



**Piano Operativo Triennale  
2017-2019  
e  
Vision 2030  
del Porto di Taranto**



**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR IONIO**  
*PORTO DI TARANTO*



**Piano Operativo Triennale 2017-2019  
e Port Vision 2030 del Porto di Taranto**



---

**AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR IONIO**  
*PORTO DI TARANTO*

*La redazione del presente Piano Operativo Triennale 2017-2019 e Port Vision 2030 del Porto di Taranto è stata curata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio con il supporto di Ernst & Young - Financial Business Advisors S.p.A (EY).*

**Team di lavoro EY:**

- ▶ Donato FERRI
- ▶ Antonella SCARDINO
- ▶ Giulia AMATI
- ▶ Martina PRIMAVERA
- ▶ Matteo PEDRALLI
- ▶ Vincenzo DI ROCCO
- ▶ Vittorio TORBIANELLI
- ▶ Vittorio MARZANO
- ▶ Dario APONTE
- ▶ Daniela TOCCHI

*Si ringraziano, inoltre, per la generosa collaborazione:*

*Federico PIRRO (Università di Bari), Remo PASQUALI (Eni), Giancarlo QUARANTE (Ilva), Roberto LAGHEZZA (RFI), Roberto ALBORÈ (Vestas).*

*La redazione del Piano, infine, non sarebbe stata possibile senza il supporto costante del personale dell'AdSP ed il coinvolgimento attivo dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare.*



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR IONIO  
PORTO DI TARANTO

## Sommario

<b>Indice delle Figure</b> .....	<b>7</b>
<b>Indice delle Tabelle</b> .....	<b>9</b>
<b>PARTE I. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO</b> .....	<b>10</b>
<b>1. IL CONTESTO ECONOMICO E GEOPOLITICO GLOBALE</b> .....	<b>10</b>
1.1. I trend economici generali e la mobilità di merci e persone .....	10
1.2. Il mercato dell'energia .....	13
1.3. Il nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea (CDU) .....	15
1.4. La mobilità delle persone.....	16
<b>2. LE SFIDE DELLA PORTUALITÀ E DELLO SHIPPING AL 2030</b> .....	<b>16</b>
2.1. Le dinamiche, le politiche e i trend internazionali.....	16
2.2. Le dinamiche produttive e commerciali .....	29
<b>PARTE II. LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA-PAESE E I PORTI ITALIANI</b> .....	<b>45</b>
<b>3. LE STRATEGIE NAZIONALI PER IL SISTEMA MARE</b> .....	<b>45</b>
3.1. Connettere l'Italia e il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica.....	45
3.2. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.....	46
3.3. Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e le Aree Logistiche Integrate .....	48
3.4. La programmazione complementare (POC) .....	49
<b>4. LO SCENARIO DELLA LOGISTICA ITALIANA</b> .....	<b>50</b>
4.1. Accessibilità lato terra e lato mare .....	50
4.2. Il posizionamento di mercato dell'Italia.....	53
<b>PARTE III. IL PORTO DI TARANTO OGGI</b> .....	<b>57</b>
<b>5. L'ECOSISTEMA PORTUALE: MAPPATURA DEGLI ATTORI</b> .....	<b>57</b>
<b>6. L'INFRASTRUTTURA PORTUALE</b> .....	<b>57</b>
6.1. L'infrastruttura portuale esistente .....	57
6.2. Stato di avanzamento delle opere infrastrutturali incluse nel POT 2012-2014.....	69
6.3. Gli strumenti di programmazione esistenti .....	74
<b>7. LE PERFORMANCE DEL PORTO</b> .....	<b>77</b>
7.1. L'andamento dei traffici.....	77
7.2. I traffici collegati alla produzione industriale di prossimità .....	81
7.3. I servizi portuali.....	84
7.4. I costi.....	86
<b>8. LE POTENZIALITÀ</b> .....	<b>88</b>
8.1. Analisi delle relazioni logistiche: catchment area del porto di Taranto.....	88

8.2.	Modalità ferroviaria: incremento di competitività e Manovra Ferroviaria .....	91
8.3.	Analisi del regime fiscale: Zona franca doganale e Zona Economica Speciale.....	92
8.4.	Analisi dei traffici nel bacino di riferimento.....	93
8.5.	Catene logistiche e traffici portuali prospettici.....	100
8.1.	Parco eolico.....	105
<b>PARTE IV.</b>	<b>PORT VISION 2030 .....</b>	<b>107</b>
<b>9.</b>	<b>UNA VISION PER IL PORTO DI TARANTO AL 2030 .....</b>	<b>107</b>
9.1.	PORTO COME PROPULSORE DELL'ECONOMIA TERRITORIALE .....	110
9.2.	PORT OF THE FUTURE .....	113
9.3.	PORTO E TERRITORIO.....	116
<b>PARTE V.</b>	<b>LE AZIONI DI PIANO .....</b>	<b>122</b>
<b>10.</b>	<b>Le azioni per il triennio 2017-2019 .....</b>	<b>122</b>
10.1.	Innovazione Digitale.....	124
10.2.	Infrastruttura fisica e tecnologica .....	128
10.3.	Accordi e Partnership.....	137
10.4.	Sviluppo e miglioramento offerta dei servizi in porto .....	141
10.5.	Organizzazione dell'Ente.....	143
10.6.	Porto e territorio.....	148
10.7.	Sostenibilità Ambientale .....	154
<b>11.</b>	<b>Governance del Piano .....</b>	<b>156</b>

## Indice delle Figure

Figura 1: L'Economia Globale per PIL.....	11
Figura 2: Il commercio di beni per settore.....	11
Figura 3: Merci esportate ed importate (Mln \$ a prezzi correnti).....	12
Figura 4: Quota di mercato delle esportazioni .....	12
Figura 5: Volumi di trasporto merci internazionali per modalità .....	13
Figura 6: Le fonti liquide mettono in evidenza il progresso tecnologico .....	14
Figura 7: L'offerta di gas evidenzia le diversità delle aree geografiche .....	14
Figura 8: Le esportazioni di GNL si espandono e si diversificano .....	14
Figura 9: Flussi merci in container per le maggiori rotte commerciali Est-Ovest dal 1995 al 2015 (MTEU).....	17
Figura 10: Sviluppo dimensionale del naviglio '96-2015 .....	18
Figura 11: Concentrazione dell'offerta .....	19
Figura 12: Margine operativo medio per quadrimestre delle principali compagnie di navigazione container.....	20
Figura 13: I corridoi TEN-T transitanti per l'Italia.....	28
Figura 14: Regione Puglia (2013-15). Valore importazioni beni di interesse ai fini di trasporto per ambito di prodotto	31
Figura 15: Regione Puglia – valore delle esportazioni di beni di interesse ai fini del trasporto .....	32
Figura 16: Anno 2015 – Puglia/Basilicata(BAT). Esportazioni. Quote in valore .....	33
Figura 17: Puglia e Basilicata: andamento delle esportazioni in valore per singole aree territoriali.....	33
Figura 18: Volumi produttivi ILVA 2004-2005 e 2011-2016.....	35
Figura 19: Materie prime ILVA 2004-2005 e 2011-2016.....	36
Figura 20: Volumi produttivi ILVA 2016-2024.....	36
Figura 21: Stabilimento Melfi – Andamento della produzione (veicoli) 2013-2016 .....	41
Figura 22: Italia della produzione italiana di veicoli nuovi .....	41
Figura 23: Produzione di petrolio greggio nei siti della Basilicata (Kg) .....	43
Figura 24: Offerta infrastrutturale della portualità italiana.....	50
Figura 25: Accessibilità stradale ai porti italiani, classificazione TEN-T .....	51
Figura 26: PIL ai prezzi correnti di mercato anno 2014 – prezzi correnti .....	54
Figura 27: Eterogeneità dei traffici per cluster portuale .....	55
Figura 28: Ecosistema portuale di Taranto .....	57
Figura 29: Aree logistiche e accosti nel Porto di Taranto .....	59
Figura 30: Collegamento Ferroviario e Stradale porto di Taranto .....	63
Figura 31: Infrastruttura ferroviaria nel Porto di Taranto .....	65
Figura 32: Infrastruttura ferroviaria nel Porto di Taranto .....	67
Figura 33: Stato dell'arte dell'implementazione del PCS di Taranto .....	68
Figura 34: Cartina del porto con localizzazione degli interventi.....	73
Figura 35: Merci movimentate nel porto di Taranto (2005-2016, M Ton) .....	78
Figura 36: Merci movimentate nel porto di Taranto (2005-2016, M Ton) .....	78
Figura 37: Merci movimentate nel Porto di Taranto per categoria merceologica (2011-2016, M Ton) .....	78
Figura 38: Movimentazione totale di rinfuse liquide, rinfuse liquide in e rinfuse liquide out (M Ton) .....	79
Figura 39: Movimentazione totale di rinfuse solide, rinfuse solide in e rinfuse solide out (M Ton) .....	79
Figura 40: Traffico merci containerizzate nel Porto di Taranto (2005-2016, TEU) .....	80
Figura 41: Traffico crocieristico nel Porto di Taranto (2011-2015, numero passeggeri) .....	81
Figura 42: Le principali rotte da Taranto .....	81
Figura 43: Spedizioni ILVA 2016-2024 .....	82
Figura 44: Sbarchi materie prime e semilavorati ILVA 2016-2024 .....	83
Figura 45: Sbarchi petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati Eni 2009-2016.....	84
Figura 46: Imbarchi petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati Eni 2009-2016.....	84

Figura 47: Catchment area stradale – Porto di Taranto .....	89
Figura 48: Catchment area ferroviaria del Porto di Taranto.....	90
Figura 49: Dettaglio scambi regione Puglia 2016, valori in migliaia di tonnellate .....	97
Figura 50: Domanda container Italia, TEU/kmq .....	100
Figura 51: Innovazioni tecnologiche per il Porto 4.0 .....	113
Figura 52: L'Economia Globale per PILFigura 53: Innovazioni tecnologiche per il Porto 4.0 .....	113



