oriente intensificata dai recenti atti bellici che condizionano i traffici.

L'analisi SWOT proposta delinea con precisione il profilo di uno scalo in una delicata fase di transizione, dove la solida base industriale storica deve ora misurarsi con le sfide della modernizzazione e della diversificazione. I punti di forza evidenziati riflettono correttamente la dotazione di asset infrastrutturali di rilievo, in particolare i fondali profondi (banchine in concessione ad Acciaierie d'Italia - AdI) che agevolano le bulk carrier e la presenza di un molo polisettoriale con aree retroportuali molto vaste.

La connettività intermodale, garantita dal collegamento diretto alla rete TEN-T e dal fascio ferroviario interno del San Cataldo Terminal, rappresenta un vantaggio competitivo reale che distingue Taranto da altri scali mediterranei meno integrati. Anche l'efficienza dei servizi tecnico-nautici è un pilastro fondamentale, poiché garantisce standard di sicurezza elevati che gli operatori considerano un'eccellenza consolidata.

Tuttavia, i punti di debolezza mostrano come il potenziale dello scalo sia frenato da una dipendenza strutturale dal settore siderurgico, la cui instabilità genera incertezza su tutto l'indotto logistico. Nonostante i fondali siano profondi, la loro non uniformità e l'insufficienza per le "navi madre" di ultima generazione limitano l'ambizione di Taranto nel settore container. Un limite particolarmente

sentito dagli operatori è la frammentazione digitale e burocratica, con sistemi diversi gestiti da molteplici pubbliche amministrazioni come PCS, AIDA e PMIS, costringendo ancora all'uso del cartaceo ai varchi e rallentando i flussi. A questo si aggiungono carenze manutentive diffuse, che vanno dal deterioramento della pavimentazione stradale alla non completa copertura di fibra ottica, fino alla mancanza di un vero terminal crociere che oggi costringe i passeggeri a utilizzare strutture provvisorie inadeguate.



Figura 38 Sintesi della SWOT.

Le opportunità delineate proiettano il porto verso un ruolo di hub della transizione energetica, con un focus specifico sull'eolico offshore e sulle filiere green come l'idrogeno e i biocarburanti, trasformando la vocazione industriale in un motore di innovazione sostenibile. La diversificazione dei traffici verso il Ro-Ro, attraverso piccoli ma cruciali interventi di adeguamento infrastrutturale, e verso l'agroalimentare potrebbe stabilizzare i volumi nel medio periodo. La piena valorizzazione delle ZES e della Zona Franca Doganale, supportata da una reale implementazione dello Sportello Unico

Doganale, è vista dagli stakeholder come la chiave per attrarre nuovi investimenti e ridurre i tempi morti operativi.

Le minacce, infine, ricordano che il porto opera in un contesto internazionale estremamente volatile. L'instabilità geopolitica, in particolare sulle rotte via Suez, e la concorrenza aggressiva di hub mediterranei molto efficienti come Pireo o Tanger Med, impongono a Taranto di accelerare sui processi di semplificazione per non perdere competitività. Inoltre, i rischi ambientali legati alla vicinanza con le aree industriali pesanti rimangono una variabile critica che richiede un monitoraggio costante e una comunicazione trasparente per mantenere il consenso della cittadinanza. Questa analisi SWOT fornisce dunque una base solida per il POT 2026-2028, indicando chiaramente che il successo dello scalo dipenderà dalla capacità di trasformare i suoi asset fisici in un sistema logistico fluido, digitale e diversificato.

3.4 Analisi dei gap infrastrutturali e operativi

L'allineamento del porto agli standard internazionali richiede il superamento di una serie di "gap" che attualmente limitano la fluidità dei processi e la bankability del sistema. Il superamento dei gap identificati è fondamentale per trasformare il porto di Taranto in un hub logistico intelligente e sostenibile.



Figura 39 Sintesi dei gap rilevati.

Gap infrastrutturali fisici

- È emersa l'urgenza di interventi manutentivi e strutturali per garantire la continuità operativa. Le priorità includono il ripristino della pavimentazione stradale dei terminal e il potenziamento dei collegamenti idrici. Sul fronte della capacità delle banchine, il gap principale rimane l'inadeguatezza dei fondali per il naviglio pesante al terminal contenitori, unita alla carenza di aree attrezzate per lo stoccaggio di merci pericolose come le **IMO 1**.

Gap digitali e di processo (focus smart gate)

- Il sistema soffre del cosiddetto "paradosso del cartaceo", dove processi digitali (es. AIDA) convivono con richieste di documentazione fisica ai varchi. Per colmare questo gap, è essenziale:
  - Implementare il sistema "Smart Gate" per automatizzare e migliorare la gestione dei flussi, garantendo al contempo sostenibilità ed efficientamento dei processi.
  - Integrare il Port Community System (PCS) direttamente con il sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane per velocizzare il flusso dei dati doganali.
  - Digitalizzare la comunicazione di bollettini meteo e avvisi di sicurezza/viabilità direttamente sulla piattaforma comune.

Gap nei servizi ancillari e di transizione

- Per aumentare l'attrattività verso le grandi compagnie, è necessario potenziare i servizi di bunkeraggio, approvvigionamento idrico e gestione dei rifiuti. Inoltre, rimane prioritario l'adeguamento dei terminal per la transizione energetica, con particolare riferimento alle infrastrutture di OPS e alla distribuzione di combustibili alternativi come GNL e Biocarburanti.

- Sul fronte infrastrutturale, è prioritario l'adeguamento dei fondali per accogliere il naviglio pesante e il ripristino di manutenzioni essenziali come la pavimentazione stradale e i collegamenti idrici. Operativamente, emerge un forte bisogno di aree per lo stoccaggio di merci specializzate (es. IMO 1) e di un potenziamento dei servizi ancillari come il bunkeraggio e l'OPS. Il gap digitale più rilevante riguarda l'integrazione dei sistemi. Il Port Community System (PCS) deve superare il "paradosso del cartaceo" incrementando ed attivando l'integrazione completa con il Sistema AIDA dell'Agenzia delle Dogane. Infine, è fondamentale promuovere la digitalizzazione attraverso sistemi come lo "Smart Gate" per ottimizzare l'efficientamento dei processi. La sostenibilità e la gestione dei flussi logistici in tempo reale.

4 Obiettivi strategici e azioni del POT 2026-2028

Il presente capitolo illustra gli obiettivi strategici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio per il triennio 2026-2028, delineando un percorso di sviluppo che vede lo scalo di Taranto proiettato come hub logistico ed energetico di primo piano nel Mediterraneo.

In questo scenario, l'azione dell'Ente si fonda sulla sinergia tra il nuovo POT e il PIAO, strumenti che insieme garantiscono la coerenza tra gli indirizzi programmatici di alto livello e una gestione operativa rigorosamente orientata ai risultati.

4.1 Definizione degli obiettivi di alto livello

Il cuore della programmazione risiede nella generazione di valore pubblico, inteso come la capacità fondamentale dell'Amministrazione di mirare alla crescita del benessere economico, sociale e ambientale del territorio ionico e dei suoi stakeholder[17].



Figura 40 I quattro obiettivi strategici del POT 2026-2028.

La vision dell'AdSP MI per il triennio 2026-2028 si traduce in un set di 4 obiettivi che guidano l'azione dell'Ente, di seguito descritti:

[17] *Per generare Valore Pubblico, e quindi benessere, sui cittadini e sugli utenti di oggi e di domani, le Pubbliche Amministrazioni dovrebbero essere in grado di erogare servizi in maniera efficace ed efficiente, tenendo conto della quantità e della qualità delle risorse disponibili*. Fonte CERVAP

- **Transizione green**, per consolidare il ruolo del porto come hub energetico e promuovere la neutralità climatica attraverso l'efficientamento dei consumi;
- **Sviluppo traffici e promozione**, finalizzati alla diversificazione della vocazione industriale del porto, allo sviluppo dell'intermodalità e all'attrazione di grandi flussi finanziari per opere strategiche;
- **Transizione digitale**, volta a trasformare lo scalo in un hub tecnologico avanzato attraverso il potenziamento della cybersicurezza e l'implementazione di sistemi di gestione d'avanguardia come il "digital twin";
- **Governance e cooperazione**, per istituzionalizzare una "ESG Identity" basata sulla trasparenza, la parità di genere e il benessere socio-economico della comunità.

Attraverso l'interazione tra i quattro obiettivi, l'Autorità si propone di trasformare le sfide tecnologiche ed ecologiche in reali opportunità di crescita occupazionale, sviluppo di competenze e inclusione per l'intera comunità portuale e cittadina.

Tale architettura programmatoria assicura che la cooperazione con il territorio e il cluster portuale non sia solo un intento ideale, ma un impegno concreto monitorato costantemente per garantire lo sviluppo armonico dello scalo. Di seguito si riporta una tabella riassuntiva degli obietti e delle azioni ad essi legate, descritte nel dettaglio nei paragrafi successivi.

Tabella 11 Obietti e azioni del POT 2026-2028

Obiettivi	**Azioni**
Transizione green	Onshore Power Supply
	Hub dell'eolico offshore
	Economia circolare
	Polo energetico
Sviluppo traffici e promozione	Potenziamento e riqualificazione infrastrutturale
	Logistica crocieristica
	Sviluppo traffici Ro-Ro
	Sviluppo traffico intermodale
	Cantieristica navale
	Sviluppo di attività a valore aggiunto in ambito portuale e retroportuale

Transizione digitale	Interoperabilità totale ("Paperless port")
	Automazione dei varchi
	Connettività e monitoraggio
	Cybersecurity
Governance e cooperazione	Riqualificazione professionale del cluster portuale
	Coordinamento istituzionale tra le PPAA operanti in porto
	Sinergia porto-città

4.2 Azioni

4.2.1 Introduzione

Il processo di definizione delle azioni strategiche del nuovo POT è il risultato di un percorso metodologico rigoroso, che ha integrato un'analisi tecnica oggettiva con la visione operativa del management dell'Ente. Partendo dalle evidenze emerse dall'analisi SWOT (prodotta in esito alla consultazione degli stakeholder), sono state identificate le direttrici fondamentali per capitalizzare i punti di forza dello scalo jonico e intercettare le opportunità derivanti dai mercati globali, mitigando al contempo i rischi e i punti di debolezza strutturali. Tale analisi è stata validata e arricchita attraverso un confronto e proattivo con i Dirigenti dell'AdSP, la cui esperienza sul campo ha permesso di declinare gli obiettivi strategici in azioni concrete, misurabili e coerenti con le reali capacità di intervento dell'Autorità, garantendo così una programmazione solida, orientata al valore pubblico e alla competitività del sistema portuale.

Il Porto di Taranto si trova in una fase di transizione cruciale. Se da un lato possiede asset infrastrutturali naturali e ferroviari superiori a molti scali concorrenti, dall'altro è percepito come penalizzato da una burocrazia lenta e da infrastrutture che necessitano di manutenzione straordinaria. Il successo futuro dipenderà dalla capacità di diversificare i traffici, digitalizzare completamente la catena logistica e integrare maggiormente il porto con la vita della città (soprattutto per il turismo crocieristico).

In coerenza con gli obiettivi strategici precedentemente delineati, si riporta di seguito il quadro sintetico delle linee d'intervento programmate per il triennio 2026-2028. Tali azioni, selezionate sulla base della loro rispondenza ai criteri di competitività, redditività e sostenibilità, rappresentano i pilastri

operativi per il raggiungimento dei target prefissati. Ciascuna di esse verrà dettagliatamente esplicitata nei paragrafi successivi, dove ne saranno analizzati i contenuti tecnici, le modalità di attuazione e gli impatti attesi.

4.2.2 *Transizione Green (TG)*

Il presente POT, richiamando il vigente PIAO, individua la sostenibilità, la transizione energetica e ambientale come priorità assolute. Tale obiettivo richiede azioni innovative per promuovere la circular economy – con focus su gestione energetica e pianificazione ambientale – al fine di trasformare il Porto di Taranto in un hub energetico sostenibile, capace di attrarre investimenti nelle rinnovabili.

L'Ente, anche negli ultimi anni, ha ribadito la centralità di questi temi, confermando la transizione green come chiave per la strategia portuale. Tale strategia sarà ulteriormente consolidata con progetti mirati a ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali, investendo in innovazione tecnologica, monitoraggi e programmi di economia circolare. Tale impegno è ulteriormente rafforzato dal Decreto interministeriale ("Decreto Porti") n. 167 del 4 luglio 2025 del MASE, del MIT e del MEF – pubblicato sul sito MASE ai sensi dell'art. 3 – che designa il Porto di Taranto come area nazionale prioritaria per i cantieri di produzione, assemblaggio e varo di piattaforme galleggianti per l'eolico off-shore. L'Ente è tra i soggetti attuatori della misura PNRR "Cold ironing" (OPS) finalizzata a ridurre le emissioni di CO_2, migliorare la qualità dell'aria e promuovere efficienza.

Questo obiettivo conferma la transizione green non solo come imperativo normativo e ambientale, ma come leva strategica per il posizionamento competitivo del Porto di Taranto nel triennio venturo.

- **Onshore Power Supply** (OPS). Sviluppare e completare l'elettrificazione delle banchine per ridurre le emissioni delle navi in sosta.
- **Filiera dell'eolico offshore**. Interventi di predisposizione infrastrutturale e logistica di aree per l'implementazione di attività di parte del processo produttivo e displacement di impianti.
- **Economia circolare**: promuovere iniziative di recycling anche presso le imprese del cluster portuale e attraverso studi e approfondimenti a favore di attività connesse con la filiera scraping (recupero materiali e parti dalla dismissione delle navi).
- **Polo energetico**: pianificazione e razionalizzazione di aree funzionali alla *green transition* in ottica di produzione e distribuzione di clean energy (es., carburanti alternativi, idrogeno), anche mediante la revisione delle concessioni in essere.

TG 01 Onshore Power Supply

La strategia di sviluppo del Porto di Taranto pone al centro la decarbonizzazione e la riduzione dell'impatto ambientale delle attività marittime. In questo contesto, l'implementazione del sistema Onshore Power Supply (OPS), noto anche come cold ironing, rappresenta un'azione prioritaria per ridurre le emissioni delle navi durante la sosta in banchina.

L'elettrificazione delle banchine consente alle navi ormeggiate di spegnere i motori ausiliari di bordo, prelevando l'energia necessaria direttamente dalla rete elettrica terrestre. Questo processo elimina la combustione di carburanti fossili durante lo stazionamento, riducendo drasticamente le emissioni di gas serra (CO_2), inquinanti atmosferici e rumore a beneficio della salute pubblica e dell'ambiente.

L'AdSP MI ha pianificato due interventi strategici per coprire le aree chiave dello scalo:

- **Elettrificazione delle banchine pubbliche:** intervento mirato a servire i moli a gestione diretta.
- **Elettrificazione del Molo Polisettoriale:** progetto destinato all'area in concessione al terminalista SCCT (Yilport) per supportare il traffico containerizzato.