## Indice delle Tabelle

Tabella 1: Dimensioni delle navi più grandi .....	18
Tabella 2: Rete dei servizi di MSC e Maersk nel 2006 e 2017 .....	22
Tabella 3: Traffico container nei principali porti del Med e nei TOP3 porti container italiani (2006-2015, TEU) .....	22
Tabella 4: Tasso di crescita del PIL di alcune regioni italiane e porzioni territoriali e relative aspettative di crescita .....	30
Tabella 5: Produzione mondiale di acciaio grezzo: primi 12 paesi produttori (milioni di ton) .....	37
Tabella 6: Consumo apparente dell'Italia di acciaio nell'ambito dell'UE (milioni di ton) .....	38
Tabella 7: Import export dei principali importatori e importatori di acciaio mondiale.....	38
Tabella 8: Movimentazioni container 2016 totali per cluster, di transshipment e verso l'hinterland .....	54
Tabella 9: Dati di traffico complessivi del sistema portuale italiano .....	56
Tabella 10: Banchine presenti nel Porto di Taranto .....	58
Tabella 11: Interventi previsti dal POT 2012-2014 .....	70
Tabella 12: Interventi inclusi nel Contratto Istituzionale di Sviluppo di interesse per il porto di Taranto .....	74
Tabella 13: Progettualità candidate al finanziamento sul PON I&R 2014-2020 dall'AdSP del Mar Ionio .....	76
Tabella 14: Sintesi degli interventi infrastrutturali relativi al Porto di Taranto .....	77
Tabella 15: Servizi erogati nel Porto di Taranto.....	86
Tabella 16: Costi relativi ai servizi erogati nel Porto di Taranto .....	87
Tabella 17: Flussi import – export 2016,.....	93
Tabella 18: Flussi import – export 2015, valori in migliaia di tonnellate .....	94
Tabella 19: Flussi import – export 2014, valori in migliaia di tonnellate .....	94
Tabella 20: Flussi import – export 2013, valori in migliaia di tonnellate .....	95
Tabella 21: Percentuali Import – Export Sud Italia, valori in migliaia di tonnellate .....	96
Tabella 22 – Movimentazioni traffico Gateway (M Teu) .....	101
Tabella 23– Capacità di movimentazione dei soli porti gateway italiani 2016-2030 (M Teu) .....	102
Tabella 24 – Grado di saturazione attuale e futuro dei terminal container portuali italiani 2016-2030.....	102
Tabella 25: Porto di Taranto - traffici target al 2030 .....	113
Tabella 26: Gantt delle azioni 2017-2019 .....	157

## PARTE I. IL CONTESTO DI RIFERIMENTO

### 1. IL CONTESTO ECONOMICO E GEOPOLITICO GLOBALE

Gli equilibri geopolitici globali stanno sperimentando un ciclo di **forte instabilità** che sembra destinato a durare, e che compromette la sicurezza delle persone, dei luoghi e delle merci. Forti tensioni animano gli scenari politici globali: a fronte di una diffusa **contrazione della capacità di controllo del territorio** da parte delle autorità statuali, le economie avanzate, e l'Europa in particolare, si ritrovano a fronteggiare numerose emergenze in termini di sicurezza. Accanto all'intensificazione e alla recrudescenza degli episodi di terrorismo internazionale di matrice islamista, sembrano infatti acquisire sempre maggior peso – in termini di imprevedibilità ed impatto – le minacce socio-economiche (sanitarie, occupazionali, di consenso politico, ecc.) derivanti da fenomeni di massa quali le migrazioni, i fenomeni ambientali, gli attacchi cibernetici, ciascuno dei quali richiede misure specifiche per la prevenzione e la mitigazione dei rischi.

L'esito dei movimenti politici che hanno scosso il Nord Africa nel corso del 2009 ha determinato da un lato un incremento del numero di persone in fuga dagli scenari di guerra, alimentando una **tratta di esseri umani sulle acque del Mediterraneo**; dall'altro lato, l'instabilità dei governi locali ha rappresentato e rappresenta un fattore di netto **peggioramento del business environment**, con impatti negativi molto evidenti sui flussi turistici (nel 2016 si è registrato il -1,1% di traffici crocieristici rispetto al 2015), sugli scambi commerciali e sul mercato degli investimenti. Nell'ambito di una Survey condotta da EY sull'area euromediterranea, gli investitori hanno confermato l'interesse ad investire nell'area, principalmente in infrastrutture (22%), real estate e hospitality (19%) e settore manifatturiero (18%), a condizione che i governi intervengano per migliorare la stabilità politica della regione, incrementare la sicurezza delle persone e delle merci, aumentare la qualità dei sistemi educativi.

Se l'area euro-mediterranea subisce direttamente l'impatto delle tensioni regionali, anche a livello globale il clima geopolitico è incerto. L'incremento dei consensi da parte di movimenti politici populistici anche nelle economie più avanzate mette a rischio la tenuta degli equilibri macro-regionali, con potenziali impatti sull'intera economia globale. Negli ultimi mesi, l'intensificarsi delle pressioni reciproche tra Russia e Stati Uniti; il referendum britannico che ha sancito l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea; la vittoria delle elezioni presidenziali americane da parte di Donald Trump; le sue scelte in termini di politica estera; la messa in discussione, da parte dello stesso Presidente Trump, della partecipazione degli USA all'Accordo di Parigi sull'ambiente; il colpo di stato in Turchia e la relativa stretta antidemocratica: tutti questi fattori contribuiscono a generare un clima di incertezza che ha **forte impatto sulle politiche e sulle scelte strategiche**, richiedendo ai policy maker e agli operatori del mercato una grande flessibilità per affrontare le sfide del prossimo futuro.

Le **infrastrutture di trasporto** – ed in particolare i porti e gli aeroporti – sono particolarmente soggette a tali rischi, in quanto esse rappresentano, da un lato, un **target strategico per attacchi terroristici** (anche di tipo cybernetico), e dall'altro una **porta d'accesso** sempre meno controllabile al cuore dei Paesi e delle economie. A fronte di un contesto globale fortemente competitivo, in cui le instabilità sopra descritte minano complessivamente anche **l'affidabilità delle previsioni di lungo periodo**, la consapevolezza dei trend economici e geopolitici globali costituisce un elemento fondamentale per la definizione di strategie che siano, da un lato, sufficientemente di lungo periodo per garantire una **pianificazione efficiente** e, dall'altro, dotate di un certo grado di flessibilità per adattarsi a congiunture particolarmente volatili.

Di seguito si rappresentano sinteticamente i principali trend economici e geopolitici con impatto sulla mobilità di merci e persone.

#### 1.1. I trend economici generali e la mobilità di merci e persone

A quasi dieci anni dall'inizio della grande crisi economica e finanziaria globale, l'economia mondiale mostra segni di ripresa. Seppur a ritmi più lenti rispetto al periodo pre-crisi, si registra una complessiva crescita del **PIL mondiale**, con trend diversificati tra i paesi meno sviluppati e le economie avanzate: se i primi continuano a registrare tassi di crescita

alti, ma decrescenti rispetto al passato (la Cina è passata dal +10,6% nel 2010 al +6,9% nel 2015), la crescita delle economie avanzate ha visto invece un'accelerazione negli anni immediatamente successivi la crisi.

Con il 24,3% del PIL mondiale, gli Stati Uniti restano l'economia più importante, seguita dalla Cina (14,8%) e dal Giappone (5,9%). L'Europa, considerata nel suo complesso, occuperebbe il secondo posto con il 21,37% del PIL globale<sup>1</sup>.

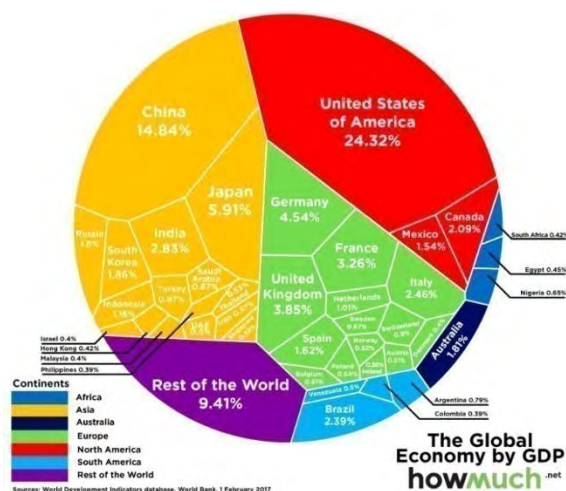
Nel lungo periodo, a fronte di un forte aumento demografico, si registrerà un raddoppiamento del PIL mondiale, espansione trainata dai Paesi non OCSE (per i quali è stimata una crescita del 175% al 2040, a fronte del 60% delle economie dei Paesi OCSE). Il PIL della Cina raggiungerà il 20% del PIL mondiale.

Come avvenuto per i trend economici generali, a partire dal 2012 anche la crescita del **commercio internazionale** ha subito un rallentamento, mostrando un'inversione di tendenza rispetto al periodo pre-crisi, in cui l'incremento degli scambi globali aveva un ritmo doppio rispetto alla crescita del PIL. Al rallentamento della crescita degli scambi in volume corrisponde anche un calo del commercio globale in valore, determinato in particolare dalla forte riduzione dei prezzi delle materie prime – inclusa le fonti energetiche.

Anche gli **scambi commerciali via mare**, che hanno registrato negli ultimi decenni un andamento sempre crescente e tassi di crescita superiori a quelli del PIL e della produzione industriale mondiale, hanno risentito della debole ripresa a seguito della crisi: a fronte di un incremento del PIL mondiale del 2,5%, nel 2015 il commercio via mare è cresciuto soltanto del 2,1%.