Gli interventi sono stati inseriti nel Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) e nel Programma triennale dei lavori pubblici 2023-2025. L'AdSP ha ottenuto i fondi necessari nell'ambito del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) e del relativo Fondo Complementare.

A settembre 2023 è stato pubblicato il bando per un accordo quadro per l'appalto integrato (progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori). Secondo i vincoli imposti dal PNRR, tutte le opere dovranno essere ultimate entro il dicembre 2027.

TG 02 Hub dell'eolico offshore

Il Porto di Taranto è stato ufficialmente designato come fulcro della strategia italiana per la transizione energetica marina, assumendo il ruolo di polo strategico nazionale per la progettazione, produzione e assemblaggio di piattaforme galleggianti destinate agli impianti eolici (cd. flowters). Questa evoluzione si inserisce nel quadro degli obiettivi di crescita delle energie rinnovabili fissati dalla proposta di aggiornamento del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC 2023).

L'integrazione della filiera dell'eolico offshore nel porto ionico trova il suo fondamento giuridico nel Decreto-legge 9 dicembre 2023, n. 181 (cosiddetto "Decreto Energia"), convertito con modificazioni dalla Legge 2 febbraio 2024, n. 11. In particolare, l'Articolo 8 di tale decreto ha previsto la creazione di

un polo nazionale nel Mezzogiorno per lo sviluppo della cantieristica navale legata all'energia eolica in mare.

In attuazione di tale norma, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) ha emanato l'Avviso Pubblico del 18 aprile 2024, invitando le Autorità di Sistema Portuale a presentare manifestazioni di interesse. Il processo di selezione si è concluso con il Decreto Interministeriale (MASE-MIT-MEF) n. 167 del 4 luglio 2025, che ha individuato le aree demaniali del Porto di Taranto come idonee a ospitare tali infrastrutture. Il decreto ha stabilito che, sulla base della fattibilità tecnico-economica, gli interventi previsti per il Porto di Taranto risultano prioritari a livello nazionale.

Per rendere lo scalo operativo per le esigenze della filiera eolica, sono state definite specifiche azioni di ammodernamento fisico:

- Molo Polisettoriale: l'Articolo 2 del Decreto 167/2025 identifica come intervento prioritario l'ammodernamento di parte della banchina del Molo Polisettoriale, finalizzato a consentire lo sbarco e l'assemblaggio di turbine e piattaforme galleggianti.
- Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF): l'AdSP MI ha implementato una procedura di ATF per destinare tre aree (a terra e a mare) alla cantieristica eolica marina. La seconda sezione del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLLPP) ha rilasciato parere positivo su tale proposta con il protocollo n. 75/2024 del 22 ottobre 2024.
- Procedure Accelerate: l'affidamento dei lavori beneficia della disciplina in tema di semplificazione prevista dal Decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76 (convertito in Legge 120/2020) e dal nuovo Codice dei Contratti Pubblici (D.Lgs. 36/2023).

La filiera produttiva sarà supportata dall'infrastrutturazione delle aree retroportuali, concepite come hub logistici integrati:

- **Eco Industrial Park**: Questo compendio di circa 75 ettari è oggetto di interventi di urbanizzazione primaria (reti idriche, elettriche e viabilità). In data 22 ottobre 2024 è stato emanato il Decreto MASE-MIC n. 340 di compatibilità ambientale dell'intervento. In data 5 giugno 2025 il Commissario Straordinario dell'AdSP MI ha rilasciato l'Autorizzazione Unica ZES n. 1/2025 al prot. 12873.
- **ZES Unica e Zona Franca Doganale (ZFD)**: le imprese della filiera operano nel regime della ZES Unica per il Mezzogiorno, istituita dal Decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124 (convertito dalla Legge 162/2023), e beneficiano della Zona Franca Doganale Interclusa istituita con la Legge 27 dicembre 2019, n. 160. Tali strumenti garantiscono semplificazioni amministrative

(Autorizzazione Unica) e la sospensione dei tributi doganali per lo stoccaggio delle componenti estere.

Lo sviluppo industriale poggia sulla presenza di Beleolico, il primo parco eolico offshore del Mediterraneo, che funge da use case tecnologico per lo scalo. Il consolidamento della filiera è ulteriormente rafforzato dalla concessione per nove anni della Piattaforma Logistica alla società Vestas Blades Italia Srl, approvata dal Comitato di Gestione il 5 novembre 2024, confermando la vocazione manifatturiera "green" del porto.

L'attività di Vestas Blades Italia Srl presso il Porto di Taranto si è consolidata attraverso il rilascio di una concessione demaniale della durata di 9 anni relativa alla Piattaforma Logistica "Domenico Daraio". Questa infrastruttura diventerà un asset strategico per la gestione, l'integrazione logistica e l'assemblaggio di componenti eolici. Vestas è già presente nell'area industriale del Porto di Taranto e la sua operatività e presenza nello scalo jonico svilupperà ulteriormente le seguenti attività:

- Movimentazione di pale di grandi dimensioni (V236): la Piattaforma logistica è un tassello fondamentale per supportare la nuova linea di produzione della super turbina V236 da 15 MW. Questa specifica attività riguarda la movimentazione e la gestione di componenti di dimensioni eccezionali, con pale lunghe ben 115,5 metri.
- Competenze locali e occupazione: un aspetto centrale della presenza di Vestas a Taranto è l'impegno ad attingere dalla Taranto Port Workers Agency per l'integrazione delle risorse umane. Questo garantisce che la movimentazione e l'assemblaggio dei componenti siano supportati da competenze locali, generando nuove opportunità occupazionali e contribuendo allo sviluppo economico del territorio.
- Motivazione della presenza in porto: la scelta di operare direttamente in area portuale è dettata dalla necessità di un hub intermodale efficiente.
- Sostenibilità e visione strategica: la presenza di Vestas è coerente con gli obiettivi del porto di Taranto di trasformarsi in un polo del Mediterraneo per le energie rinnovabili. Il progetto si allinea ai criteri di sostenibilità sociale, ambientale ed economica promossi dall'AdSP, preparando il terreno anche per futuri sviluppi nell'eolico offshore.

TG 03 Economia Circolare

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio individua nell'Economia Circolare non solo una necessità ambientale, ma una leva di competitività per l'intero cluster portuale di Taranto. L'obiettivo è

traghettare lo scalo verso un modello di "Green Port" dove il rifiuto viene reinterpretato come risorsa, minimizzando l'impatto ambientale delle attività industriali e logistiche.

L'azione si focalizza sulla creazione di un ecosistema portuale integrato, capace di ottimizzare l'uso delle materie prime e di favorire il recupero dei materiali a fine vita. Questo approccio si inserisce nel quadro più ampio della transizione ecologica, mirando a ridurre l'impronta ecologica del porto e a generare nuove opportunità occupazionali nel settore del recupero e della rigenerazione.

L'implementazione di questa azione si articola su due direttrici principali:

- Sviluppo della filiera del riciclo e recupero navale: Un pilastro fondamentale dell'azione riguarda lo studio e l'approfondimento tecnico per l'attivazione di una filiera dedicata alla dismissione delle navi e al recupero dei materiali (ship recycling). Taranto, grazie alle sue infrastrutture e alla vocazione industriale, può candidarsi a diventare un polo di riferimento per il recupero di acciaio, metalli e componentistica derivanti dalla demolizione controllata delle navi e in prospettiva anche al decommissioning degli impianti eolici, in conformità con i più elevati standard internazionali di sicurezza e tutela ambientale.
- Promozione del Riciclo dei rifiuti nel Cluster Portuale: l'AdSP propone di promuovere e coordinare iniziative di riciclo e gestione sostenibile dei rifiuti presso tutte le imprese operanti in ambito portuale. Attraverso la definizione di linee guida condivise e l'incentivazione di buone pratiche, l'Ente mira a standardizzare i processi di separazione e valorizzazione degli scarti prodotti dalle attività operative e manutentive.

Attraverso studi di fattibilità mirati e il coinvolgimento diretto degli stakeholder, l'AdSP intende:

- Ridurre i costi di smaltimento per gli operatori del cluster portuale.
- Attrarre nuovi investimenti nel settore della Blue Economy circolare.
- Favorire la simbiosi industriale, permettendo che lo scarto di un'attività diventi materia prima per un'altra filiera locale (es. l'acciaio da recupero per la cantieristica o l'industria siderurgica).

L'azione sarà supportata da una costante attività di monitoraggio e dalla partecipazione a bandi di finanziamento nazionali ed europei dedicati all'innovazione nei processi di gestione dei materiali.

TG 04 Polo Energetico

Il porto di Taranto intende evolvere nella direzione strategica di diventare un polo energetico oltre che uno snodo logistico, andando a ricoprire un ruolo centrale nella produzione, nello stoccaggio e nella distribuzione di energia da fonti rinnovabili, grazie anche alla presenza di traffico e di competenze in materia di eolico nel porto. Questa evoluzione impone il raggiungimento di una eccellenza sia tecnica

che organizzativa a supporto della gestione dei processi connessi alle energie gestite e al ruolo di distribuzione, anche se limitato al porto e alle zone retroportuali. Il collegamento tra diverse fonti di produzione e i diversi consumatori finali, saranno elemento di una rapida transizione verso le rinnovabili migliorando l'efficienza del sistema Porto, facendolo essere anche modello di transizione ecologica - il porto di Taranto diventerà quindi "hub energetico multifunzionale" che gestisce l'energia tra imprese portuali e il territorio circostante.

Le caratteristiche principali del polo energetico portuale sono:

- **Gestione di fonti rinnovabili - produzione di energia in loco:** produzione di energia pulita in loco, ad esempio attraverso fotovoltaici flottanti, parchi eolici offshore, pannelli solari sia a terra che sulle coperture dei magazzini, o lo sfruttamento del moto ondoso. Si prevede la progettazione e la realizzazione di interventi per la generazione di energia rinnovabile in loco. Saranno infatti avviate e/o sviluppate ulteriormente le iniziative già in essere o in fase di progettazione che riguardano l'integrazione di impianti fotovoltaici, con le turbine eoliche, e le tecnologie per lo stoccaggio dell'energia, promuovendo una gestione intelligente dei flussi energetici prodotti in loco.

- **Transizione energetica – vettori energetici (idrogeno verde/e-fuels):** i porti diventano hub per l'accoglienza, lo stoccaggio e il trasporto di vettori energetici sostenibili come l'idrogeno verde, l'ammoniaca o il GNL (Gas Naturale Liquefatto). Il porto o retroporto diventano luogo ideale per lo sviluppo di una Hydrogen Valley. Grazie alla disponibilità di acqua e alla connessione con le reti elettriche, possono ospitare elettrolizzatori per produrre idrogeno verde destinato alla decarbonizzazione dell'industria pesante e dello shipping.

    - Elettrificazione delle Banchine (Cold Ironing): fornitura di elettricità alle navi attraccate, permettendo loro di spegnere i motori ausiliari inquinanti. Questo è un esempio di fruizione in loco di corrente prodotta all'interno degli spazi

    - Infrastrutture per l'Eolico Offshore: funzione di cantieristica e logistica per l'assemblaggio, la manutenzione e la movimentazione dei componenti giganti per le turbine eoliche in mare.

    - Integrazione tra Settori: collegamento tra le reti elettriche, i trasporti marittimi e terrestri, e le industrie energivore adiacenti al porto

- **Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali (CERP)**: il Porto può agire come capofila di una CER portuale, condividendo l'energia prodotta in eccesso con le aziende del retroporto o con il tessuto urbano circostante. La comunità energetica portuale (CERP) proposta è un modello in cui

Autorità di Sistema Portuale, terminalisti e imprese condividono energia rinnovabile prodotta in loco (es. fotovoltaico su magazzini) per alimentare banchine, uffici e navi (cold ironing), riducendo costi e impatto ambientale. La CERP dovrà, dunque, confrontarsi con esigenze plurime: coprire la domanda elettrica delle attività a terra (terminal, servizi pubblici, cold ironing), soddisfare le necessità di energia pulita per la mobilità marittima e terrestre, e promuovere l'autonomia energetica del porto come nodo logistico strategico. Ci sono esempio importanti in tal senso come l'istituzione di una CERP nel porto di Civitavecchia).

In tal senso, lo ***smart-green port*** si configura come spazio energetico integrato, dotato di capacità di generazione (es. eolico off-shore, fotovoltaico, idrogeno verde), stoccaggio (batterie e sistemi di accumulo), distribuzione (smart grid, OPS), controllo e ottimizzazione (intelligenza artificiale, sensori IoT, digital twin). Si creano quindi le condizioni di una integrazione tra gli interventi/azioni di transizione digitale e transizione energetica

Le azioni previste dal POT sono le seguenti.

Intervento	Obiettivi Principali	Azione
Gestione di Fonti Rinnovabili - Produzione di energia in loco	Aumentare la capacità di produrre energia rinnovabile, decarbonizzazione	Sviluppo di un'infrastruttura energetica integrata per il porto, dalla progettazione alla distribuzione di fonti rinnovabili (incluso l'eolico off-shore) e relativi sistemi di stoccaggio.
Transizione Energetica – Vettori Energetici	Generazione in autonomia di energia rinnovabile, decarbonizzazione, accumulo e distribuzione di energie rinnovabili.	Trasformazione delle infrastrutture portuali in nodi per lo stoccaggio (batterie) e l'interscambio di vettori sostenibili (idrogeno, ammoniaca, metanolo). Realizzazione delle infrastrutture dedicate alla generazione elettrica marina. Implementazione dei sistemi di distribuzione per il *OPS* a servizio della flotta.
Comunità Energetiche Rinnovabili Portuali (CERP)	Riduzione delle emissioni, decarbonizzazione, uso di energie rinnovabili	Istituzione di un partenariato pubblico-privato per la costituzione della Comunità Energetica Portuale. Definire e implementare la roadmap per la transizione energetica nel porto di Taranto: implementazione della strategia di transizione nel Porto di Taranto tramite efficientamento, elettrificazione delle banchine (OPS) e integrazione di impianti fotovoltaici ed eolici.

L'Hub Energetico sarà supportato da finanziamenti di volta in volta richiesti per azioni specifiche nei prossimi 3 anni.

La gestione in una CERP potrebbe contribuire alla copertura degli investimenti con il coinvolgimento di partner pubblici e privati.



Figura 41 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Transizione Green.

4.2.3 Sviluppo Traffici e Promozione (SP)

Il rilancio competitivo del Porto di Taranto nel triennio 2026-2028 passa inevitabilmente attraverso il consolidamento della sua capacità operativa e l'ampliamento della sua attrattività commerciale. In un mercato globale della logistica sempre più dinamico, l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) del Mar Ionio identifica in questo obiettivo le azioni determinanti per trasformare lo scalo da nodo infrastrutturale e industriale a vero e proprio hub logistico integrato.