Se si identificano le tre regioni che contribuiscono maggiormente al commercio mondiale in Nord America, Europa ed Est asiatico, si nota che nel 2015 i flussi commerciali hanno subito un rallentamento in tutte e tre le regioni, seppur con alcune differenze: ad esempio, se sono diminuiti maggiormente i traffici diretti verso le economie in fase di transizione, i traffici da/per il Nord America sono stati relativamente più costanti. Nonostante il calo nel 2015, i prodotti intermedi continuano a rappresentare una parte importante del commercio mondiale (circa 7.000 miliardi di dollari nel 2015). Il commercio di beni di consumo e capitale si è rivelato più resistente, avendo subito una lieve flessione nel 2015. Tali flussi sono stimati rispettivamente in circa 4.000 e 2.500 miliardi di dollari.

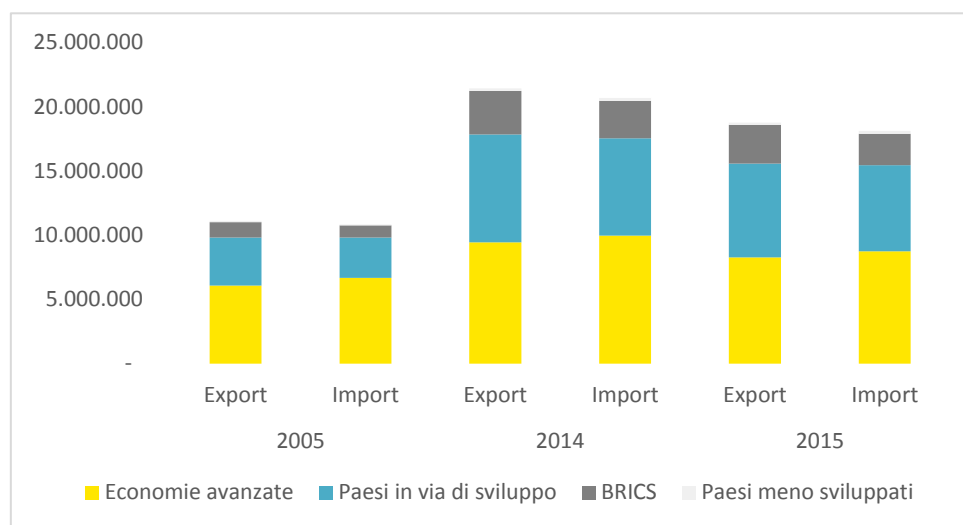
Figura 1: L'Economia Globale per PIL



Gran parte del commercio mondiale, espresso in valore delle merci, è relativo a prodotti energetici (petrolio, gas, carbone), prodotti chimici, impiantistica, macchinari e motori. Al contrario, la manifattura leggera occupa la parte bassa della classifica, anche sotto il settore agroalimentare.

Come evidenziato dal grafico che segue, la partecipazione dei paesi sviluppati e di quelli in via di sviluppo (inclusi i BRICS) è pressoché equivalente sia in termini di import che in termini di export. Il commercio legato ai paesi meno sviluppati (Less Developed Countries), seppur minoritario, rappresenta comunque una parte importante del commercio internazionale, soprattutto in relazione alle importazioni.

**Figura 3: Merci esportate ed importate (Mln \$ a prezzi correnti)**



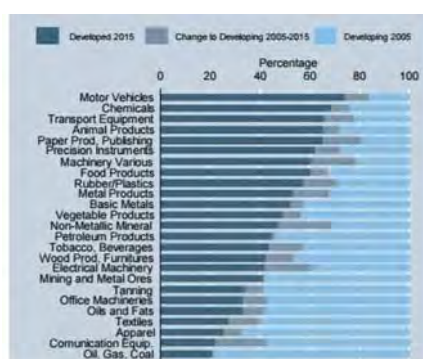
Fonte: Elaborazione EY su fonte UNCTAD, Key Statistics And Trends in International Trade 2016 (2016)

Tra le regioni in via di sviluppo, tuttavia, la partecipazione agli scambi internazionali varia significativamente, con un ruolo predominante svolto dai BRICS soprattutto nel commercio di prodotti intermedi e nell'esportazione di beni di consumo.<sup>2</sup> In particolare, mentre i volumi dell'export dai paesi meno sviluppati è cresciuto a tassi annui maggiori del 10% tra il 2003 e il 2008, nel 2015 il tasso di crescita è stato dell'1% circa. Nonostante per molti paesi, Cina inclusa, i traffici siano precipitati sia in termini di import che di export, la presenza dei paesi in via di sviluppo ha avuto un incremento sostanziale, sia in termini assoluti che rispetto alle economie più sviluppate: la market share di tali paesi nell'export è cresciuta in tutti i settori, in particolare quelli relativi ai macchinari, ai minerali non metallici e alle attrezzature per la comunicazione.

Nelle economie avanzate i volumi degli scambi commerciali hanno continuato a crescere, seppur a ritmi più lenti.

**Figura 4: Quota di mercato delle esportazioni**

<sup>2</sup> UNCTAD, Key Statistics And Trends in International Trade 2016, 2016 ([http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab2016d3\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/ditctab2016d3_en.pdf))

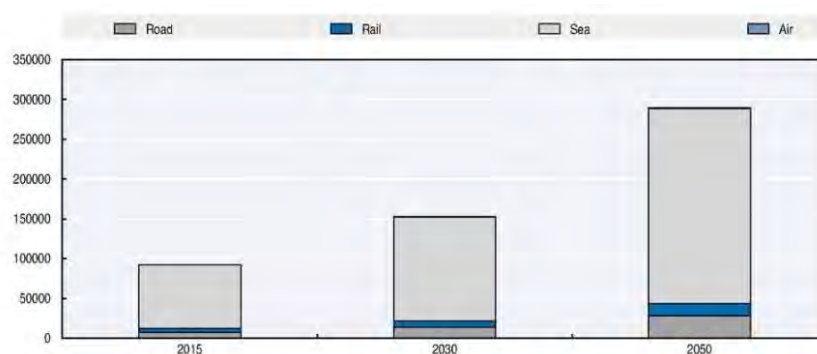


Complessivamente considerato, il trend decrescente della domanda di commercio internazionale, assieme al

Fonte: UNCTAD, *Key Statistics And Trends in International Trade 2016 (2016)*

crescente ricorso a politiche protezionistiche, rende caute le stime di lungo periodo. Il fallimento di negoziati internazionali per la stipula di accordi commerciali come il TTP (Trans-Pacific Partnership) e il TTIP (Transatlantic Trade and Investment Partnership) denotano un clima di diffusa incertezza circa l'evoluzione dei trend globali del commercio. Il Transport Outlook 2017 dell'OECD stima che, al 2050, il tasso di crescita del commercio internazionale potrà nuovamente superare il tasso di crescita del PIL, ma con valori comunque più bassi rispetto ai decenni pre-crisi (+3,5% annuo, a fronte del +6,9% annuo del periodo 1990-2007). Nello scenario previsionale di riferimento dell'OECD, Cina e India domineranno il commercio mondiale, con una quota del 27% delle esportazioni globali; i flussi di merci in uscita dall'Area Economica Europea e dalla Turchia si ridurranno dal 33% del totale nel 2015 al 20% nel 2050. Le stime mostrano anche cambiamenti sostanziali nel **mix merceologico**, con la crescita delle merci manifatturiere (31% del totale) ed il calo dei combustibili e di materie come plastica e gomma, prevalentemente a causa dell'avanzamento lungo la *value chain* delle economie dei paesi meno sviluppati, che vedranno mutare i propri modelli di produzione e di consumo. Resterà invece grossomodo inalterata la **composizione modale del trasporto di merci**, con una forte prevalenza - in termini di tonnellate-km - del trasporto marittimo. Si potrà tuttavia verificare un aumento dei traffici su strada per la crescita dei volumi di interscambio interregionali, soprattutto nei paesi in via di sviluppo, la cui rete ferroviaria potrà risultare inadeguata a sostenere tali incrementi.

Figura 5: Volumi di trasporto merci internazionali per modalità



Fonte: OECD/ITF, *Transport Outlook (2017)*

## 1.2. Il mercato dell'energia

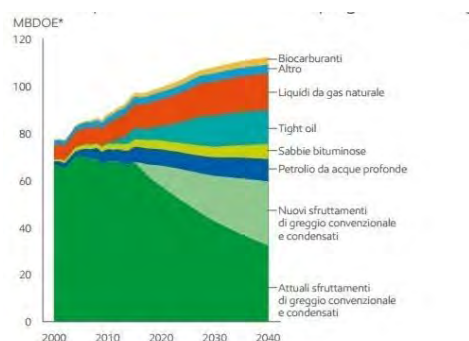
Il mercato dell'energia mostra trend di crescita molto accentuati. Complessivamente, il **fabbisogno energetico mondiale** aumenterà del 30% circa, con un incremento generalizzato della domanda per tutte le fonti energetiche. La percentuale sarebbe anche più alta in assenza di tecnologie ed investimenti per l'efficienza energetica. Ciononostante, saranno ancora centinaia di milioni le persone prive di accesso a servizi energetici di base: secondo i dati del World Economic Outlook, cinquecento milioni di persone, concentrate nelle aree rurali dell'Africa sub-sahariana, saranno del tutto prive di sistemi moderni di approvvigionamento energetico, mentre 1,8 miliardi di persone (in calo rispetto agli

attuali 2,7 miliardi) faranno ancora affidamento su biomasse solide per la cottura degli alimenti, con conseguenti danni per la salute.

L'aumento del fabbisogno è accompagnato da un'evoluzione del **mix energetico**, funzionale a soddisfare i fabbisogni di un'economia globale che cambia: Exxon Mobil stima che nel 2040 il 55% della domanda energetica globale deriverà dalle nuove esigenze generate dal digitale e dalla connettività. Saranno particolarmente premiate – in termini di domanda – le fonti energetiche a bassa intensità di carbonio; il gas naturale è in assoluto la fonte energetica che registrerà il trend più positivo (+50% dei consumi). Il petrolio rimarrà comunque la principale fonte di approvvigionamento per l'industria dei trasporti e per la produzione in settori strategici, quale quello chimico.

L'incremento della domanda di energia, pur costituendo un fenomeno diffuso su scala globale, si manifesta con forti differenze nelle diverse aree geografiche. Se nel 2015 la domanda di energia dei Paesi non OCSE è pari al 60% del totale globale, tale quota è destinata a salire ancora nel 2040. Gli scenari energetici di medio periodo mostrano una geografia in evoluzione. Infatti, se, complessivamente, la crescita economica mondiale rappresenterà un driver dell'aumento dei fabbisogni energetici, questo non avviene nella stessa misura in tutte le aree geografiche. I fabbisogni Energetici dell'India continueranno, ad esempio, a crescere a ritmi elevati, mentre la Cina vedrà un'accelerazione della transizione ad un'economia basata su un uso meno intensivo dell'energia. Nei paesi OCSE si è già verificato che la crescita economica abbia provocato un calo nella domanda di energia, sia per effetti della saturazione sia per i risparmi derivanti dall'efficienza energetica: se si osservano i dati del periodo 2000-2014, sia in Giappone che nell'Unione Europea, dopo un picco di

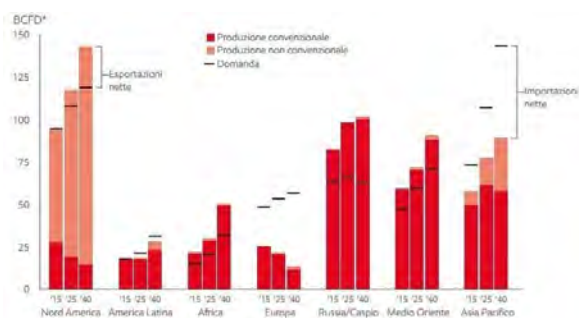
**Figura 6: Le fonti liquide mettono in evidenza il progresso tecnologico**



Fonte: Exxon Mobil, Scenari Energetici al 2040 (2017)

domanda verificatosi rispettivamente nel 2004 e nel 2006, si è registrato un calo di oltre il 10%. Per i paesi non OCSE, invece, ad ogni punto percentuale di crescita del PIL corrisponde un incremento della domanda di energia dello 0,7%.

**Figura 7: L'offerta di gas evidenzia le diversità delle aree geografiche**



Al cambiare della domanda, si evolve anche l'offerta di energia. Le fonti liquide, che continueranno a rappresentare una quota importante del mix energetico, vedranno aumentata la produzione, che necessiterà di importanti investimenti per diversificare il rischio derivante dall'esaurimento dei giacimenti esistenti.

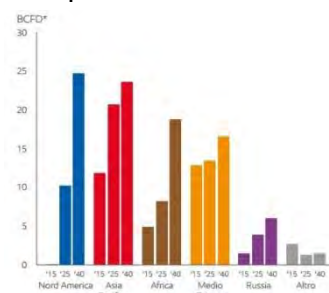
L'offerta di gas mostrerà, secondo le stime di Exxon Mobil, una forte differenziazione geografica, sia in termini di quantità di gas prodotto sia in termini di diversificazione della produzione. Se la regione del Nord America è quella che vede il maggior incremento della produzione in termini assoluti,

Fonte: Exxon Mobil, Scenari Energetici al 2040 (2017)

l'area della Russia/Mar Caspio resta la prima regione esportazioni nette. L'Europa aumenterà invece la propria dipendenza dalle importazioni per quanto concerne l'impiego del gas.

Aumenta complessivamente l'offerta di GNL, di cui il Nord America diventa primo esportatore. Con un forte eccesso di offerta sulla domanda, il mercato del gas presenta squilibri in termini di prezzo. Il World Energy Outlook stima, tuttavia, che nei prossimi 25 anni potrà verificarsi una trasformazione del mercato del gas, innescata da fattori quali l'ingresso sul mercato di nuovi esportatori, la diversificazione dell'offerta mondiale consentita dalla diffusione del gas non convenzionale, gli investimenti in unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione che consentono l'incremento della quota commercio di gas su lunghe distanze (dal

**Figura 8: Le esportazioni di GNL si espandono e si diversificano**



Fonte: Exxon Mobil, Scenari Energetici al 2040 (2017)

42% del 2014 al 53% del 2040). Tale prospettiva è messa in discussione dalla competitività delle energie rinnovabili, i cui prezzi sono destinati a diventare sempre più bassi.

### 1.3. Il nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea (CDU)

Importanti innovazioni in materia di commercio sono state introdotte con l'adozione del **nuovo Codice doganale dell'Unione Europea**, entrato in vigore il 1° maggio 2016<sup>3</sup>. Tale testo, che costituisce una raccolta di tutte le disposizioni doganali già vigenti nell'Unione Europea, cui si aggiungono nuove norme operative informatizzate, rappresenta l'esito di una vasta operazione di codificazione del diritto comunitario, effettuata al fine di fornire un quadro di riferimento chiaro e facilmente accessibile per tutti i soggetti interessati alle attività doganali.

Le nuove disposizioni coprono tutti gli ambiti connessi al controllo doganale: la rappresentanza doganale, le decisioni riguardanti l'applicazione della normativa doganale, la disciplina dell'Operatore economico autorizzato, sanzioni, ricorsi, conservazione di documenti e di altre informazioni, l'origine delle merci, il valore, l'obbligazione doganale (riscossione, pagamento, rimborso e sgravio dell'importo dei dazi all'importazione o all'esportazione, estinzione dell'obbligazione doganale), la garanzia, la disciplina delle merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione, le norme generali in materia di dichiarazioni doganali e altre semplificazioni, l'immissione in libera pratica ed esenzione dai dazi all'importazione, i regimi speciali e l'uscita delle merci dal territorio doganale dell'Unione.

Al fine di garantire la validità delle decisioni adottate e delle autorizzazioni rilasciate in vigore della pregressa normativa, è previsto un periodo transitorio, fino al 1° maggio 2019, per consentire l'adattamento alle nuove disposizioni giuridiche. Il Codice si applica unicamente tra l'Unione Europea ed i Paesi terzi, non sussistendo il controllo delle dogane tra Stati Membri dell'UE. La materia doganale sarà invece oggetto del negoziato per l'uscita del Regno Unito dall'UE a seguito del referendum dello scorso anno.

Tra gli obiettivi principali del nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea vi sono quelli di **facilitare i traffici marittimi leciti e ridurre gli ostacoli al commercio** tra i Paesi dell'Unione Europea ed i Paesi Terzi. In tal senso l'adozione di **procedure doganali semplici, rapide ed uniformi** e l'**utilizzo di tecnologie e sistemi telematici per la comunicazione** sono elementi essenziali per perseguire tali obiettivi. Come si evince dal Nuovo Codice Doganale gli Stati membri collaborano con la Commissione al fine di sviluppare, tenere aggiornati ed utilizzare sistemi elettronici per lo scambio di informazioni tra le autorità doganali e con la Commissione e l'archiviazione di tali informazioni<sup>4</sup>. Tutti gli scambi di informazioni, quali dichiarazioni, richieste o decisioni, tra autorità doganali nonché tra operatori economici ed autorità doganali, e l'archiviazione di tali informazioni richiesti dalla normativa doganale sono effettuati mediante **procedimenti informatici**<sup>5</sup>. Un ulteriore elemento di impatto sui traffici marittimi è rappresentato dall'ottenimento della **certificazione AEO (Operatore Economico Autorizzato)** prevista dal Nuovo Codice Doganale<sup>6</sup>. Mediante tale disposizione non soltanto coloro che operano nella catena logistica, come è avvenuto finora in Italia, ma tutte le imprese che acquistano o vendono, da o verso l'estero, sono chiamate ad adeguarsi alla *compliance* doganale, che prevede appunto l'ottenimento di una valutazione preventiva sull'affidabilità nella gestione delle attività doganali e sulla solidità finanziaria. Per questo motivo tutte le agevolazioni e semplificazioni previste dal Codice sono subordinate all'ottenimento di tale certificazione, che favorisce tra l'altro una **minore incidenza delle attività doganali sui controlli** e di conseguenza sui ritardi nella consegna delle merci. Il Nuovo Codice Doganale, inoltre, abroga gli istituti di

<sup>3</sup> Il quadro normativo di riferimento comprende: (i) Reg. (UE) n. 952/2013 del 9 ottobre 2013; (ii) Reg. delegato (UE) n. 2446 del 28 luglio 2015; (iii) Reg. di esecuzione (UE) n. 2447 del 24 novembre 2015; (iv) Reg. delegato transitorio (UE) n. 341/2016 del 17 dicembre 2015; (v) Reg. di esecuzione (UE) n. 481/2016 del 1° aprile 2016; (vi) Decisione di esecuzione (UE) n. 578 dell'11 aprile 2016.

<sup>4</sup> Articolo 16 Regolamento (UE) n. 952/2013

<sup>5</sup> Articolo 6 Regolamento (UE) n. 952/2013

<sup>6</sup> Articolo 38 Regolamento (UE) n. 952/2013

dichiarazione incompleta e di procedura domiciliata, prevedendo esclusivamente quello della **dichiarazione semplificata**. Quest'ultima consente di presentare una dichiarazione con dati ridotti o priva di documenti di accompagnamento. Tale cambiamento non è privo di conseguenze in quanto le importazioni mediante procedura domiciliata rappresentano la parte più rilevante delle operazioni doganali. Nel 2015, infatti, è pervenuto mediante procedura domiciliata l'85% delle dichiarazioni doganali, pari a circa 4,5 Milioni di dichiarazioni di importazioni e 11 Milioni di dichiarazioni di esportazioni<sup>7</sup>. Per ovviare alla possibile riduzione di fluidità dei traffici marittimi l'Agenzia delle Dogane ha previsto però una soluzione che prevede che le dichiarazioni effettuate mediante procedura di domiciliata siano considerate "dichiarazioni normali in dogana", in conformità all'art. 139 del Nuovo Codice Doganale. Quindi, gli spazi in precedenza autorizzati all'espletamento della procedura domiciliata saranno automaticamente riconosciuti come "altri luoghi approvati dalle Autorità doganali" per la presentazione delle merci.