Il presente paragrafo delinea le linee d'intervento focalizzate sulle infrastrutture fisiche e sulla diversificazione dei traffici. L'obiettivo è duplice: da un lato, garantire l'efficienza e la sicurezza delle operazioni portuali esistenti; dall'altro, creare le condizioni tecniche e di mercato per l'insediamento di nuove filiere produttive e flussi merceologici.

Le azioni descritte nei paragrafi successivi si articolano su tre direttrici strategiche:

- **L'efficienza infrastrutturale:** attraverso interventi di manutenzione straordinaria come i dragaggi e riqualificazione degli ormeggi, essenziali per accogliere navigli di nuova generazione e garantire la sicurezza della navigazione.
- **La connettività intermodale:** con un forte impulso al trasporto ferroviario e alle autostrade del mare (Ro-Ro), sfruttando incentivi come *Sea Modal Shift* per favorire il trasferimento modale dalla gomma al ferro.
- **La valorizzazione delle aree e dei servizi:** dalla realizzazione di un terminal crociere permanente alla reindustrializzazione di aree storiche (es. yard ex Belleli), fino alla promozione delle zone a regime agevolato (ZES e ZFD) per l'attrazione di attività a valore aggiunto.

SP 01 Potenziamento e riqualificazione infrastrutturale

Il programma di sviluppo del Porto di Taranto prevede una serie di interventi strategici volti a modernizzare le infrastrutture, migliorare la sicurezza della navigazione e integrare lo scalo con il tessuto urbano. Di seguito si descrivono le azioni prioritarie basate sul quadro dei progetti di investimento dell'Ente.

- Opere di protezione marittima e difesa foranea

La protezione dello scalo e della rada dall'agitazione ondosa è una priorità per garantire la sicurezza degli ormeggi e l'operatività dei moli e la sicurezza delle basi navali.

  - Nuova diga foranea - Tratto di ponente: quest'opera rientra nel piano di interventi per lo sviluppo dei traffici containerizzati definito dall'Accordo del 20 giugno 2012. Con un ammontare quadro economico di € 43.873.000,00, l'intervento è attualmente in esecuzione e mira a proteggere il porto fuori rada.
  - Rifiorimento delle opere di protezione: le dighe Cheradi, risalenti ai primi del '900, presentano segni di degrado che ne compromettono la funzionalità. L'intervento da € 80.000.000,00 prevede il rifiorimento per mitigare il moto ondoso a beneficio dell'intera rada, della nuova base navale e del litorale cittadino.

- Dragaggi e manutenzione dei fondali

Il mantenimento delle quote batimetriche è essenziale per l'accesso delle navi di ultima generazione.

  - Dragaggio area Molo Polisettoriale e V Sporgente: questo intervento prevede il dragaggio di 2,3 milioni di metri cubi di sedimenti e la realizzazione di un primo lotto della vasca di

colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente. L'investimento originario di € 83.000.000,00 è fondamentale per il rilancio del traffico containerizzato. A valle della risoluzione contrattuale intervenuta, l'AdSP ha programmato il completamento dell'intervento. ed è attualmente in corso al 70%.

- Dragaggio di bonifica e mantenimento: a seguito di rilievi morfobatimetrici, è stata programmata la pulizia dei fondali antistanti tutti i moli in rada per un importo di € 16.000.000,00.

- Infrastrutture idriche e bonifiche ambientali

Il porto investe nella sostenibilità e nella messa in sicurezza delle aree industriali dismesse.

- Trattamento acque di pioggia: il progetto prevede una rete di raccolta e trattamento delle acque meteoriche nelle aree comuni, in ottemperanza alle normative nazionali e regionali. L'opera, da € 18.178.446,00, risulta in fase avanzata con un avanzamento lavori del 90% e ultimazione prevista entro il 2026.

- Messa in sicurezza Ex Yard Belleli: l'azione riguarda il secondo lotto degli interventi di bonifica della falda in quest'area strategica per la riconversione industriale, con un quadro economico imponente di circa € 172.110.000,00.

- Riqualificazione del Molo San Cataldo e interfaccia Porto-Città

Il Molo San Cataldo è il fulcro della trasformazione del porto in senso turistico e crocieristico.

- Ricostruzione impalcato Molo San Cataldo - Lato Ponente: a causa del degrado delle strutture in cemento armato, è prevista la demolizione e ricostruzione dell'impalcato, per un costo di € 34.000.000,00.

- Realizzazione del Nuovo Varco Est: l'arretramento di questo varco doganale è funzionale alla fruizione pubblica del molo, facilitando l'accesso dei passeggeri e della cittadinanza. L'investimento è di € 5.000.000,00.

- Porto-Città: il progetto Waterfront prevede opere di protezione costiera e un percorso pedonale continuo configurato come una "estesa passeggiata sul Mar Grande". Il costo stimato è di € 56.283.243,14, con l'ultimazione del primo stralcio prevista per dicembre 2026 (attuale limite temporale fissato dalla linea di finanziamento).

Il riepilogo delle principali azioni di potenziamento e riqualificazione infrastrutturale è stato impostato partendo dalla *programmazione 2026-2028 delle acquisizioni di beni, servizi e lavori dell'AdSP MI*.

SP 02 Logistica Crocieristica

Questa azione mira a trasformare il Porto di Taranto da scalo di transito a home port di eccellenza, dotandolo di una struttura stabile e moderna capace di accogliere i crescenti flussi di passeggeri con standard qualitativi internazionali.

L'intervento prevede la progettazione e la costruzione di una stazione marittima dedicata, progettata per gestire simultaneamente l'imbarco, lo sbarco e il transito di migliaia di passeggeri. L'obiettivo è dotare lo scalo di:

- un'area terminale moderna con zone accoglienza, check-in e controlli di sicurezza;
- sistemi di gestione dei bagagli e logistica a terra integrata;
- spazi per servizi commerciali e informazione turistica, atti a migliorare la passenger experience.

Nello specifico è già stato siglato un accordo secondo il quale il terminalista Taranto Cruise Port si impegna a realizzare il nuovo terminal crociere.

Un' infrastruttura moderna e sostenibile che rappresenta l'espressione concreta dell'impegno a lungo termine da parte di un operatore di calibro internazionale come Global Ports Holding (GPH) a investire nella destinazione Taranto. GPH, azionista di maggioranza di Taranto Cruise Port, figura come il più grande operatore indipendente di terminal crociere al mondo, con una presenza consolidata nelle regioni del Mediterraneo, dei Caraibi, dell'Asia e del Pacifico.

Parte di un più ampio progetto di sviluppo, il nuovo terminal rafforzerà l'appeal dello scalo jonico, rispondendo alle richieste delle compagnie di navigazione che manifestano la necessità di poter contare sulla disponibilità di un'infrastruttura dedicata ai crocieristi anche al fine di scegliere il porto di Taranto quale *home port* di riferimento, come già avviene con Costa Crociere.

TCP e AdSP hanno dialogato negli ultimi mesi con l'obiettivo di condividere il percorso amministrativo da seguire ossia l'accordo procedimentale. L'intesa prevede – tra l'latro - un'estensione della durata della concessione a favore della TCP pari a 10 anni aggiuntivi.

La strategia di promozione sviluppata dall'Ente mira da un lato al consolidamento del rapporto con le cruise line main stream e dall'altro ad ampliare l'orizzonte delle collaborazioni a compagnie del segmento luxury premium elevando la destinazione Taranto a boutique destination.

In tale contesto si colloca *Il progetto 'Magna Graecia Coast to Coast'*, iniziativa strategica che mette in rete i porti di **Taranto**, **Reggio Calabria** e Agropoli, con l'obiettivo di costruire un modello integrato di sviluppo crocieristico fondato su cooperazione, identità territoriale e qualità dell'esperienza.

Si tratta di un modello innovativo di collaborazione pubblico-privato, capace di attivare sinergie inedite tra operatori e amministrazioni pubbliche. Un'azione condivisa orientata al raggiungimento di obiettivi comuni di crescita sostenibile, con uno sguardo attento al turismo e alla valorizzazione culturale. Le potenzialità del territorio jonico, ancora in larga parte inesplorate sul piano turistico, vengono così poste al centro di una strategia volta a esprimerne pienamente il valore, a beneficio dell'intera comunità. In questo quadro, l'AdSP MI conferma il proprio ruolo di promotore di processi virtuosi per la diversificazione delle attività economiche portuali e locali, individuata come obiettivo strategico dell'Ente.

SP 03 Sviluppo Traffici Ro-Ro

Il mercato Ro/Ro (Roll-on / Roll-off) offre modalità affidabili ed economiche per trasportare merci su ruote (e.g. autocarri, auto) per vari settori, che spaziano dall'automotive, all'edilizia, all'agricoltura o ai macchinari pesanti. L'Italia è ben posizionata in tale mercato (quota del 64% I/E circa nel Mediterraneo per il 2024), e i porti del sud (e.g. Salerno, Bari, Brindisi) sono già interessati da flussi stabili di questa tipologia che interessa prevalentemente il mercato interno del centro-sud Italia. Le relazioni prevalenti sono con Turchia, Spagna e Grecia.

Lo sviluppo del traffico Ro-Ro nel porto di Taranto potrebbe agevolare la differenziazione parziale dello scalo da polo industriale a hub logistico polifunzionale, sfruttando la sua posizione strategica nel Mediterraneo, le infrastrutture portuali e retroportuali, e i collegamenti, soprattutto ferroviari. Recenti studi evidenziano l'opportunità potenziale di attrarre traffici Ro-Ro di tipo car carrier o di nicchia (es. project cargo, attività logistiche in porto, consolidamento/deconsolidamento spedizioni), i primi in relazione alla vicinanza con impianti di produzione (per l'export) o con la possibilità di fare da hub logistico per flussi di import; i secondi in relazione all'offerta di servizi a valore aggiunto (es. stoccaggio) specifici per le merci trasportate su navi Ro-Ro da realizzarsi nelle strutture logistiche retroportuali. In aggiunta, la dotazione digitale del porto offrirà un abilitatore di competitività e di attrattività connesso con la gestione automatizzata dei flussi di veicoli, riducendo i tempi di attesa e le operazioni burocratiche in banchina. Anche la transizione green del porto può concorrere ad offrire operazioni portuali energeticamente sostenibili, un fattore sempre più richiesto dagli armatori moderni.

L'AdSP nel triennio intende realizzare attività di promozione, in collaborazione con gli operatori terminalistici del porto e del territorio, per favorire lo sviluppo di traffici ro-ro, anche in considerazione di iniziative regionali che stanno promuovendo l'aggregazione dei carichi e l'integrazione dei servizi di logistica in settori come quello dell'agroalimentare (es. partecipazione in progetti Interreg finalizzati a promuovere la tipologia di traffico, come ad esempio il programma IPA ADRION 21-27).

In termini di progetti di sviluppo delle attività ferroviarie del porto di Taranto, si studierà l'utilizzo di treni per il trasporto di merci alimentari ed agricole a supporto dell'economia del territorio, sfruttando il porto come hub terminale, oppure utilizzando il vettore ferroviario e lo scalo ionico per il transhipment nave-ferro oppure come gateway intermodale.

Sulla base della situazione dell'attuale dotazione infrastrutturale con particolare riferimento ai raccordi ferroviari, si potrebbe prevedere una specializzazione dei moli in relazione ai traffici dedicati con diverse soluzioni logistiche, che mirano a evolvere il ruolo del porto da scalo ad hub interportuale, capace di integrare i servizi marittimi (container e RoRo) con la rete ferroviaria nazionale ed europea.

Queste soluzioni (Figura 42) sono state ipotizzate analizzando le prestazioni delle linee di collegamento e le attuali limitazioni tecniche, con l'intento di superare i colli di bottiglia e massimizzare la competitività dello scalo tarantino.



Figura 42 Ipotesi progetti treno da e per il porto.

L'azione del POT prevede attività volte allo sviluppo di progetti ferroviari in collaborazione con i concessionari dei terminal ferroviari portuali e con gli stakeholder dell'ambito ferroviario (e.g. RFI, FS Logistix). La priorità è elevata anche per la presenza del *Ferrobonus* (si veda anche sez. 2.2.1).

La roadmap di attuazione prevede il coinvolgimento del cluster portuale quali esperti di settore per identificare le tipologie di traffico da convogliare su treno.

SP 05 Cantieristica navale

Il rilancio della cantieristica navale rappresenta un pilastro fondamentale della strategia di diversificazione economica dell'AdSP MI. L'azione si concentra sulla valorizzazione dello Yard ex Belleli, un sito di primaria importanza per estensione e posizionamento, attualmente oggetto di un radicale processo di riconversione.

A seguito del recesso del precedente operatore (Ferretti), l'AdSP ha contribuito alla definizione di un addendum al precedente Accordo di Programma finalizzato a ridefinire la destinazione industriale dell'area. Il nuovo progetto ha l'obiettivo di trasformare il sito in un polo di eccellenza per la costruzione e manutenzione navale.

La prima fase operativa prevede un investimento complessivo stimato in 170 milioni di euro. Data la complessità del sito, l'intervento è gestito da un'Associazione Temporanea di Imprese (ATI), composta da operatori in grado di garantire adeguate competenze in ambito di risanamento ambientale e grandi opere marittime.

L'operazione è articolata in 3 stralci funzionali, con la seguente struttura operativa:

- Obiettivi primari: bonifica integrale dell'area, messa in sicurezza permanente e predisposizione delle infrastrutture per la reindustrializzazione.
- Stato dell'arte finanziario: al momento risulta finanziato il primo stralcio funzionale. Per il completamento dell'opera, il piano di copertura prevede l'integrazione di risorse provenienti da:
    - Fondi diretti del Commissario Straordinario per le bonifiche.
    - Stanziamenti del MIT.

SP 06 Sviluppo di attività a valore aggiunto in ambito portuale e retroportuale

In sinergia con le attività connesse allo sviluppo di traffici ferroviari e di traffici Ro-Ro, tenendo conto delle dotazioni retroportuali del porto di Taranto, è da considerare come strategica la promozione dei vantaggi della Zona Franca Doganale, rispetto alla quale l'AdSP è il soggetto gestore.

L'azione del POT è quella di avviare attività di promozione delle possibilità offerte dalla ZFD, con respiro nazionale ma soprattutto internazionale, cercando di attrarre soggetti (e.g. operatori logistici, aziende di distribuzione, aziende manifatturiere) nelle aree già perimetrate al fine di sviluppare attività a valore aggiunto, quindi con un beneficio per il porto e per l'indotto.

Le attività di promozione possono includere: predisposizione di materiale informativo specialistico e divulgazione a mezzo canali istituzionali e soggetti terzi, partecipazione ad eventi (es. fiere

internazionali), coinvolgimento in attività di analisi di soggetti istituzionali (es. ITA – Italian Trade Agency) per azioni di marketing territoriale.