#### **1.4. La mobilità delle persone**

La mobilità delle persone su scala globale è in costante crescita. Il 2016, ad esempio, è stato il settimo anno consecutivo di crescita per il turismo a livello mondiale. Dati della World Tourism Organization (UNWTO), infatti, mostrano che negli ultimi tre anni la crescita degli arrivi internazionali ha raggiunto il 3,6% nel 2014, il 4,4% nel 2015 ed il 3,9% nel 2016, incremento che è in linea con quanto si è registrato negli ultimi decenni. Infatti, se nel 1990 si contavano 435 milioni di arrivi internazionali, nel 2016 il dato registrato a livello di mondiale è di 1,23 miliardi di arrivi. I trend di crescita si differenziano per area geografica. Nel 2016, dati UNWTO mostrano che, con 620 milioni di arrivi internazionali, l'Europa si conferma l'area più visitata del mondo, con un incremento di circa 12 milioni di turisti (+2%) rispetto al 2015. In particolare, l'Europa del Nord (+6,4%) e l'Europa del Centro e dell'Est (+4,0%) hanno avuto il maggior incremento di turisti nel 2016, mentre gli arrivi sull'Area Mediterranea (+1,4%) e sull'Europa dell'Ovest (-0,3%) hanno risentito degli eventi terroristici che hanno colpito paesi come Francia e Turchia.

Le previsioni di crescita per il 2017 si basano su uno scenario di modesta ripresa economica globale, con valori più positivi nelle economie avanzate ed una crescita costante nella gran parte dei paesi in via di sviluppo. L'aumento di potere di acquisto delle classi medie in molti mercati emergenti, l'incremento delle connessioni aeree e il calo dei costi complessivi di viaggio sono considerati driver della crescita del turismo nel 2017, soprattutto in Asia e nel Pacifico. La Cina continuerà a costituire il principale mercato per il turismo *outbound*, mentre gli Stati Uniti – anche per il rafforzamento del dollaro, alimenteranno la crescita dei flussi nelle Americhe. In molte regioni, conflitti e tensioni geopolitiche continueranno a costituire un rischio per il turismo.

Anche le stime al 2030 mostrano un trend positivo: ai tassi di crescita correnti, nei prossimi 13 anni gli arrivi internazionali ammonteranno a circa 1,8 miliardi.

## **2. LE SFIDE DELLA PORTUALITÀ E DELLO SHIPPING AL 2030**

### **2.1. Le dinamiche, le politiche e i trend internazionali**

Come evidenziato nel Capitolo 1, la crescita degli scambi commerciali via mare ha registrato un rallentamento, sia in termini assoluti, sia in relazione alla crescita del PIL e della produzione industriale mondiali: nel 2015, per la prima volta, da decenni, a fronte di una crescita del 2,5% del PIL mondiale, il commercio via mare ha registrato un aumento inferiore (+2,1%). A livello globale, se si osserva il movimento complessivo delle merci del 2015 per area geografica, si registra una forte prevalenza degli scambi da e per l'Asia: il 41% degli imbarchi e il 60% degli sbarchi mondiali avvengono infatti in questo continente. Per quanto riguarda i flussi container, una mappatura delle rotte principali evidenzia la decrescita

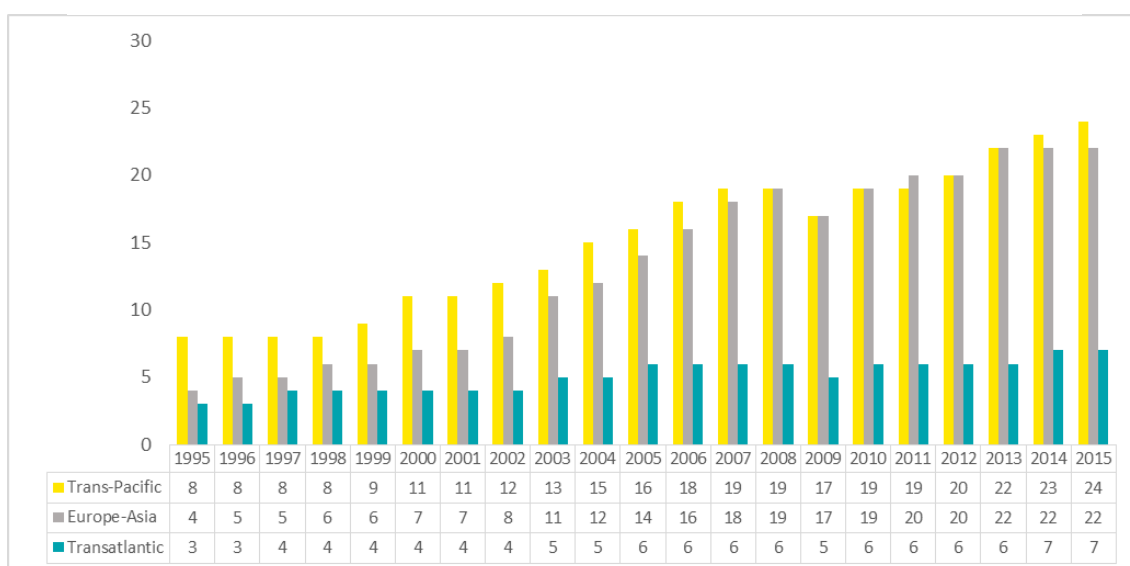
della rotta Europa-Asia, che dal 2009 al 2011 aveva superato la rotta transpacificica. I dati del 2015 indicano che essa non solo è stata nuovamente superata, ma che registra anche un trend di declino, opposto a quello della rotta transpacificica<sup>8</sup>.

<sup>7</sup>Ecnews, Dal 1° maggio 2016 in vigore il nuovo codice doganale dell'Unione, 2016 ([http://www.ecnews.it/wp-content/uploads/pdf/2016-06-06\\_dal-1-maggio-2016-in-vigore-il-nuovo-codice-doganale-dellunione.pdf](http://www.ecnews.it/wp-content/uploads/pdf/2016-06-06_dal-1-maggio-2016-in-vigore-il-nuovo-codice-doganale-dellunione.pdf))

<sup>8</sup>UNCTAD, Review of Maritime Transport (2016)



Figura 9: Flussi merci in container per le maggiori rotte commerciali Est-Ovest dal 1995 al 2015 (MTEU)



Fonte: UNCTAD, *Review of Maritime Transport* (2016)

Tra le principali rotte mondiali, infatti, la rotta Europa-Asia è quella che nel 2015 vede il dato più negativo, con un declino dell'1,35%, mentre la rotta transpacificica e quella transatlantica sono cresciute rispettivamente del 3,15% e del 3,03% rispetto all'anno precedente<sup>9</sup>. Importanti investimenti infrastrutturali e recenti congiunture economiche stanno contribuendo a ridisegnare le rotte e le dinamiche dello shipping mondiale, con conseguenze potenzialmente dirompenti sul sistema portuale italiano.

#### 2.1.1. Le dinamiche e i trend evolutivi dei mercati dello shipping

Tra le principali sfide per i "porti del futuro" gli osservatori internazionali individuano la compatibilità con le crescenti dimensioni del naviglio. Il fenomeno del **gigantismo navale** non è una novità dell'attuale panorama evolutivo dello *shipping* mondiale, tuttavia negli ultimi anni ha assunto una nuova centralità in funzione della rapidissima evoluzione che riguarda in particolare i settori container e crocieristici, con rilevanti implicazioni in termini sia di requisiti delle infrastrutture portuali sia della dinamica stessa della geografia dei flussi.

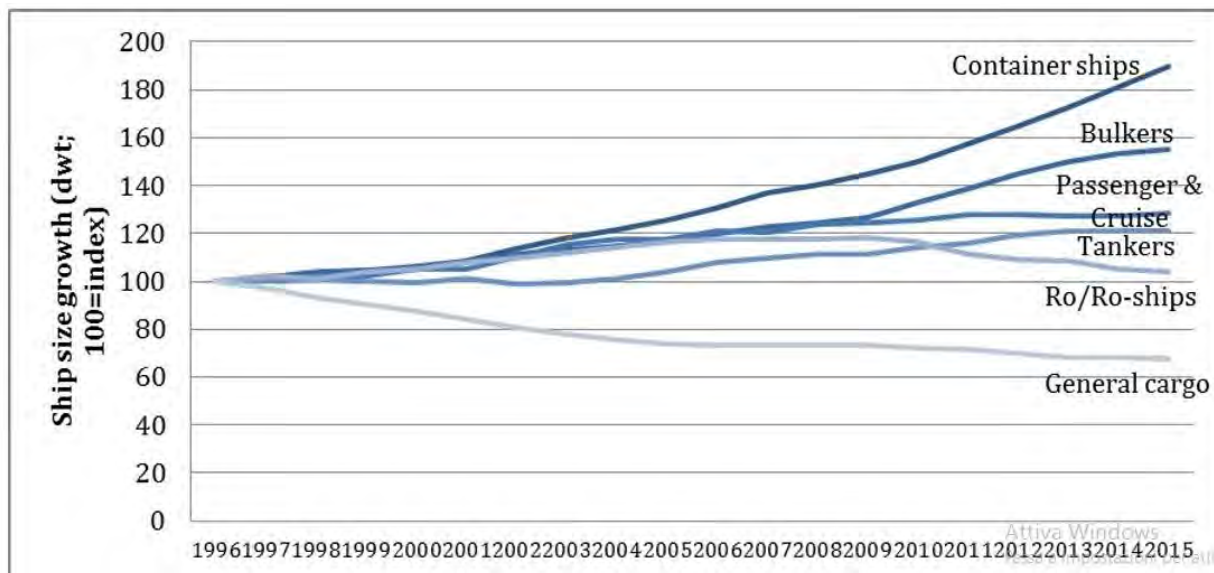
Come si evince dalla figura 1, che illustra le dinamiche di evoluzione degli ultimi decenni in termini di dimensione media del naviglio impiegato in diversi settori dello shipping, le portacontainer hanno subito l'incremento dimensionale maggiore – +90% in *dead weight tonnage* dal '96 al 2015 – anche con una curva esponenziale, ma anche

<sup>9</sup> Shanghai International Shipping Institute, *International Shipping Market Analysis Express* (2016)

altri segmenti di naviglio hanno visto crescite considerevoli. In tabella 1 sono riportati, invece, i dati relativi alle attuali *top class* dei diversi settori.

Ciò premesso, in questa sede appare importante soffermarsi sulla possibile traiettoria evolutiva del gigantismo navale, sulle ripercussioni che esso avrà in termini di evoluzione della rete dei servizi e di come ciò impatterà sul sistema portuale.

Figura 10: Sviluppo dimensionale del naviglio '96-2015



Fonte: OECD/ITF, *the impact of Mega-Ship* (2015)

Tabella 1: Dimensioni delle navi più grandi

SHIP TYPE	NAME	LOA	BEAM	DWT	GT	DRAFT	SINCE
Container	MSC Oscar	394	59	197,362	193,000	16	2015
Container	CSCG Globe	400	59	184,320	187,541	16	2014
Oil tanker	TI Class	380	68	441,893	234,006	24,5	2002
Bulk carrier	Valemax	362	65	400,000	200,000	23	2011
Cruise ship	Oasis class	360	60,5	15,000	225,282	9,3	2009
Container	OOCL Hong Kong	400	59	197,500	210,000	16	2017

Fonte: OECD/ITF, *The impact of Mega-Ship* (2015)

Per quanto riguarda il traffico container, secondo le più recenti rilevazioni<sup>10</sup>, l'*orderbook* dei principali operatori mondiali di navi portacontainer, registra - a gennaio 2017 - oltre 290 nuove navi ordinate, per una capacità totale di oltre 2,7 milioni di TEU, a fronte di una capacità complessiva delle navi esistenti di circa 20 milioni di TEU. La dimensione media del nuovo naviglio è di quasi 9.000 TEU, ossia più del doppio rispetto ai 4.000 TEU dell'attuale flotta. Se si limita l'analisi alle sole prime 10 compagnie per capacità controllata, la dimensione media delle navi in ordinazione è di circa 12.500 TEU a fronte dei 5.500 della flotta attuale. Inoltre, il numero di top class, ossia di navi con capacità superiore a 18.000 TEU, crescerà dalle 47 unità di inizio 2017 alle 105 unità di fine 2019.

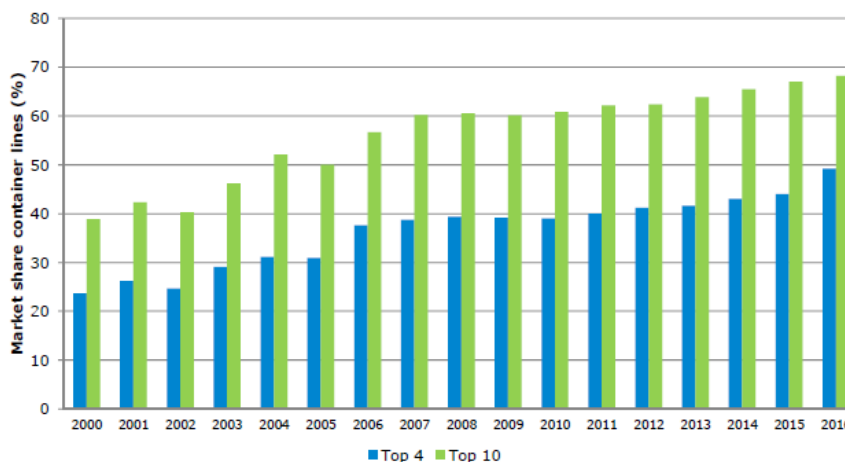
Per contro, non mancano segnali se non di una inversione di tendenza, almeno di un arresto della corsa. Come emerso da recenti studi, le economie di scala ottenibili, seppur ancora rilevanti in termini unitari, sono rapidamente decrescenti al crescere della dimensione della nave e, soprattutto, dipendono per oltre il 60% da migliorie tecnologiche ai motori (che potrebbero essere dunque trasferite anche sulle navi di dimensioni minori) e sono facilmente erose o annullate nel caso di coefficienti di riempimento (o di utilizzo della capacità) leggermente inferiori. Non possono trascurarsi inoltre le tematiche inerenti la sicurezza della navigazione, le difficoltà di soccorso e recupero

<sup>10</sup> Alphaliner (2017)

in caso di incidente, il valore della merce trasportata, ed il conseguente costo delle relative polizze assicurative. In ultimo, ma non per importanza, i nuovi ordinativi sono complessivamente crollati: tra gennaio 2016 e maggio 2017 sono stati definiti nuovi ordini per una capacità totale di soli 341.000 TEU, per una dimensione media di appena 3.216 TEU/nave e nessun nuovo ordine di navi da oltre 18.000 TEU. Ciò in parte può essere legato ad una strategia contingente legata alla gestione dell'eccesso di offerta da parte delle compagnie di navigazione.

D'altra parte, il gigantismo pare correlato ad altri due fenomeni, ossia l'eccesso di capacità (e la conseguente diminuzione dei noli) ed il consolidamento del settore. Fin qui, infatti, proprio sulle relazioni dove maggiormente si è concentrata la presenza delle meganavi, più forte è stata la pressione sui noli, fino a livelli addirittura preoccupanti, lasciando sospettare che i maggiori player continuino in questa folle corsa al gigantismo per far crescere la loro quota di mercato, anche a costo di rendere il business poco o per nulla profittevole. In effetti (figura 2), l'inizio del 2017 ha fatto registrare performance finanziarie negative per il settore, così come il 2016 che è stato un anno di crisi del settore dei container. Oltre alla vicenda della società coreana Hanjin Shipping, la cui bancarotta ha causato il blocco al largo di oltre 80 navi porta-container costringendo il governo coreano ad un imponente intervento finanziario per la risoluzione della crisi, è il settore nel suo complesso ad essere sotto pressione. Si stima (fonte: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica Italiana) che, a livello mondiale, il comparto dei container perda tra i 5 e i 10 miliardi di dollari all'anno. La stessa Maersk Line, dopo aver realizzato nel primo trimestre del 2016 un utile di 32 milioni di dollari (contro i 736 dello stesso periodo del 2015), ha registrato una perdita nei successivi quattro. D'altra parte, si è evidenziata una forte correlazione tra consolidamento dell'offerta e gigantismo. Parallelamente alla ingente immissione di capacità e crescita dimensionale si è infatti registrata una notevole **concentrazione dell'offerta**: se nel 2000 le prime 20 compagnie controllavano meno del 50% della capacità di stiva disponibile, nel 2008 questa percentuale era salita a quasi il 70%, mentre ad inizio 2017 è arrivata ad oltre l'88%. Guardando alle prime 10 la percentuale è del 73%.

Figura 11: Concentrazione dell'offerta

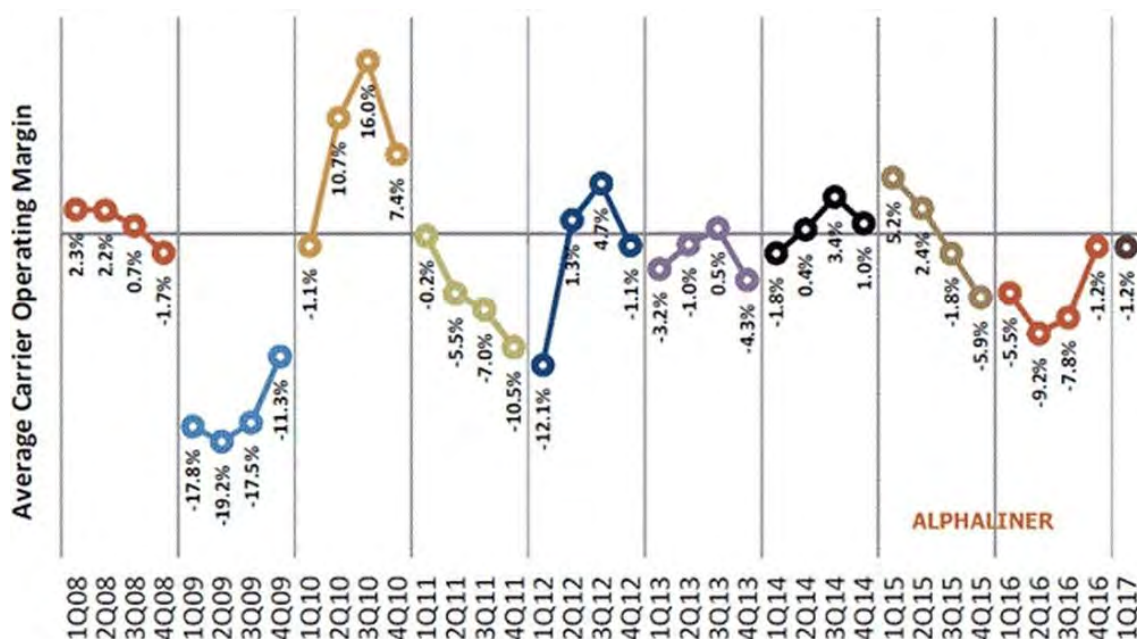


Fonte: Alphaliner (2017)

È ipotizzabile che la progressiva concentrazione del mercato, specialmente sulle relazioni principali, accentuata dalle alleanze, mitighi progressivamente la corsa al gigantismo. A confermare questa ipotesi c'è anche la strategia di crescita definita dal primo player mondiale (AP Moeller Maersk) che, tramite il suo Presidente, nel corso del 2016 ha dichiarato *"If Maersk Line needs to grow, it doesn't make sense to order new ships as there are already too many ships in the market. So if we want to grow, we need to do it through acquisitions so that we don't flood the market with more ships."*<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Bloomberg Politics, Maersk Ends Mega-Ship Building Era With New Acquisition Plans, 2016 ([www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-22/maersk-ends-mega-ship-building-era-with-new-acquisition-plans](http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-09-22/maersk-ends-mega-ship-building-era-with-new-acquisition-plans))

Figura 12: Margine operativo medio per quadrimestre delle principali compagnie di navigazione container



Fonte: Alphaliner (2017)

Pertanto il prossimo salto dimensionale, che viene ipotizzato conduca a navi da 24.000 TEU, di almeno 430 metri di lunghezza e 62 metri di larghezza e 16 metri di pescaggio, non pare imminente e, tuttavia, anche il solo portafoglio ordini lascia presumere che almeno nel futuro prossimo non si registrino inversioni di tendenza, per cui, per effetto del cosiddetto *cascade effect*, la dimensione media e massima delle navi impiegate nelle relazioni con il Mediterraneo presumibilmente continuerà a crescere e non si può escludere che le attuali *top class* in futuro possano essere impiegate anche su tali relazioni.