Nell'ambito della razionalizzazione delle aree portuali e retroportuali, la transizione energetica sta ridisegnando il ruolo dei porti come piattaforme strategiche non solo per la logistica, ma per la produzione, l'integrazione e la gestione di energia da fonti rinnovabili. In questo contesto, il Porto di Taranto si candida a diventare hub nazionale per l'eolico offshore galleggiante e laboratorio avanzato per soluzioni green applicate al sistema portuale e ai cluster industriali connessi. Tra le iniziative intraprese nel secondo semestre 2025 dall'ente vi è l'avvio di uno studio orientato a mappare, valutare e riconfigurare gli spazi del porto in chiave energetica, logistica e industriale. Tale attività coinvolge un Gruppo di Lavoro interno all'AdSP e una rete di partner qualificati – AERO, Università LUM, Tecnopolo Mediterraneo per lo Sviluppo Sostenibile, GSE – con il compito di integrare visione strategica, analisi tecnico-economiche e progettualità operativa. L'obiettivo è definire scenari di sviluppo che concretizzino l'obiettivo di rendere lo scalo jonico un green port in grado di ospitare la filiera dell'offshore wind, impianti fotovoltaici ma anche modelli innovativi di comunità energetiche portuali. AERO contribuisce con il proprio network nel settore offshore; il Tecnopolo Mediterraneo supporta la definizione di una vision energetica e sostenibile; il GSE apporta competenze su incentivi, configurazioni di autoconsumo e comunità energetiche; l'Università LUM fornisce analisi di competitività, accesso ai bandi e attrazione di investimenti. In tale contesto il Porto di Taranto è il primo porto a livello nazionale ad aver siglato un accordo con il GSE in materia di transizione energetica, a conferma dell'azione che l'AdSP ha inteso sviluppare con l'obiettivo di beneficiare di un supporto istituzionale strategico nel processo di riconversione dello scalo jonico.



Figura 43 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Sviluppo dei traffici e promozione.

4.2.4 Transizione Digitale (TD)

I progetti che saranno proposti e gestiti nel corso del prossimo triennio di validità del POT, anche se caratterizzati da revisioni annuali saranno orientati in particolare a incidere sui seguenti aspetti.

- Marittimo: gestione delle navi/viaggi, manifesti di carico, messaggi di scalo, organizzazione dei servizi.
- Merci: semplificazione complessiva dei processi correlati alla gestione delle importazioni/esportazioni, trasbordi, merci pericolose, segnalazione dei rifiuti, tracking al porto.
- Trasporto verso l'interno: integrazione del trasporto stradale/ferroviario, operazioni ferroviarie.
- Amministrazione: integrazione con dogane, gestione delle statistiche, fatturazione.
- Reti collaborative digitali

Le aree di investimento sono riassunte nelle quattro macro-azioni di:

1. Interoperabilità totale ("Paperless Port"): creare le condizioni di adozione delle applicazioni necessarie a rendere il Porto "senza carta" grazie ad un adeguato livello di digitalizzazione. Questo comporta lo Sviluppo dell'Architettura Informatica dello Smart Port che non si limita al cosiddetto

PCS – Port Community System, ma crea condizioni di operare in logica di interoperabilità tra diversi operatori pubblici e privati

2. Automazione ai varchi: miglioramento del sistema di Automazione degli accessi ai varchi con l'aggiunta di funzioni relative al monitoraggio della posizione dei mezzi e delle merci in zona portuale

3. Connettività e monitoraggio: creare la Comunità attraverso la Connettività che permette la fruizione di Applicazioni e la Raccolta dei Dati da sensori e oggetti che operano all'interno dell'Area Portuale (con soluzioni IoT)

4. Cybersecurity: si tratta di una serie di azioni obbligatorie in attuazione della normativa in materia di Sicurezza Informatica (NIS1 E NIS2) ma che al tempo stesso rappresentano lo strumento per rendere affidabile il PCS e quindi dare certezze sulla qualità delle applicazioni e dei dati ai diversi fruitori

TD 01 Interoperabilità Totale ("Paperless Port")

Il PCS del Porto di Taranto offrirà ancora nuove funzionalità per digitalizzare, condividere e semplificare la logistica portuale, fungendo da piattaforma neutrale per tutte le parti interessate (dogane, vettori, spedizionieri, ecc.) per lo scambio di dati per la gestione delle importazioni, delle esportazioni e dei trasbordi, la gestione delle dichiarazioni doganali, il monitoraggio delle merci e dei mezzi in porto, la gestione della movimentazione delle navi, il trattamento delle merci pericolose e la generazione di statistiche, il tutto attraverso un unico sportello capace di garantire efficienza e trasparenza.

- Completamento del Port Community System (PCS): implementare nuove funzioni e aggiornare il PCS; sviluppare la piattaforma digitale per lo scambio di documenti e dati tra imprese in modo sicuro e soprattutto con attenzione alla qualità del dato. Integrare l'autorità, i terminalisti, i trasportatori, le altre aziende, la Dogana e Guardia Costiera per una gestione 24/7 del porto.

- Interoperabilità porto-retroporto: completare il collegamento del PCS portuale con i sistemi informatici degli interporti nazionali (come previsto dalla Piattaforma Logistica Nazionale - PLN) per armonizzare i flussi informativi lungo tutta la filiera.

- Intelligenza Artificiale (IA): utilizzare algoritmi di IA per la manutenzione predittiva delle infrastrutture e per la gestione automatizzata dei terminal (es. navette autonome o gru gestite da remoto).

TD 02 Automazione dei varchi

- Automazione dei varchi: digitalizzare le procedure doganali e i varchi (gate automation) per consentire l'ingresso e l'uscita delle merci senza documenti cartacei, riducendo i tempi di attesa.
- tracking nel Porto - utilizzo di nuove telecamere Intelligenti per la semplificazione dei processi di monitoraggio.

TD 03 Connettività e Monitoraggio

- Infrastruttura 5G e Sensoristica: installare reti 5G e sensori IoT su banchine, gru e varchi per consentire anche il monitoraggio in tempo reale dei movimenti di merci e mezzi.
- Modellazione, controllo e ottimizzazione del porto attraverso Digital Twin: creare un "gemello digitale" dell'intera area portuale e retroportuale. Questo modello virtuale, alimentato da dati in tempo reale, permette di simulare scenari, ottimizzare il traffico dei camion e prevedere colli di bottiglia. Il sistema consentirà anche una gestione più integrata degli immobili e delle infrastrutture. *Questa azione farà anche tesoro delle attività già in essere relative al progetto BE:TWIN finanziato all'AdSP nell'ambito del Programma Interreg VI-A Grecia–Italia 2021–2027, Priority Axis "Smart and Innovation", Objective SO1.2 – Digitalisation, che mira a promuovere l'innovazione digitale e la trasformazione tecnologica nei territori transfrontalieri. Con BE:TWIN, il Porto di Taranto consolida il proprio ruolo di laboratorio di innovazione nel Mediterraneo, promuovendo una gestione portuale basata su dati, tecnologia e sostenibilità. Il progetto consentirà di migliorare la capacità decisionale, ridurre l'impronta di carbonio e favorire la cooperazione internazionale, ponendo le basi per un modello replicabile di sviluppo portuale intelligente e verde, perfettamente in linea con le strategie europee di Smart Innovation e Digitalisation.*
- Monitoraggio diffuso: creare una rete di sensori atti alla supervisione di tutti i parametri necessari alla crescita del controllo sulle aree portuali
- Monitoraggio della componente Energia Green: a seguito della Elettrificazione delle banchine e l'utilizzo di tecnologie IoT, sarà possibile il monitoraggio in tempo reale del consumo di risorse (acqua, energia), del monitoraggio della fruizione di energia attraverso il cosiddetto OPS monitorando i consumi delle navi in sosta.

TD 04 Cybersecurity

- Cybersecurity: proteggere l'integrità e la qualità dei dati scambiati tra i vari attori della catena logistica e con le amministrazioni, oltre a poter rendere sempre accessibili le applicazioni (**business continuity**).

- Sicurezza delle infrastrutture: aumento della videosorveglianza, dei movimenti all'interno del Porto e protezione dei dati contro minacce cyber.

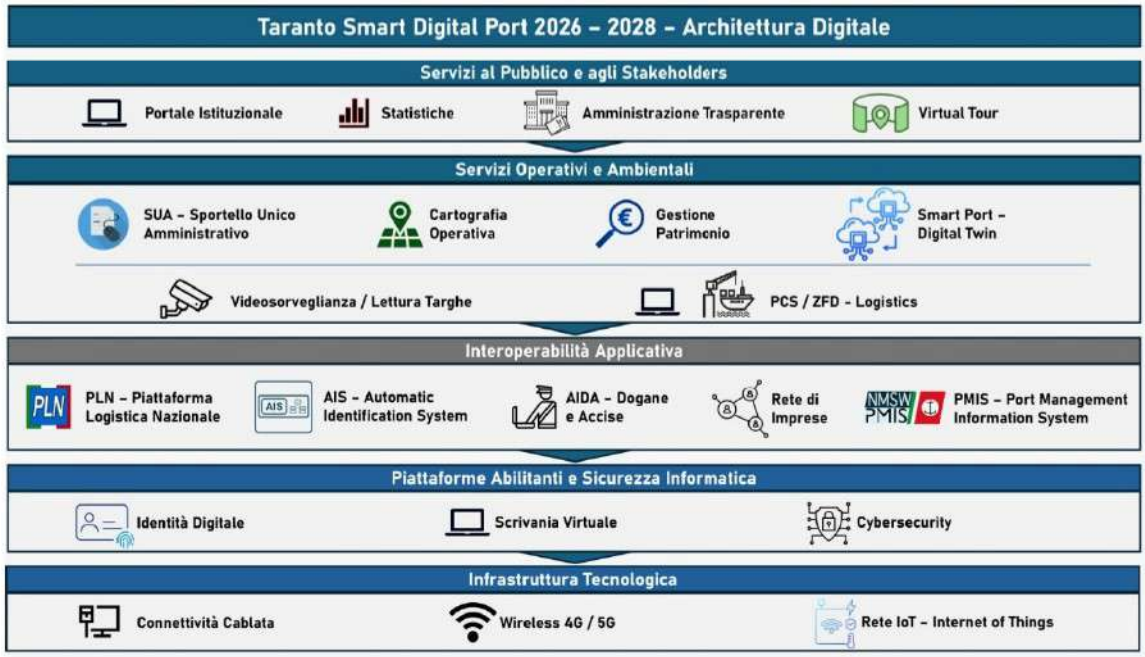


Figura 44 Azioni e progetti per garantire la Transizione Digitale 2026-2028.

Le funzionalità principali che saranno sviluppate e, ove già presenti, rinforzate con aggiunta di soluzioni tecnologiche innovative quali l'AI sono:

- Scambio elettronico di dati (EDI): scambio sicuro e standardizzato di documenti quali manifesti, dichiarazioni e permessi.
- Accesso a sportello unico: un unico portale per tutti gli utenti per inviare ed accedere alle informazioni, riducendo le pratiche burocratiche.
- Interoperabilità con Dogane e dichiarazioni: invio e elaborazione digitale per lo sdoganamento delle importazioni/esportazioni, comprese le merci pericolose. (SUDOCO – Sportello Unico Doganale e dei Controlli)
- Monitoraggio e tracciabilità delle merci: visibilità in tempo reale delle merci lungo l'intera catena di approvvigionamento (nel porto, nell'entroterra).

- Gestione delle navi e degli scali portuali: gestione degli arrivi e delle partenze delle navi, dell'assegnazione degli ormeggi e dei dati relativi agli scali portuali.
- Logistica interna: gestione del trasporto su strada e su rotaia, trattamento dei container (carico/scarico) e sdoganamento interno.
- Informazioni e statistiche: fornitura di aggiornamenti in tempo reale sullo stato e generazione delle statistiche marittime/portuali richieste.

I vantaggi principali per gli operatori che si uniranno nell'utilizzo della piattaforma:

- **Automazione**: automatizza le attività ripetitive come l'inserimento dei dati e l'elaborazione delle domande.
- **Sicurezza e privacy dei dati**: garantisce la protezione dei dati e la conformità.
- **Interoperabilità**: si collega ad altre piattaforme private/pubbliche e aderisce agli standard internazionali.
- **Efficienza**: riduce i colli di bottiglia, semplifica i processi e abbassa i costi logistici.
- **Trasparenza**: migliora la visibilità per tutte le parti interessate, migliorando il coordinamento.

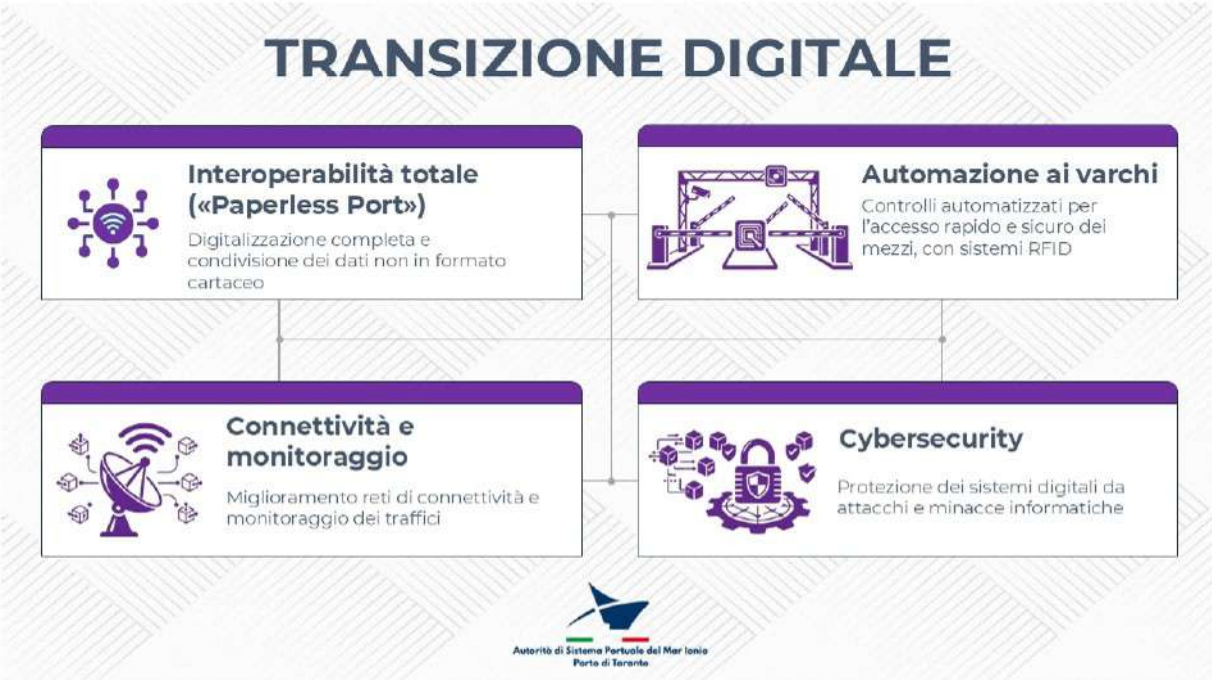


Figura 45 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Transizione digitale.