Tali tendenze determinano la necessità di adeguamenti infrastrutturali in quei porti che intendono attrarre navi di taglia grande. Tali scelte non possono essere assunte senza tenere in debita considerazione da un lato la domanda espressa dal territorio di riferimento e, dall'altro, la capacità di assorbimento da parte dell'intero sistema portuale e logistico, che include non solo le infrastrutture lato mare ed i terminal interni al porto, ma anche le reti di trasporto per/verso il territorio interno non solo locale ma, almeno, nazionale. In altri termini, grandi navi comportano grandi volumi, il che è ottenibile o fungendo da *hub* di *transshipment*, o da importante *gateway*, ciò indirettamente implica la disponibilità di collegamenti intermodali efficienti, o ancora meglio sviluppando congiuntamente i due segmenti di mercato. Questi principi sono già peraltro richiamati nei documenti di pianificazione nazionali di settore, dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 al documento strategico Connettere l'Italia del 2016, per arrivare infine all'Allegato infrastrutture al Documento di Economia e Finanza del 2017.

Un ulteriore aspetto su cui è il caso di soffermarsi nel segmento container riguarda i **rapporti tra compagnie di navigazione e porti**: laddove obiettivi, piani di sviluppo e programmazione sono definiti a livello di singolo porto ed in un'ottica di competizione tra porti limitrofi, è probabile che siano le compagnie di navigazione a dettare la linea di sviluppo ed i requisiti (e probabilmente a stimolare l'*overcapacity* portuale), soprattutto in un contesto di progressiva integrazione tra compagnie, mentre se la linea strategica di sviluppo viene stabilita in ambito sovra-portuale, nazionale o, a seconda dei casi, anche sovranazionale, saranno le compagnie di navigazione a dover "subire" i limiti posti dal sistema portuale.

Per quanto attiene agli altri segmenti di naviglio, le navi da crociera hanno mostrato una traiettoria evolutiva simile a quella delle portacontainer, seppur con valori assoluti di crescita più ridotti. In ogni caso, nel periodo 2006-2016 la domanda delle crociere è cresciuta del 53% passando da 15,8 milioni di passeggeri ai 24,2 milioni stimati<sup>12</sup>;

<sup>12</sup> Clia, Cruise Industry Outlook (2017)

coerentemente, ciò motiva i recenti investimenti in nuove unità, con 89 costruzioni in consegna tra il 2017 ed il 2026<sup>13</sup>. Guardando a tali ordini in dettaglio, spariscono le navi con una stazza fra 55.000 e 96.000 tonnellate di stazza lorda, segno evidente di una forte polarizzazione del mercato tra segmento *luxury* (navi di piccole dimensioni) e quello *contemporary* (navi di grandi dimensioni), con evidenti ripercussioni sia sui giri nave sia sulla scelta dei porti da scalare.

Molto più stabili appaiono invece i segmenti Ro-Ro e general cargo.

### 2.1.2. Grandi infrastrutture: le nuove rotte marittime

In risposta ai trend globali prima descritti nel segmento container, i principali porti mondiali stanno investendo in grandi opere infrastrutturali, potenzialmente in grado di ridisegnare le rotte marittime. Se nell'agosto 2015 è stato inaugurato il **raddoppio del Canale di Suez**, che oggi consente il transito di 97 navi al giorno rispetto alle 48 navi giornaliere transitanti prima dell'intervento, senza limiti dimensionali alle imbarcazioni, l'estate 2016 ha visto l'**allargamento del Canale di Panama**. Tale opera, intervenuta su un canale che intercettava già prima circa il 4% dei traffici marittimi mondiali ed il 3,7% del traffico di merci containerizzate, ha il triplice effetto di consentire il passaggio di navi container fino a 13.000 TEU, di consentire il transito contemporaneo di più navi, aumentando in tal modo il traffico giornaliero fino ad un massimo di 50 transiti al giorno, e di espandere, infine, l'offerta di Panama al segmento di mercato dell'LNG (Liquified Natural Gas) e dell'LPG (Liquified Petroleum Gas)<sup>14</sup>. L'allargamento ha consentito comunque al Canale di Panama di mantenere quote di mercato nonostante il raddoppio del Canale di Suez. In particolare, alcune stime rilevano che il passaggio panamense risulterebbe concorrenziale, in termini di costo, sia sulla rotta Hong Kong – New York, sia sulla rotta Shanghai – New York. In risposta ai nuovi rischi rappresentati dal mutamento del contesto infrastrutturale globale, e per far fronte al calo dei transiti registrato dal Canale di Suez, la Suez Canal Authority ha recentemente varato un ribasso delle tariffe su alcune rotte container. Tale iniziativa potrà avere degli impatti positivi sui porti del Mediterraneo, riportando nel bacino quelle navi che negli ultimi due anni, a seguito dell'abbassamento drastico del prezzo del petrolio, preferivano circumnavigare il capo di Buona Speranza.

A tale proposito è bene, però, considerare anche la differente configurazione che le rotte stanno assumendo. Guardando ai **servizi container**, fino a 10 anni fa la rotta Far East – Europa contava alcuni servizi dedicati all'area Mediterranea e molti altri che, di passaggio verso il Nord Europa (o il Nord America per i servizi cosiddetti *pendulum*), effettuavano uno, due o anche più scali nei porti Mediterranei, principalmente nei grandi *hub* di *transhipment* localizzati lungo la rotta Suez-Gibilterra. Oggi, oltre ad un consolidamento dei servizi, la relazione Far East-Med viene servita quasi esclusivamente con servizi dedicati, mentre le linee in transito tendono a bypassare il Mediterraneo, effettuando al più uno scalo, preferibilmente nell'area di Gibilterra in modo da realizzare un *relay* con le linee sulle direttrici Nord-Sud. Guardando (tabella 2), a titolo esemplificativo, alla rete dei servizi dei due maggiori operatori (Maersk e MSC), oggi riuniti nell'Alleanza 2M, si osserva innanzitutto che, mentre nel 2006 rappresentavano circa il 18% della capacità di stiva, oggi superano il 31%. A fronte di questo dato, però, si riscontra una riduzione del numero di servizi complessivi sulla rotta Far East Europa da 15 a 10. Inoltre, sebbene le linee dedicate al Mediterraneo sono 4 (oggi come allora), le linee in transito che effettuano almeno uno scalo nel Mediterraneo si sono ridotte da 10 ad appena 4 e, di queste, nessuna scala alcun porto del Mediterraneo Centrale, attestandosi tutte ad Algeciras o Tangeri. Di fatto, dunque, l'eventuale maggior traffico in puro transito da Suez, potrebbe tradursi in un impatto minimo o addirittura nullo per la portualità italiana, che potrà e dovrà contare solo sui traffici destinati nella propria *catchment area* o, comunque, nel bacino del Mediterraneo. Inoltre, la tendenza a servire l'area Mediterranea con servizi dedicati ha consentito anche di slegare ulteriormente il posizionamento degli *hub* di *transhipment* dalla tradizionale rotta Suez Gibilterra, consentendo di individuare dei cosiddetti *Regional Hub* a servizio di una specifica area. È il caso, ad esempio, di Trieste che con una incidenza del *transhipment* di oltre il 40%, ha chiaramente assunto questo ruolo per l'Adriatico, ma sono numerosi ormai i *gateway* o i *regional ports* con una quota di trasbordi pari ad almeno il 30% (Livorno, Barcellona, Valencia, ...). Pertanto, se la razionalizzazione dei servizi tende ad incrementare il ricorso al *transhipment*, per contro il consolidamento degli operatori riduce il numero di *hub* necessari in ciascuna area che,

<sup>13</sup> Cruise Industry News, orderbook 2017 – 2026

<sup>14</sup> Sr-m, *Gli effetti economici dell'allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi*, 2016

inoltre, possono essere scelti con meno vincoli, tra un numero maggiore di opzioni e, capacità permettendo, in corrispondenza di scali caratterizzati già da importanti volumi *inland*.

**Tabella 2: Rete dei servizi di MSC e Maersk nel 2006 e 2017**

	2006	2017	VARIAZIONE	RAPPORTO 2017/2006
Capacità di stiva di Maersk ed MSC sulla flotta globale (%)	18	31	13	1,7
Traffici totali Far East-Europe* (M Teu)	16	22	6	1,4
Capacità media navi 2M su rotta Far East -Europa (TEU)	6.508	16.025	9.517	2,5
N° Linee 2M Far East – Europa	15	10	-5	0,7
di cui				
a servizio esclusivo del MED	4	4	0	1,0
scalano il MED in transito	10	4	-6	0,4
by-passano il MED	1	2	1	2,0

\* per il 2017 stima

Fonte: Elaborazione Ey su fonti Alphaliner, UNCTAD, Drewry, Clarksons Research, MSC, Maersk

Un elemento di attrattività dell'area mediterranea per i traffici marittimi è potenzialmente dato dalla **strategia della Cina denominata *One belt, one road***. Tale strategia, che si prefigge la penetrazione del mercato interno europeo, vede una componente terrestre, lungo le direttrici della "*zona economica della via della seta*" e una componente marittima, lungo la "*via della seta marittima del XXI secolo*". Se la prima prevede l'attraversamento dell'Asia e dell'Europa con la modalità ferroviaria, la seconda prevede una rotta marittima che costeggia la penisola indiana e penetra nel Mediterraneo attraverso Suez.