4.2.5 Governance e Cooperazione (GC)

Il successo del POT non dipende esclusivamente dalla realizzazione di opere infrastrutturali, ma dalla capacità dell'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) di agire come un regolatore efficiente e un facilitatore di sviluppo sociale. Questo paragrafo descrive le azioni mirate a modernizzare la "macchina amministrativa" portuale, investire nel capitale umano e rinsaldare il legame storico e funzionale tra lo scalo e la comunità locale.

La strategia di governance per il triennio 2026-2028 si articola su tre direttrici fondamentali:

- L'investimento nel capitale umano: l'Ente risponde alla sfida della transizione ecologica e digitale sostenendo lo sviluppo di una rete dedicata al reskilling e upskilling del cluster portuale, ciò nell'ottica di garantire che i lavoratori del territorio siano pronti a cogliere le opportunità offerte dalle nuove professioni della logistica green e dell'innovazione tecnologica.

Il Coordinamento Istituzionale tra le PPAA operanti in porto: aggiornando l'identità ESG e integrando l'innovazione di una carta dei servizi, mediante tavoli tecnici e di coordinamento, il POT favorisce l'efficienza, la coesione e la collaborazione della community portuale per attuare la transizione.

- La sinergia porto-città: il porto smette di essere un'area "chiusa" per diventare parte integrante del tessuto urbano. Questo processo si realizza sia sul piano immateriale, tramite il Community Engagement e il dialogo costante con le istituzioni e le associazioni del territorio, sia sul piano fisico, attraverso lo sviluppo del *Waterfront* e la riqualificazione delle aree di interfaccia.

L'insieme di queste azioni mira a trasformare il Porto di Taranto in un motore di crescita non solo economica, ma anche culturale e sociale, garantendo che lo sviluppo dello scalo sia armonico, inclusivo e condiviso con l'intero territorio ionico.

GC 01 Riqualificazione professionale del cluster portuale

Quest'azione mira a colmare il *mismatch* tra le competenze attuali della forza lavoro e le nuove esigenze del mercato, legate in particolare alla digitalizzazione dei processi e alla sostenibilità ambientale.

L'azione di reskilling si configura come un complesso di attività volte a sostenere l'alta formazione e specializzazione permanente. L'obiettivo è di contribuire alla creazione di un polo di eccellenza che possa:

- formare nuove figure professionali (es. esperti in logistica intermodale, operatori di impianti a energie rinnovabili, specialisti in cybersecurity portuale);

- riqualificare il personale già operante nel cluster portuale per l'utilizzo delle nuove tecnologie (Paperless Port, automazione);
- promuovere la cultura del mare e delle professioni marittime tra i giovani del territorio;

L'AdSP agirà come catalizzatore e coordinatore, seguendo queste linee guida:

- Partnership strategiche: stipula di protocolli d'intesa con Scuole, Università, Istituti Tecnici Superiori (ITS) e centri di ricerca nazionali e internazionali.
- Sinergia con le imprese: coinvolgimento diretto dei terminalisti e delle aziende del cluster per definire i fabbisogni formativi e garantire percorsi di training on-the-job o tirocini.
- Infrastruttura fisica e digitale: identificazione di spazi dedicati all'interno delle aree di interfaccia porto-città (es. nell'ambito dei progetti di *Waterfront*) dotati di laboratori tecnologici e aule multimediali.
- Tale azione sarà inoltre sviluppata nell'ambito di una sinergia già in essere con l'amministrazione regionale, le associazioni internazionali e altri stakeholder interessati a sostenere anche economicamente l'iniziativa.
- L'azione farà inoltre leva sulle attività che l'AdSP ha in essere mediante la rete di collaborazione Europea che permette l'accesso a progetti ed iniziative di sostegno all'innovazione ed all'adeguamento delle competenze tecniche rispetto allo sviluppo del mercato. Le iniziative, gestite attraverso apposito ufficio dedicato a Formazione e Innovazione gestiranno in continuità con quanto fatto fino ad oggi, la presentazione e gestione di progetti anche per la ricerca di sostegno economico. Le iniziative più importanti e degne di menzione nell'ambito della programmazione triennale sono:
    - **FAROS** – Acceleratore Blue Economy della Rete Nazionale CDP: il progetto è stato esteso fino al 2026 ed è in valutazione la modalità con cui continuare a dare supporto alle start-up. FAROS si è distinto come uno degli Acceleratori più attivi
    - **PORTABILITY** – Iniziativa sullo sviluppo di eccellenze professionali. Il Progetto PortAbility (Strategies for VET to support Port City Economies towards a Just Transition) ha come scopo di contribuire agli obiettivi generali dei CoVE (Centri di Eccellenza Professionale) nell'ambito del progetto Erasmus+, sviluppando strategie e metodi innovativi che mettano in primo piano l'Istruzione e la Formazione Professionale (VET — Vocational Education and Training) non solo come contributo, ma come motore per la

diversificazione economica e la riconversione delle Regioni delle città portuali verso una "Giusta Transizione" verso un'economia climaticamente neutrale, digitale e inclusiva.

- **Territory** (Progetto INTERREG) - Il progetto TERRITORY – sTrengthening disastER Response capacIties ThrOugh dRone technologY – è finanziato dal Programma Interreg e mira a definire un modello di successo per accelerare la diffusione dell'innovazione tecnologica nel campo della gestione dei rischi ambientali e della risposta ai disastri. L'obiettivo principale è la creazione di un sistema integrato con l'uso di droni (UAS) e Intelligenza Artificiale (AI) per il monitoraggio ambientale finalizzato alla rilevazione tempestiva di fenomeni di rischio ambientale nell'area Portuale

GC 02 Coordinamento istituzionale tra le PPAA operanti in porto

L'AdSP MI orienta le proprie attività verso una crescita sostenibile e responsabile. La dimensione ambientale si focalizza su interventi per l'efficientamento energetico, la riduzione delle emissioni e la gestione sostenibile dei rifiuti. L'ambito sociale riguarda la valorizzazione del capitale umano, la salute e sicurezza sul lavoro e il rafforzamento dei legami con la comunità. Infine, la governance concerne la gestione etica e trasparente dell'Ente, l'innovazione tecnologica e la diversificazione dei traffici.

In linea con l'agenda ONU 2030 in materia di gestione delle infrastrutture nodali di trasporto e logistica, la messa a punto di una *Carta dei Servizi del Porto* consente di introdurre standard prestazionali di settore, condividerli con gli stakeholders del porto, fissare obiettivi comuni, misurare le prestazioni e introdurre un sistema di miglioramento continuo, funzionale ad accrescere attrattività e competitività del porto.

Una carta dei servizi dovrebbe strutturarsi sui seguenti pilastri:

- Definizione degli standard di qualità (KPI).
- Trasparenza sui servizi offerti.
- Digitalizzazione

Tra le dimensioni da misurare e includere nella carta si considerano in modo non esaustivo le seguenti:

- Efficienza Operativa e Tempi
- Qualità del Servizio
- Sicurezza (Security & Safety)
- Sostenibilità Ambientale

Il rilancio del Porto di Taranto non può prescindere da una visione integrata che ricomponga la dicotomia storica tra lo scalo industriale e il tessuto urbano. L'AdSP MI individua nella **sinergia Porto-Città** un obiettivo trasversale e prioritario, volto a trasformare l'area portuale in un luogo di partecipazione, cultura e sviluppo sociale condiviso. Questa azione si articola attraverso il coinvolgimento attivo delle istituzioni e dei cittadini, parallelamente alla rigenerazione fisica degli spazi di interfaccia.

L'azione mira a stabilire un dialogo permanente con il territorio attraverso due direttrici principali:

- **Community Engagement:** l'attivazione di processi partecipativi con i portatori di interesse del territorio per definire l'identità del porto come bene comune.
- **Riqualificazione del Waterfront:** la trasformazione delle aree di confine tra porto e città in spazi pubblici fruibili, moderni e attrattivi, capaci di ospitare funzioni turistiche, ricreative e culturali.

Per tradurre questi obiettivi in risultati concreti, l'AdSP adotta un approccio basato sulla cooperazione istituzionale e sulla progettazione di qualità:

- **Tavoli di coordinamento permanente:** ricostituzione di un nuovo tavolo porto -città per armonizzare i piani di sviluppo urbano con quelli portuali, garantendo coerenza negli interventi di viabilità e decoro.
- **Progetti di integrazione fisica:** proseguimento degli interventi di recupero architettonico e paesaggistico del fronte mare, finalizzati a creare percorsi ciclopedonali, aree verdi e piazze aperte che permettano alla cittadinanza di riappropriarsi visivamente e fisicamente dell'affaccio sullo Ionio.
- **Azioni di comunicazione e cultura:** organizzazione di eventi, *open days* portuali e iniziative di "Port Education" per diffondere la conoscenza delle attività marittime e sensibilizzare sui temi della sostenibilità anche attraverso l'exhibition center viruale *Open Port* già in dotazione dell'Ente.

L'azione avrà inizio nel 2026 con il consolidamento dei protocolli di intesa con il Comune e avvio dei concorsi di progettazione per i nuovi lotti del *Waterfront*. Nei successivi due anni (2027-2028) verranno completati i lavori infrastrutturali del *Waterfront*. Gli interventi si avvarranno di un mix di risorse proprie dell'Ente, fondi PAC destinati alla rigenerazione urbana e finanziamenti regionali legati alla valorizzazione turistica.



Figura 46 Sintesi delle azioni per l'obiettivo Governance e cooperazione.

5 Progetti Flagship

5.1 Definizione delle Priorità

Al fine di garantire un processo decisionale oggettivo, trasparente e basato sul consenso del management, la definizione delle priorità del Piano Operativo Triennale è stata supportata da un'**Analisi Multicriterio (MCDA)**. Tale metodologia permette di sintetizzare le diverse prospettive strategiche in un unico indicatore di valore. Il punto di partenza è stato il coinvolgimento dei Dirigenti dell'AdSP, ai quali è stato richiesto di ordinare le azioni (alternative), derivate dalla matrice SWOT, per ogni obiettivo strategico secondo una scala ordinale (rank). Questo ha permesso di catturare la visione operativa di chi gestisce quotidianamente i processi portuali. Le preferenze espresse sono state valutate attraverso tre criteri fondamentali, considerati con uguale peso (33,3% ciascuno) per garantire un equilibrio tra le diverse dimensioni dello sviluppo portuale:

1. Competitività: capacità dell'azione di generare valore di mercato e attrattività.

- Sostenibilità: impatto ambientale positivo, ricaduta sociale e affidabilità tecnica.
- Redditività: efficienza nel rapporto tra investimenti e benefici attesi.

Per trasformare i dati qualitativi (i "rank" dei questionari) in dati quantitativi elaborabili, è stata applicata la seguente procedura tecnica:

1. Trasformazione lineare Inversa: le posizioni in classifica sono state convertite in punteggi cardinali (es. in una scala da 1 a 6, il primo posto è stato pesato con il valore massimo).

- Aggregazione media: è stata calcolata la media dei punteggi ottenuti dai diversi dirigenti per neutralizzare eventuali valori anomali e riflettere il consenso collettivo.
- Normalizzazione 0-10: i risultati finali sono stati riportati in una scala decimale per facilitarne la lettura e il confronto immediato tra diversi obiettivi.

Le azioni che occupano le prime posizioni del ranking non rappresentano solo le preferenze individuali, ma i progetti che scientificamente rispondono meglio al bilanciamento dei tre criteri scelti. Tale graduatoria costituisce la base per la programmazione finanziaria e temporale degli interventi nel triennio 2026-2028.

5.2 Analisi dei risultati per Obiettivi

5.2.1 *Transizione Green*

Transizione Green	Media RANK	Standardizzazione RANK	Inverti Rank	Priorità
Onshore Power Supply (OPS)	1,4	0,13	0,87	1
Hub dell'eolico offshore	1,6	0,20	0,80	2
Polo Energetico	3,4	0,80	0,20	3
Economia Circolare	3,6	0,87	0,13	4

È l'area con i punteggi più alti e omogenei nelle prime posizioni. Il forte consenso su **Onshore Power Supply (0,87)** e **Filiera dell'eolico offshore (0,80)** indica una visione chiara: la decarbonizzazione delle soste in porto e l'apertura a nuovi mercati energetici sono considerate le pietre angolari della strategia ecologica.

5.2.2 *Sviluppo Traffici e Promozione*

Sviluppo traffici e promozione	Media RANK	Standardizzazione RANK	Inverti Rank	Priorità
Sviluppo Traffici Ro-Ro	2,2	0,24	0,76	1
Sviluppo Traffico Intermodale	2,6	0,32	0,68	2
Cantieristica Navale	3	0,40	0,60	3
Potenziamento e riqualificazione Infrastrutturale	3,2	0,44	0,56	4
Logistica Crocieristica	4,8	0,76	0,24	5
Sviluppo di attività a valore aggiunto in ambito portuale e retroportuale	5,2	0,84	0,16	6

Qui si nota una preferenza per la diversificazione commerciale. Lo **Sviluppo Traffici Ro-Ro (0,76)** emerge come priorità assoluta, seguito dallo **Sviluppo Intermodale (0,68)**. Questo suggerisce che il management punta sulla velocità e sulla connettività terra-mare come leva di crescita immediata.

5.2.3 *Transizione Digitale*

Transizione Digitale	Media	Standardizzazione	Inverti	Priorità

	RANK	RANK	Rank	
Interoperabilità totale ("paperless port")	1	0,00	1,00	1
Automazione dei varchi	2,4	0,47	0,53	2
Connettività e monitoraggio	3,6	0,87	0,13	3
Cybersecurity	3,6	0,87	0,13	3

Si registra il punteggio massimo assoluto dell'intero piano: l'**interoperabilità totale o "paperless port" (1,00)**. Questo dato è inequivocabile: la digitalizzazione dei flussi documentali e l'integrazione con le altre PPAA è percepita come la condizione "sine qua non" per la modernizzazione dello scalo.

5.2.4 Governance e Cooperazione

Governance e Cooperazione	Media RANK	Standardizzazione RANK	Inverti Rank	Priorità
Coordinamento Istituzionale tra le PPAA operanti in porto	1,8	0,27	0,73	1
Integrazione fisica: sviluppo del waterfront	2,6	0,53	0,47	2
Riqualificazione professionale del cluster portuale	2,8	0,60	0,40	3
Sinergia Porto-Città	2,8	0,60	0,40	3

Il **Coordinamento Istituzionale (0,73)** stacca nettamente le altre azioni. Vi è una forte domanda interna di semplificazione dei processi autorizzativi e di un dialogo più fluido tra gli enti, inteso come motore per sbloccare le potenzialità infrastrutturali. Infine si è scelto, a valle della valutazione, di non scindere la dimensione immateriale della cooperazione da quella fisica delle opere per quello che riguarda le azioni "Integrazione Fisica: sviluppo del Waterfront" e "Sinergia Port-Città", infatti nel capitolo 4.2.5 risultano già aggregate.

Dall'analisi complessiva emergono tre profili d'azione distinti:

- **Flagship Projects:** progetti come l'elettrificazione delle banchine (OPS) e il porto paperless godono di un consenso quasi unanime. Queste azioni presentano il minor rischio politico-gestionale e la massima percezione di utilità, meritando quindi la priorità nei finanziamenti e nel cronoprogramma.

- **L'Equilibrio tra infrastruttura e servizio:** nonostante l'importanza dei lavori fisici, le azioni legate ai **servizi e ai flussi** (Intermodale, Ro-Ro, Cybersecurity) ottengono punteggi superiori alle grandi opere civili. Questo indica che il management predilige un porto "intelligente" e "connesso" piuttosto che solo "più grande".
- **Aree di monitoraggio (Low Priority):** azioni come la *Logistica crocieristica* e l'*economia circolare* occupano attualmente le posizioni più basse. Ciò non significa che non siano importanti, ma che nella percezione dei dirigenti sono subordinate al consolidamento dei traffici commerciali e della transizione energetica primaria.

I risultati mostrano un'Autorità di Sistema Portuale orientata verso un modello di Porto Hub Logistico e Green. La priorità è data all'integrazione digitale e istituzionale per rendere lo scalo efficiente, supportando al contempo la transizione energetica per garantire la sostenibilità a lungo termine.

5.3 Roadmap Complessiva

La traduzione della visione strategica in risultati tangibili richiede una pianificazione temporale e finanziaria rigorosa. In questo capitolo viene presentata la **Roadmap attuativa del triennio 2026-2028**, uno strumento di gestione dinamica che integra le priorità emerse dall'analisi multicriterio con la realtà operativa e contabile dell'Ente.

La tabella sinottica riportata di seguito costituisce il cuore della programmazione e offre una visione d'insieme su quattro dimensioni chiave:

- **Priorità:** derivante dal consenso del management e degli stakeholder (espressa tramite il ranking MCDA).
- **Periodo di completamento:** l'estensione temporale prevista per la realizzazione di ciascun intervento.
- **Budget:** la stima degli investimenti necessari per il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati.
- **Stato dell'arte:** Una distinzione fondamentale tra le azioni già **cantierizzate o avviate** (con budget già stanziato a bilancio) e quelle di nuova programmazione, per le quali è previsto l'avvio delle procedure di **reperimento fondi** tramite canali di finanziamento nazionali (es. MIT) o europei (es. CEF).

Verranno riportati i quattro progetti flagship per l'AdSP MI.

Questa mappatura permette all'AdSP di monitorare non solo "cosa" viene fatto, ma con quale sostenibilità economica e velocità d'esecuzione, garantendo una governance trasparente e orientata ai risultati.

Tabella 12 Roadmap complessiva delle azioni di piano.

Obiettivo strategico	Azione	Periodo di completamento
Transizione digitale	Interoperabilità totale ("paperless port")	12/2028
Transizione green	Onshore Power Supply (OPS)	12/2027
Sviluppo traffici e promozione	Sviluppo traffici Ro-Ro	12/2028
Governance e cooperazione	Coordinamento istituzionale tra le PPAA operanti in porto	12/2028



Figura 47 Sintesi dei progetti flagship del POT.

6 Roadmap per il Floating Offshore Wind (FOW) Hub

6.1 Opportunità strategiche e requisiti per il porto di Taranto

L'opportunità strategica per il porto di Taranto di diventare un hub del FOW è reale, ma la scala è incerta. La premessa strategica di una possibile roadmap di attuazione è che la pipeline dell'eolico offshore italiano sia prevalentemente galleggiante e concentrata in zone in cui un hub al sud ben posizionato può svolgere un ruolo nazionale. Taranto gode di una solida posizione di partenza grazie alla localizzazione geografica, alla base industriale, alla disponibilità di terreni e alla designazione politica quale hub portuale strategico. Tuttavia, le analisi condotte evidenziano che le infrastrutture portuali rappresentano un collo di bottiglia e che gli investimenti nei porti per progetti di eolico galleggiante si scontrano con l'incertezza nelle scelte tecnologiche e nelle tempistiche. Ciò rende fondamentale per il POT la suddivisione in fasi degli interventi, la flessibilità e lavori preliminari a rischio zero.

Sono stati definiti tre scenari di domanda, sintetizzati in Tabella 13.

Tabella 13 Scenari di domanda di assemblaggio e integrazione previsti per il porto di Taranto.

Scenario di domanda	Attività	2029-2031	2032-2035	2036-2050
Basso	Integrazione	Nessuna	Nessuna	250 MW p/a
	Assemblaggio di galleggianti	250 MW totali	500 MW p/a	500 MW p/a
Medio	Integrazione	Nessuna	Solo Barium Bay (2 anni a circa 555 MW p/a)	500 MW p/a
	Assemblaggio di galleggianti	250 MW p/a	1000 MW p/a	1000 MW p/a
Alto	Integrazione	Nessuna	750 MW p/a	750 MW p/a
	Assemblaggio di galleggianti	250 MW p/a	1500 MW p/a	1500 MW p/a

La roadmap sviluppata e di cui al paragrafo seguente utilizza uno scenario medio coerente con le aspettative del mercato: circa 20 GW di eolico offshore installati entro il 2050 in Italia, con una traiettoria che presuppone l'avanzamento dei progetti iniziali e poi l'implementazione di circa 1.000 MW/anno a partire dal 2032. Per la pianificazione del porto di Taranto questo scenario medio si

traduce in un requisito di scala sostanziale ma non massimo: l'impronta FOW a lungo termine di Taranto è di circa 80 ettari, con l'integrazione che occupa circa il 25% dello spazio totale e l'assemblaggio/produzione di impianti galleggianti (floater) che domina il fabbisogno di spazio. Un aspetto fondamentale è che l'impronta di produzione/assemblaggio è l'elemento vincolante. La modellizzazione della roadmap presuppone che le linee di assemblaggio di impianti galleggianti producano circa 15 impianti galleggianti all'anno per linea. Il numero di linee richieste varia a seconda dello scenario e degli anni di picco. Nello scenario medio, la superficie destinata all'assemblaggio delle turbine galleggianti aumenta da circa 32 ettari (2 linee) per la domanda iniziale, a circa 64 ettari (4 linee), e raggiunge un picco di circa 80 ettari (5 linee) all'inizio degli anni '30, prima di stabilizzarsi nuovamente a circa 64 ettari con l'aumento delle dimensioni delle turbine e il calo del numero di turbine galleggianti per GW. Questo influenza direttamente la logica degli investimenti: Taranto deve preservare e potenziare lo spazio per la produzione industriale, non solo per lo smistamento e l'integrazione.

Sono state analizzate diverse opzioni, riassunte schematicamente in Figura 48.

Parametro	Opzione 1A Sporgente 6	Opzione 1B Sporgente 6	Opzione 2 Ex-Belleli	Opzione 3 Espansione Sporgente 5	Opzione 2/3 Ex-Belleli Plus
Lunghezza di banchina disponibile	**750 m**	**750 m**	**400 m**	**1260 m**	**825 m**
Area disponibile	**50 ha**	**50 ha**	**34 ha**	**84 ha**	**64 ha**
Capacità di assemblaggio dei galleggianti (senza integrazione WTG)	**45 galleggianti p/a** (3 linee da 15 unità)	**45 galleggianti p/a** (3 linee da 15 unità)	**30 galleggianti p/a** (2 linee da 15 unità)	**75 galleggianti p/a** (5 linee da 15 unità)	**60 galleggianti p/a** (4 linee da 15 unità)
Capacità di assemblaggio dei galleggianti (con 18 ha di area per integrazione di 30 WTG per anno)	**30 galleggianti p/a** (2 linee da 15 unità)	**30 galleggianti p/a** (2 linee da 15 unità)	***Non fattibile a causa della lunghezza limitata della banchina***	**60 galleggianti p/a** (4 linee da 15 unità)	**45 galleggianti p/a** (3 linee da 15 unità)

Figura 48 Panoramica delle opzioni di localizzazione per le principali attività FOW (assemblaggio di galleggianti e integrazione di turbine eoliche).

Nello scenario del POT, il Molo Polisettoriale (sporgente 6, Figura 48,) sembra l'opzione più concreta a breve termine, poiché è già previsto come terminal per il FOW (circa 50 ettari) con una lunghezza di banchina significativa e un buon accesso da e per l'entroterra. Nel lungo termine l'Opzione 1A prevede una capacità di carico della banchina di 10-15 t/m² che vincola l'uso di gru a terra per l'integrazione di WTG (wind turbine generator) che richiedono capacità di carico nel range di 30–40 t/m². Pertanto, l'integrazione di gru galleggianti o su piattaforme autosollevanti (elevato OPEX, meno efficiente) diventa la strada praticabile finché la banchina non sarà ulteriormente rinforzata (Opzione 1B) per consentire l'uso della gru a terra di grande portata.



Figura 49 Opzione 1A – Layout preliminare di alto livello al Molo Polisettoriale, Molo 6.

L'area Ex Belleli (Opzione 2) ha una estensione di circa 34 ha e una banchina di lunghezza di circa 400 m, ma richiede dragaggio e un rafforzamento sostanziali. La roadmap conclude che è più adatto come sito supplementare per supportare la messa in servizio, le attività di supporto o l'overflow piuttosto che come terminal FOW autonomo e completamente funzionale, principalmente a causa della lunghezza limitata della banchina che impedisce l'integrazione e l'assemblaggio simultanei.

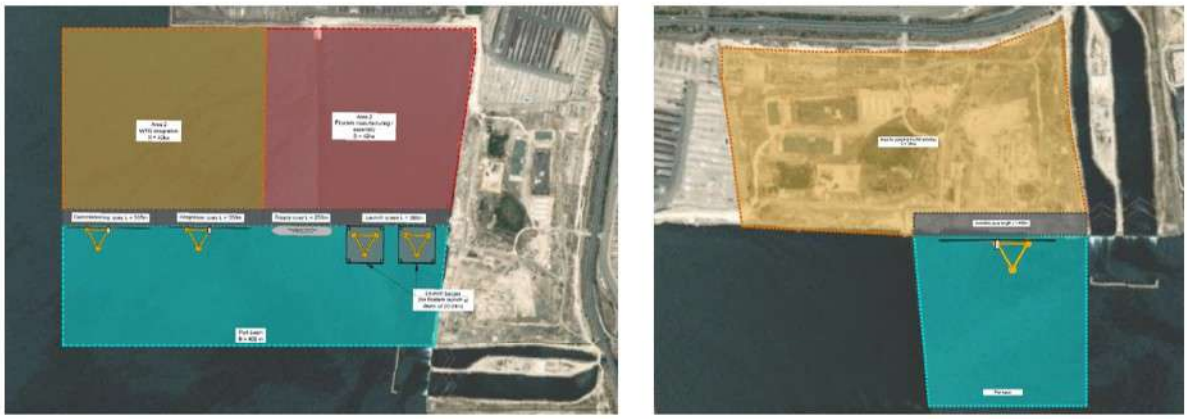


Figura 50 Area Ex-Belleli e espansione dello sporgente 5 come Opzione 2 e Opzione 3.

L'espansione dello sporgente 5 (Opzione 3) rappresenta la soluzione strategica a lungo termine per lo sblocco della capacità, con circa 84 ettari e un potenziale di banchina esteso, ma è anche quella a più alta intensità di capitale e pertanto non giustificata per la domanda a breve termine. Dovrebbe essere considerata per l'espansione una volta raggiunta la capacità dello sporgente 6 e verificata la domanda di mercato.

6.2 Roadmap di sviluppo del FOW

È stata messa a punto una roadmap strategica per lo sviluppo del FOW a Taranto, finalizzato a rendere il porto un Floating Offshore Wind Hub.

In Figura 51 è illustrata una infografica con la roadmap e di seguito sono descritte le quattro fasi previste.



Figura 51 Roadmap strategica per lo sviluppo del Taranto Offshore Wind Hub.

6.2.1 2026-2028: Fase 1 - "Fase di fondazione e preparazione"

Obiettivo: garantire che Taranto sia operativamente pronta per le prime attendibili campagne di FOW entro il 2029-2031, preservando al contempo le opzioni in termini di scala.

Dopo la decisione critica presa all'inizio del 2026 di procedere con la realizzazione dell'opzione 1A, la prima priorità è garantire e specificare la zonizzazione funzionale dello sporgente 6, confermando una suddivisione di circa 32 ettari dedicati all'assemblaggio di galleggianti e 18 ettari per le attività inerenti ai generatori delle turbine eoliche (WTG). Ciò include una valutazione operativa dettagliata dei requisiti. È necessario definire il metodo di integrazione scelto, che si tratti di gru galleggiante/autoelevatrice o gru a terra, poiché ciò influirà sulla produttività e sulle spese operative correnti.

Opere propedeutiche a rischio zero: si deve dare priorità agli investimenti che forniscano un livello minimo di infrastrutture per avviare i primi progetti di assemblaggio di galleggianti. Gli investimenti dovrebbero idealmente anche beneficiare di scenari futuri e i percorsi tecnologici. Tra questi rientrano il rafforzamento mirato delle banchine per supportare la logistica iniziale dei FOW, l'integrazione delle gru, il miglioramento della capacità di carico del piazzale per lo stoccaggio e la movimentazione dei componenti e l'ammodernamento dei servizi e delle infrastrutture di accesso (come l'alimentazione elettrica, il drenaggio e le interfacce strada/ferrovia) per soddisfare gli standard operativi industriali. Anche i lavori preparatori per le fasi 2 e 3 dovrebbero essere predisposti in questa fase.

Mitigazione del rischio di stoccaggio a mare: il piano prevede una decisione esplicita in merito allo stoccaggio a mare, inclusa la selezione del sito tra le aree candidate (AM1 e AM2) con profili di profondità variabili. I piani di dragaggio e di autorizzazione (permitting) dovrebbero essere allineati per garantire un adeguato stoccaggio in acqua e la profondità necessaria, garantendo l'assenza di interferenze con il traffico portuale esistente.

Allineamento della governance e degli stakeholder: è necessario istituire una solida struttura di governance, evolvendo il ruolo dell'autorità portuale da proprietario a facilitatore o abilitatore, e potenzialmente co-investitore, a causa degli incerti rendimenti del settore privato. Le azioni includono la creazione di una struttura di governance dedicata al programma FOW con chiari criteri decisionali, la definizione di quadri normativi per le concessioni e gli standard tecnici per evitare modifiche tardive e lo sviluppo di una strategia nazionale di coinvestimento incentrata sulla realizzazione di opere infrastrutturali piuttosto che su attrezzature specifiche per ciascun operatore.

Il piano d'azione illustrato qui di seguito delinea le principali azioni e le tappe fondamentali per il periodo 2026-2028, costituendo parte integrante della visione strategica del porto per la creazione di un hub eolico galleggiante leader. Nel corso di questi tre anni, l'attenzione sarà rivolta a gettare le basi per lo sviluppo delle infrastrutture, promuovere partnership con gli stakeholder del settore e ottenere le necessarie autorizzazioni. Questo approccio proattivo garantirà che il porto sia ben posizionato per supportare la prevista crescita dell'attività eolica offshore e per capitalizzare le opportunità emergenti nel settore delle energie rinnovabili.

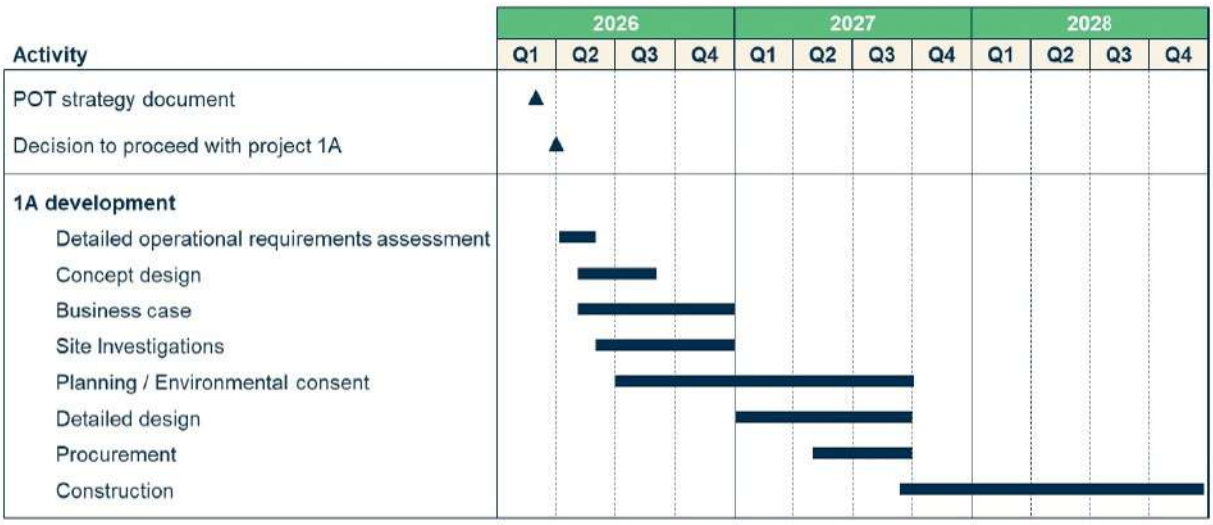


Figura 52 Piano di azione a tre anni per la prima fase della roadmap.

6.2.2 2029-2031: Fase 2 - "Pilota e primo lancio"

Obiettivo: dimostrare operazioni FOW ripetibili e sicure su scala commerciale e validare la scalabilità dell'investimento.

La roadmap collega l'attività iniziale di mercato a un numero limitato di primi progetti e sottolinea un ruolo operativo pratico a breve termine incentrato sull'assemblaggio dei galleggianti per i primi progetti, con un'integrazione dipendente dalla distanza e dalla configurazione del progetto. Si prevede che l'integrazione sarà minima in questa fase, poiché i progetti sono generalmente piuttosto distanti. Questo vale anche per i progetti eolici fissi nel Mar Adriatico settentrionale, che sono troppo lontani per essere installati da Taranto. Durante questa fase, si prevede che Taranto supporterà l'assemblaggio dei galleggianti per i primi progetti eolici offshore galleggianti su scala commerciale in Italia. Un probabile candidato per il primo progetto è il progetto 7Seas Med vicino alla Sicilia. L'integrazione e il rimorchio finale saranno probabilmente effettuati da un porto più vicino, come Augusta. A tal proposito le AdSP del Mare di Sicilia Orientale e del Mar Ionio hanno già condiviso la volontà di collaborare ai fini della migliore implementazione dei relativi progetti a beneficio dello sviluppo dell'offshore wind.

Decisione chiave: entro questa fase Taranto deve prendere una decisione di investimento sull'opportunità di passare dalla configurazione iniziale dello sporgente 6 al percorso di espansione (ammodernamenti dell'Opzione 1B e/o siti aggiuntivi). La decisione di investimento deve essere idealmente presa in tempo utile per la prevista distribuzione annuale di circa 1 GW all'anno a partire dal 2032, collocandola all'inizio di questa fase e al più tardi nel 2029.

6.2.3 2032–2035: Fase 3 - "Industrializzazione e accelerazione"

Obiettivo: ampliare la capacità per soddisfare la distribuzione annuale e gestire i picchi di domanda.

Domanda nazionale: lo scenario medio prevede un cambiamento radicale nei livelli di attività intorno ai primi anni del 2030 e la modellazione mostra un aumento del fabbisogno di spazio per supportare 1 GW annuo di progetti italiani. Questa fase richiede una distribuzione industrializzata costante di 60-70 turbine all'anno.

Porto di Taranto: in questo scenario ipotizziamo che Taranto sia l'unico porto in Italia ad occuparsi dell'assemblaggio di floater, coprendo così l'intera domanda nazionale. Per l'integrazione, si presume che Taranto supporterà circa il 50% dei progetti nazionali. Ciò comporta un'area totale di circa 80 ettari, superiore a quella disponibile presso lo sporgente 6, il che richiede l'utilizzo di altre aree nel porto.

Negli anni della Fase 3, un importante sviluppo è il parco eolico di Barium Bay, da 1,1 GW, che potrebbe essere il primo grande progetto galleggiante la cui integrazione potrebbe essere effettuata a Taranto. Questa integrazione potrebbe richiedere 2 o 3 anni. L'integrazione del progetto tramite una gru a terra, gru galleggianti o su piattaforme autosollevanti dipenderà in larga misura dalle infrastrutture e dalle gru disponibili a Taranto e dalle preferenze del progettista.

Implicazione pratica: è improbabile che il solo sporgente 6 (50 ettari) raggiunga l'intera capacità di area prevista dallo scenario medio. Taranto dovrebbe quindi realizzare capacità supplementare, sia attraverso il potenziamento dello stesso sporgente 6 (ad esempio per aumentare le capacità di integrazione) e/o utilizzando l'ex Belleli (34 ettari) per funzioni complementari e per una maggiore capacità di assemblaggio di galleggianti.

6.2.4 2036-2050: Fase 4 - Stato finale del FOW Hub

Obiettivo: mantenere una piattaforma industriale FOW stabile, capace di un dispiegamento nazionale di circa 1 GW/anno nello scenario medio.

La modellazione indica che, con l'aumentare delle dimensioni delle turbine, il numero di turbine/floater richiesti per GW diminuisce e, di conseguenza, il fabbisogno della linea di assemblaggio si stabilizza ad un livello leggermente inferiore rispetto agli anni di picco. Tuttavia, componenti e carichi sono in genere più elevati. Ciò supporta un modello di hub di grandi dimensioni, stabile operativamente, ma a condizione che la sequenza di investimento iniziale abbia evitato un sovradimensionamento.

Questa fase finale supporta l'assemblaggio di floater su larga scala, con 50-60 floater all'anno, supportati da 4-5 linee di assemblaggio. La capacità di integrazione si attesta a 500 MW all'anno. Le gru a terra, più efficienti per l'integrazione e i floater e i componenti pesanti per le turbine più grandi, richiedono una maggiore capacità di carico nel porto.

Lo stoccaggio a mare è necessario per armonizzare i flussi di produzione e di integrazione, con requisiti di riferimento per le superfici a mare nell'ordine delle decine di ettari e una profondità compresa tra 12 e 20 m.

6.2.5 Analisi di sensitività alla domanda

Scenario Basso (10 GW nel 2050)

Nello scenario basso, l'Italia raggiungerà circa 10 GW entro il 2050, con un'implementazione annuale più lenta. La domanda di aree per il porto di Taranto è sostanzialmente inferiore e relativamente stabile (circa 40 ettari, fino a 60 ha negli anni di picco), il che significa che il rischio principale diventa la

sovracostruzione troppo precoce. In questo scenario, lo sviluppo dell'Opzione 1 fornirà probabilmente spazio sufficiente. L'implicazione per il Piano Triennale è quella di dare priorità ai lavori propedeutici a rischio nullo sullo sporgente 6, garantire la fattibilità dello stoccaggio a nare e scaglionare qualsiasi importante espansione della capacità in base a fattori scatenanti espliciti della domanda (esiti d'asta, decisioni finali di investimento o impegni governativi).

Scenario Alto (30 GW nel 2050)

Nello scenario alto, l'Italia raggiungerà circa 30 GW entro il 2050 e il fabbisogno massimo di spazio portuale di Taranto aumenterà drasticamente (la modellazione mostra un fabbisogno totale di picco superiore a 120 ettari all'inizio degli anni '30). Questo scenario implica un'attivazione anticipata delle leve di espansione e richiede probabilmente un modello operativo multi-terminale con lo sporgente 6 più capacità supplementare, con uno sviluppo combinato o ibrido delle opzioni 2 e 3. Una potenziale soluzione ibrida per lo scenario elevato è presentata nella Figura 53.



Figura 53 Layout generale del Taranto Floating Wind Hub nell'opzione di realizzazione 2/3 – Opzione ibrida (ex-Belleli PLUS).

L'implicazione per il Piano Operativo Triennale è quella di riservare l'opzione per l'ampliamento dello sporgente 5 o per la realizzazione di un impianto ibrido (2+3) e di iniziare i lavori di progettazione/autorizzazione con sufficiente anticipo affinché l'ampliamento possa essere accelerato senza che diventi un collo di bottiglia.

7 Monitoraggio e Comunicazione

7.1 Indicatori di Performance (KPI)

Al fine di garantire la massima trasparenza e l'efficacia operativa delle linee strategiche tracciate, il presente Piano adotta un sistema di **Key Performance Indicators (KPI)**. L'inserimento di tali metriche risponde alla necessità dell'AdSP di monitorare costantemente lo scostamento tra gli obiettivi programmati e i risultati effettivamente conseguiti.

Non si tratta di una mera misurazione statistica, ma di una bussola gestionale che permette di valutare l'impatto reale delle azioni intraprese sulla competitività dello scalo. Attraverso l'analisi di parametri quantitativi e qualitativi – quali l'efficienza nell'utilizzo delle banchine, la contrazione dei tempi di sosta o il miglioramento della sostenibilità ambientale – l'Ente è in grado di attuare correttivi dinamici, assicurando che il rilancio del Porto di Taranto proceda secondo i tempi e gli standard d'eccellenza prefissati.

7.1.1 Transizione Green

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di rilievo	Frequenza
Onshore Power Supply (OPS)	decarbonizzazione	Avanzamento Lavori PNRR	Grado di completamento fisico delle infrastrutture elettriche rispetto alla scadenza dei termini previsti	Verifica della corrispondenza tra cronoprogramma finanziario e opere realizzate.	Semestrale
Hub Eolico Offshore	Trasformazione in HUB energetico e manifatturiero	Promozione del Reskilling	Numero di iniziative avviate e/o ore di formazione erogate per la riconversione professionale	Dati AdSP	Semestrale
Economia Circolare	Gestione efficiente delle risorse	Adesione al Green Management	Numero di imprese operanti nel cluster portuale che sottoscrivono protocolli ambientali o di	Dati AdSP	Semestrale

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di rilievo	Frequenza
			riciclo coordinato promossi dall'AdSP.		
Polo energetico	Aumento Quota energie rinnovabili	Percentuale Energia rinnovabile prodotta (%)	Percentuale di energia prodotta da fonti interne utilizzata per i consumi portuali	Monitoraggio contatori Intelligenti	Semestrale

7.1.2 Sviluppo traffici e promozione

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di rilievo	Frequenza
Sviluppo Traffici Ro-Ro	Avviare il traffico Ro-Ro	Iniziative finalizzate all'implementazione traffici Ro-Ro	Numero di progetti, accordi sviluppati	Stato avanzamento progetto/i	Semestrale
Sviluppo Traffici intermodali	Potenziare lo scambio ferro-gomma e l'efficienza logistica	Quota modale ferroviaria	% di container o merci che entrano o escono dal porto via treno rispetto al totale	Report dei terminalisti e gestore dell'infrastruttura ferroviaria	Semestrale
Cantieristica navale (ex Belleli)	Rilancio Produttivo dell'area e attrazione commesse	Tasso di occupazione dell'area	% di mq dell'area concessi per attività produttive	Verifica stato avanzamento progetti	Semestrale
Logistica Crocieristica	Miglioramento qualità servizio ai passeggeri	Valutazione dei feedback dei passeggeri	Customer satisfaction (min. 60%)	Somministrazione survey di valutazione	Semestrale
Riqualificazione infrastrutturale	Studio strategico per la pianificazione delle aree portuali dedicate alle energie rinnovabili e allo sviluppo dell'offshore wind.	Stato di Avanzamento	Definizione contenuti e completamento documento	Valutazione avanzamento di progetto	Semestrale

7.1.3 Transizione digitale

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di rilievo	Frequenza
Interoperabilità Totale ("Paperless Port")	Dematerializzare i flussi documentali e semplificare l'accesso ai servizi portuali.	Completamento procedure	Numero di richieste evase in Digitale.	Valutazione Avanzamento Progetto	Semestrale
Connettività e Monitoraggio	Creare un ecosistema connesso per il controllo in tempo reale degli asset e degli spazi.	Copertura	Zone del Porto inserite nel Digital Twin.	Valutazione Avanzamento Progetto	Semestrale
Cybersecurity	Garantire la resilienza dell'infrastruttura digitale e la protezione dei dati sensibili.	Eventi di CyberSecurity	Numero di eventi individuati/risolti.	Procedure Sicurezza Informatica	Semestrale

7.1.4 Governance e cooperazione

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di Rilievo	Frequenza
Coordinamento Istituzionale	Ottimizzare la cooperazione tra Pubbliche Amministrazioni e Forze dell'Ordine in porto.	Tavoli Tecnici Attivi	Numero di sedute di coordinamento istituzionale convocate e verbalizzate per anno.	Verbali di riunione / Registro Segreteria	Semestrale
Integrazione Fisica: Waterfront	Riqualificare le aree di interfaccia per una migliore fruizione urbana del porto.	Superficie Riqualificata	Metri quadri di aree porto-città restituite alla cittadinanza o aperte al pubblico.	Stato Avanzamento Lavori (SAL)	Semestrale
Riqualificazione professionale	Colmare il gap di competenze tecniche e professionalizzare il cluster portuale.	Protocolli Attivati	Numero di accordi formali sottoscritti con Enti di formazione, Università e ITS.	Registro Protocolli d'Intesa	Semestrale

Azione	Target	Indicatore KPI	Descrizione	Metodo di Rilievo	Frequenza
Sinergia Porto-Città	Migliorare il rapporto sociale e culturale tra la comunità locale e l'autorità portuale.	Stakeholder Engagement eventi di Integrazione	Numero di incontri pubblici, tavoli tecnici, iniziative culturali e sociali ospitate nelle aree portuali aperte alla città. realizzati con enti pubblici e associazioni.	Registro attività di segreteria e calendario eventi istituzionali	Semestrale

7.2 Sistema di monitoraggio interno del POT

L'efficacia della pianificazione strategica dell'AdSP MI non risiede esclusivamente nella definizione degli obiettivi, ma nella capacità dell'Ente di misurarne costantemente l'attuazione. Il sistema di monitoraggio del POT 2026-2028 è concepito come un processo di governance dinamica, finalizzato a garantire la trasparenza, il controllo dei tempi di esecuzione e l'allineamento costante tra le risorse impiegate e i risultati ottenuti.

Il monitoraggio consiste nella raccolta sistematica e nell'analisi di dati relativi all'avanzamento fisico, procedurale e finanziario delle azioni previste. La finalità è duplice:

- Supporto decisionale: fornire al management dell'AdSP informazioni tempestive per individuare eventuali scostamenti rispetto al cronoprogramma o alle stime di budget, permettendo l'attivazione di misure correttive.
- Accountability: rendicontare agli stakeholder, alle istituzioni e alla cittadinanza l'impatto reale delle attività portuali in termini di valore pubblico generato.

Il coordinamento delle attività di monitoraggio è affidato al Segretario Generale coadiuvato dalla struttura di supporto dell'ente, in stretta sinergia con i responsabili delle singole sezioni tecniche e amministrative (RUP e referenti d'area).

Per garantire un monitoraggio puntuale senza sovraccaricare la struttura amministrativa, il sistema prevede una distinzione tra rilevazione e analisi:

- Frequenza semestrale: i referenti d'area procedono alla rilevazione degli indicatori (KPI) e dei target intermedi, con comunicazione dei risultati al Segretario Generale. Questa attività

permette un controllo tecnico "in itinere" sull'avanzamento dei cantieri e dei processi amministrativi, al fine di rilevare l'implementazione dell'azione in base al KPI individuato.

- Analisi qualitativa: oltre al dato numerico, la misurazione semestrale include una breve nota sullo stato dell'arte per evidenziare eventuali criticità bloccanti (es. ritardi autorizzativi o necessità di varianti), con comunicazione dei risultati al Segretario Generale.

L'attività di monitoraggio culmina nella redazione della **revisione annuale del POT**.

Tale documento aggrega i risultati delle misurazioni semestrali, confrontando i KPI raggiunti con i target prefissati nel triennio. Il report potrà contenere analisi comparative e grafici di avanzamento per ogni macro-obiettivo strategico.

La revisione annuale viene sottoposta al Comitato di Gestione e successivamente pubblicata sul portale istituzionale dell'AdSP nella sezione "Amministrazione Trasparente". Ciò garantisce che il cluster portuale e il territorio possano consultare in tempo reale lo stato di evoluzione del porto.

Il POT non è un documento statico. Il sistema di monitoraggio alimenta direttamente il processo di revisione annuale del Piano. Sulla base della revisione annuale, l'AdSP valuterà se gli obiettivi rimangono attuali o se richiedono ricalibrazioni. Se un'azione subisce variazioni dovute a nuovi quadri normativi o finanziari, l'Ente procede all'aggiornamento della roadmap.

Con cadenza annuale dall'approvazione del presente documento, l'AdSP presenta l'aggiornamento del POT che, integrando le risultanze del monitoraggio, definisce le priorità per il nuovo anno di riferimento.

7.3 Diffusione e comunicazione

7.3.1 Piano di comunicazione

Un piano di comunicazione è un documento strategico e operativo che definisce gli obiettivi di comunicazione (*cosa si vuole ottenere*), i messaggi chiave o key takeaways (*cosa dire*), target e stakeholder (*a chi parlare*), canali di comunicazione (con quali strumenti comunicare), azioni e contenuti (*cosa fare concretamente*), tempi e responsabilità (*chi fa cosa e quando*), indicatori di risultato (*come misurare l'efficacia*). Il piano così costituito permette all'AdSP di comunicare in modo coerente, efficace e coordinato le finalità e i contenuti del POT.

I principali obiettivi sono descritti qui di seguito; segue una proposta di report.

Obiettivi

1. Rafforzare la reputazione istituzionale. Mostrare il porto come infrastruttura strategica, moderna e affidabile. Posizionare l'Autorità come soggetto competente, trasparente e innovativo.

2. Migliorare la trasparenza verso cittadini e stakeholder. Comunicare decisioni, progetti, investimenti, impatti ambientali. Rendere accessibili dati, prestazioni, informazioni operative e commerciali.

(ESEMPIO) Proposta di un report annuale

Titolo: *"Taranto Port Pulse – Edizione 00"*

Executive Summary: "The New Course". Una singola pagina d'apertura con un messaggio forte del Presidente dell'Autorità Portuale.

- **Vision:** Taranto come porta d'accesso privilegiata per i corridoi europei (TEN-T).
- **L'highlight del trimestre:** il traguardo più importante raggiunto (es. l'avvio di un nuovo terminal o la firma di un accordo internazionale).

3. Supportare i progetti flagship del POT. Accompagnare la comunicazione su: opere infrastrutturali, digitalizzazione, sostenibilità, PNRR, altre azioni del POT.

4. Favorire il dialogo con la comunità portuale e con la cittadinanza. Ridurre conflitti e incomprensioni. Valorizzare il porto come parte integrante della città.

5. Promuovere il porto a livello nazionale e internazionale. Attrazione di investimenti. Promozione dei servizi logistici e delle opportunità di sviluppo identificate nel POT.

6. Digital Hub: l'Infrastruttura invisibile. Gli armatori cercano efficienza. Qui mostriamo come la tecnologia riduce i costi.
   - Smart Port Integration: Aggiornamento sulla digitalizzazione delle procedure doganali (Paperless Port).
   - Connettività: stato dell'implementazione della rete 5G e sensori IoT per il monitoraggio delle merci in tempo reale.
   - Cyber-Security: breve nota sulla protezione dei dati e della catena logistica.

7. Green Ecosystem: oltre la sostenibilità. Qui parliamo a chi deve abbattere le emissioni della propria flotta (ETS marittimo).

- **Cold Ironing Progress:** mappa delle banchine elettrificate (poter spegnere i motori in porto è un enorme plus per gli armatori).
- **Energy Transition:** aggiornamenti sul parco eolico offshore o sull'uso di idrogeno/GNL.
- **Circular Economy:** progetti di recupero e simbiosi industriale all'interno dell'area portuale.

8. Operational Excellence (i numeri). Una tabella comparativa chiara che mostri la crescita.

KPI (Key Performance Indicator)	Valore Trimestre Attuale	Target Fine Anno	Stato
Tempo medio di banchina	-5% rispetto a Q4 2025	-10%	✅ In linea
TEU movimentati	+X%	+Y%	📈 In crescita
Tonnellaggio Green	X Ton	Y Ton	🌿 New Entry

9. Logistica Intermodale e Infrastrutture.
   - **Ferrovia:** aggiornamento sui collegamenti dell'ultimo miglio ferroviario.
   - **ZES (Zona Economica Speciale):** vantaggi fiscali attivi per chi decide di investire o stabilire basi logistiche a Taranto.

Strumenti di distribuzione ("Delivery"). Per rendere questo report davvero efficace, non basta il solo PDF:

- Landing page dinamica: una sezione del sito con grafici animati che si caricano man mano che l'utente scorre.
- LinkedIn carousel: un riassunto dei 5 punti chiave postato sul profilo istituzionale per generare hype.
- QR Code fisico: stampato sui materiali promozionali e nei terminal per permettere a crocieristi e visitatori di vedere "cosa sta succedendo dietro le quinte".

Raccomandazione: per l'edizione zero, si suggerisce di includere una sezione "**Early Adopters Success Stories**": una breve testimonianza di un armatore o di un'azienda che ha già scelto Taranto, per creare "Social Proof" (riprova sociale) e rassicurare gli altri investitori.

7.3.2 FOCUS: coinvolgimento degli stakeholders per la digitalizzazione

La sola implementazione tecnica di uno SMART PORT o di un PCS non è sufficiente al successo nelle attività digitali e operative del Porto. Ci sono azioni che devono essere intraprese nel percorso di Transizione Digitale al fine di garantirne la fruizione e l'idoneità all'utilizzo:

Azione 1: creare una comprensione comune dello Smart Port e del PCS

È importante che tutte le parti interessate abbiano una comprensione condivisa dei ruoli e delle funzioni dello Smart Port e del PCS insieme alle regole che sottendono i processi operativi.

Azione 2: motivare perché andare oltre al PCS

Le parti interessate devono conoscere le ragioni della creazione del PCS. Alcuni di questi motivi possono includere:

- Ridurre le inefficienze al porto semplificando i processi
- Facilitare lo scambio di dati
- Integrare e raggiungere la conformità con gli standard nazionali e internazionali

Azione 3: come avviare lo sviluppo del PCS - la comunità

È fondamentale ottenere il consenso della comunità portuale, il che comporterà:

- Ottenere l'adesione al progetto della comunità che comprende agenzie governative, dogane, autorità portuali, compagnie di navigazione e utenti.
- Identificare un leader che sarà responsabile di riunire la comunità portuale per istituire il PCS che lavorerà nell'interesse della comunità e indipendentemente dai propri interessi.
- Identificare i modelli commerciali e legali, compreso il finanziamento, che svilupperanno il PCS in un intermediario onesto e affidabile agli occhi della comunità.

Azione 4: ambasciatori

Identificazione di ambasciatori o di un ambasciatore incaricato di promuovere il concetto di PCS e la sua implementazione all'estero e a livello locale. Gli ambasciatori saranno anche responsabili di ricercare come funzionano altri sistemi PCS e come questi possono essere implementati o come si relazionano alle circostanze locali.

Azione 5: comunicazione

È fondamentale adottare un approccio bidirezionale alla comunicazione, coinvolgendo tutte le parti interessate, quali dogane, porti, utenti portuali, ministeri governativi, compagnie di navigazione, ecc. chiedendo opinioni e raccogliendo esempi.

L'utilizzo di KPI per dimostrare il vantaggio competitivo dello Smart Port nasce proprio per questo.

Azione 6: identificazione dei processi digitali fondamentali da affrontare

Alcuni dei processi importanti da identificare sono:

- Raggiungere un accordo sui processi digitali fondamentali della comunità del porto
- Delineare le sfide inerenti ai processi attuali e i vantaggi che possono derivare da sistemi elettronici semplificati

Azione 7: integrazione doganale

- Trasferimento delle parti interessate agli operatori economici autorizzati (AEO) o equivalenti
- Digitalizzare le procedure doganali
- Collaborare con l'Organizzazione mondiale delle dogane (OMD) Linee guida sullo sviluppo del sistema PCS

Azione 8: quadro giuridico

Prendere in considerazione i quadri giuridici che disciplineranno il funzionamento del sistema portuale comunitario. Ad esempio, il PCS deve tenere conto di direttive, leggi e regolamenti quali leggi e procedure doganali, leggi sulla protezione dei dati e direttive e leggi marittime nei seguenti contesti:

- Mondiale/Internazionale
- Locale/regionale, comprese le norme comunali di specifico interesse

Azione 9: organizzazione del PCS

Ciò comporterà aspetti quali:

- Governance
- Modello: pubblico, privato o partenariato pubblico/privato (PPP)
- Finanziamento

Azione 10: gruppi di sviluppo

È fondamentale identificare gli stakeholder importanti della comunità che parteciperanno allo sviluppo e alla risoluzione delle questioni. Ciò comporterà l'identificazione di esperti per ogni processo aziendale e la gestione dei processi e delle tempistiche per i processi.

Azione 11: migliori pratiche

Utilizzare le conoscenze esistenti sugli Smart Port e sui PCS esistenti, raccogliere e condividere esperienze e conoscenze e importare sistemi di lavoro ove necessario.

7.3.3 Key Takeaways

Istituzionali	Tecnici	Strategici
Il POT presenta un nuovo indirizzo strategico e di posizionamento del Porto di Taranto	Il Porto di Taranto rappresenta uno degli asset infrastrutturali più rilevanti del sistema portuale italiano, posizionato strategicamente nel cuore del Mar Mediterraneo	Il Porto di Taranto diventa un hub energetico del Mediterraneo per le rinnovabili
Il POT è costruito su azioni partecipative di tutti gli stakeholders	L'analisi dei dati spaziali evidenzia una dotazione fondiaria di prim'ordine, con una gestione ripartita tra funzioni pubbliche e regimi concessori specializzati	La pipeline dell'eolico in Italia è ampiamente floating offshore, ma la messa in atto è incerta.
Il POT stabilisce progetti flagship prioritari e realistici	Il porto di Taranto per quanto al traffico contenitori è prevalentemente vocato al ruolo di porto di transhipment, non escludendo una componente marginale di gateway	Crescente esigenza per il porto di flessibilità, adattabilità e capacità di intercettare flussi diversificati in un contesto di elevata incertezza
il POT si colloca quale strumento di attuazione coerente con il nuovo quadro europeo, orientato a valorizzare il posizionamento strategico del porto di Taranto all'interno dei corridoi continentali e a contribuire agli obiettivi di sostenibilità, resilienza e sviluppo equilibrato del sistema dei trasporti.	L'infrastruttura ferroviaria attuale del porto di Taranto è definita come ottimale, rappresentando un vantaggio strategico rilevante nel contesto del centro-sud Italia	La capacità di attrarre traffici e investimenti dipende sempre più dalla qualità delle infrastrutture, dall'efficienza dei servizi logistici, dall'integrazione intermodale e dalla capacità di rispondere alle esigenze di sostenibilità ambientale.
Il Coordinamento Istituzionale tra le PPAA operanti in porto: aggiornando l'identità ESG e integrando l'innovazione di una carta dei servizi, mediante tavoli tecnici e di coordinamento, il POT favorisce l'efficienza, la coesione e la collaborazione della community portuale per attuare la transizione.	La specializzazione dei moli e dei flussi di traffico è la chiave per fornire risposte customizzate a un mercato che richiede velocità e riduzione dei costi di rottura di carico	La strategia portuale deve orientarsi verso nuove filiere emergenti, come quelle legate alle energie rinnovabili e ai materiali green
	Intervento prioritario l'ammodernamento della banchina del Molo Polisettoriale, finalizzato a consentire lo sbarco e l'assemblaggio di turbine e piattaforme galleggianti.	L'Italia riveste un ruolo di primaria rilevanza all'interno della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)