L'aumento generalizzato dei traffici nell'area è destinato ad avere un impatto sui porti italiani, che, costituendo il primo avamposto europeo per le navi che attraversano il Canale di Suez provenendo dall'Asia, potranno essere sollecitati a fungere da terminali per le merci dirette verso il Centro-nord Europa. A fronte di una forte competizione tra gli scali portuali del bacino euro-mediterraneo, sono solo tre i porti italiani in grado, per caratteristiche infrastrutturali e/o legate all'orografia o scelte strategiche di Paese, di accogliere attualmente navi di grandi dimensioni: Gioia Tauro e Trieste (con profondità rispettivamente superiori a 16m come dalla rappresentazione dell'offerta infrastrutturale riportata al paragrafo 4.1) e Genova anche in virtù delle scelte strategiche dichiarate nel DEF 2017 di incremento di accessibilità marittima dei fondali e di candidatura a valere sulla piattaforma UE-China.

Nessun porto italiano figura nel *rank* dei primi 7 porti container del Mediterraneo e del Mar Nero. La tabella che segue mostra i dati relativi al movimento di contenitori in alcuni dei principali porti del Mediterraneo e del Mar Nero, a confronto con i 3 porti italiani top performer:

**Tabella 3: Traffico container nei principali porti del Med e nei TOP3 porti container italiani (2006-2015, TEU)**

Anno	Principali porti container MED					TOP 3 Porti container ITA		
	Algeciras (ES)	Pireo (GR)	Port Said (ET)	Tanger-Med (MA)	Valencia (ES)	Gioia Tauro	Genova	La Spezia
2006	3.256.776	1.403.408	2.660.449	-	2.612.049	2.938.176	1.657.113	1.136.664
2007	3.420.533	1.373.138	2.755.805	600.000	3.042.665	3.445.337	1.855.026	1.187.040
2008	3.327.616	433.582	3.186.589	920.708	3.602.112	3.467.824	1.766.605	1.246.139
2009	3.042.782	666.327	3.300.951	1.222.000	3.653.890	2.857.440	1.533.627	1.046.063
2010	2.806.884	885.155	3.627.813	2.058.430	4.206.937	2.852.264	1.758.858	1.285.155
2011	3.602.631	1.679.052	4.306.468	2.072.948	4.327.371	2.304.987	1.847.102	1.307.274
2012	4.111.840	2.734.014	3.622.821	1.826.313	4.469.874	2.721.108	2.064.806	1.247.218
2013	4.337.816	3.163.755	3.671.870	2.558.426	4.327.838	3.094.254	1.988.013	1.300.432
2014	4.556.492	3.585.000	4.060.500	3.077.750	4.441.949	2.969.802	2.172.944	1.303.017

Anno	Principali porti container MED					TOP 3 Porti container ITA		
	Algeciras (ES)	Pireo (GR)	Port Said (ET)	Tanger-Med (MA)	Valencia (ES)	Gioia Tauro	Genova	La Spezia
2015	4.511.322	3.330.000	3.600.000	3.000.000	4.615.196	2.546.805	2.242.902	1.300.442

Fonte: Assoport, 2016

### 2.1.3. Le reti TEN-T. Verso mercato unico dei trasporti

Con la *Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti* del 2011, la Commissione Europea ha avviato un processo di lungo termine per la realizzazione di una rete multimodale integrata dei trasporti a livello europeo. L'istituzione dello strumento **Connecting Europe Facility** ha concretizzato gli orientamenti della Commissione in target di completamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), allo scopo di realizzare un network completo ed integrato, competitivo ed efficiente, che comprenda e colleghi tutti gli Stati membri dell'UE in maniera intermodale ed interoperabile. Il regolamento (UE) 1315/2013 definisce una rete a due livelli, secondo il principio di priorità. Il primo livello, **rete centrale o core network**, include l'insieme delle infrastrutture lineari e puntuali considerate di importanza strategica ai fini dello sviluppo dell'intero spazio europeo dei trasporti con il completamento della *core network* previsto entro il 2030. Il secondo livello, **rete globale o comprehensive network**, include quelle infrastrutture lineari e puntuali atte a garantire l'accessibilità alla rete centrale e a tutti i territori dell'UE con il loro completamento previsto entro il 2050. Il trasporto marittimo ha un ruolo chiave nelle strategie europee per i trasporti. Tra le priorità per le reti TEN-T, infatti, sono identificate: (i) la promozione delle Autostrade del Mare, compresa la navigazione su rotte brevi, lo sviluppo delle connessioni con l'entroterra e, in particolare, delle misure che migliorino le prestazioni ambientali del trasporto marittimo; (ii) l'interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili interne; (iii) l'attuazione dei servizi marittimi elettronici; (iv) l'introduzione di nuove tecnologie e innovazioni per la promozione di combustibili alternativi e il trasporto marittimo ad efficienza energetica.

Al fine di sostenere la realizzazione delle infrastrutture sulla rete Core e di favorire il coordinamento tra stati e tra gestori di rete, la Commissione Europea ha individuato nove Corridoi multimodali. La priorità a livello europeo è quella di assicurare la continuità dei Corridoi, realizzando i collegamenti mancanti, eliminando le strozzature e migliorando il grado di interoperabilità con le reti transfrontaliere. Per garantire l'integrazione modale lungo i Corridoi, sono stati definiti anche specifici requisiti per le varie modalità di trasporto sotto il profilo dell'infrastruttura, dei sistemi ITS, delle attrezzature e dei servizi.

In particolare, il Reg. (UE) 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti stabilisce che gli Stati membri debbano prendere le misure adeguate affinché la rete centrale si conformi **entro il 31 dicembre 2030** alle disposizioni del Regolamento stesso.

**Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione Europea esaminerà la realizzazione della rete centrale**, valutando i progressi compiuti nell'attuazione del Regolamento, i cambiamenti dei flussi di trasporto di merci e passeggeri, lo sviluppo degli investimenti nell'ambito delle infrastrutture nazionali di trasporto e la necessità di apportare modifiche al Regolamento. La Commissione, tenendo conto della situazione economica e di bilancio degli Stati membri, **valuterà inoltre se la rete centrale debba essere modificata**.

Con riferimento al trasporto marittimo, gli 83 porti ricompresi nella rete "core" dovranno, entro il 2030, rispettare tutti i criteri propri dei nodi *comprehensive* e conformarsi agli ulteriori requisiti stabiliti per i nodi della rete centrale. Tali criteri riguardano non soltanto **aspetti relativi ai traffici e alle infrastrutture portuali**, ma anche **l'efficienza energetica**, le **emissioni inquinanti** e i **servizi marittimi elettronici**.

Nel dettaglio, in conformità ai requisiti di base della rete *comprehensive*:

- a) i porti marittimi devono soddisfare **almeno uno dei seguenti quattro criteri**:
  1. il **volume totale annuo del traffico passeggeri supera lo 0,1 %** del volume totale annuo del traffico passeggeri di tutti i porti marittimi dell'Unione;
  2. il **volume totale annuo delle merci**, per le operazioni di carico di merci sia sfuse che non sfuse, **supera lo 0,1 %** del corrispondente volume totale annuo del carico di merci movimentate in tutti i porti marittimi dell'Unione;

3. il porto è situato su un'isola e costituisce il **solo punto di accesso ad una regione NUTS 3** nella rete globale;
  4. il porto è situato in una **regione ultraperiferica o periferica**, fuori da un raggio di 200 km dal porto più vicino nella rete globale.
- b) gli Stati membri devono garantire che:
- i porti marittimi siano **connessi con linee ferroviarie o strade** e, ove possibile, vie navigabili interne della rete globale, salvo ove limitazioni fisiche impediscano tali connessioni;
  - i porti marittimi che assicurano il traffico merci offrano **almeno un terminale che sia aperto agli utenti** in modo non discriminatorio e applichi tariffe trasparenti;
  - i canali marittimi, i tratti navigabili dei porti e gli estuari colleghino due mari o permettano di accedere a porti marittimi dal mare e corrispondano almeno alle **vie navigabili interne di classe VI**.
- c) i nodi portuali devono disporre delle attrezzature necessarie a contribuire alle **prestazioni ambientali delle navi** nei porti, in particolare gli impianti di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico, in conformità alla **direttiva 2000/59/CE** del Parlamento europeo e del Consiglio. Infine, gli Stati membri devono **attuare il sistema VTMS e SafeSeaNet** come previsto nella direttiva **2002/59/CE** e fornire **servizi marittimi elettronici**, inclusi, in particolare, servizi marittimi di **interfaccia unica**, come previsto dalla direttiva **2010/65/UE**.

In aggiunta ai requisiti previsti per la rete *comprehensive*, i porti *core* devono garantire, infine, di avere **disponibilità di combustibili puliti alternativi**.

Oltre agli orientamenti europei in ambito prettamente trasportistico, la Risorsa Mare è valorizzata, nelle politiche dell'Unione Europea, anche nell'ambito della **Blue Economy**. È del 2012 il documento della Commissione Europea *Crescita blu: opportunità per una crescita sostenibile dei settori marino e marittimo*, che traccia una strategia ampia fondata su tre elementi costitutivi: (i) misure specifiche di politica marittima integrata; (ii) strategie relative ai bacini marittimi, per garantire la migliore combinazione possibile di misure volte a promuovere una crescita sostenibile, tenendo conto dei fattori climatici, oceanografici, economici, culturali e sociali; (iii) approccio mirato ad attività specifiche quali acquacoltura, turismo costiero, biotecnologie marine, energia degli oceani, estrazione mineraria nei fondali marini.

#### 2.1.4. Infrastrutture per i combustibili alternativi

Il profilo dei combustibili puliti alternativi, richiamati dal Regolamento UE n.1315/2013, è stato disciplinato in termini di ulteriori requisiti dalla **Direttiva 2014/94/UE** relativa alla "Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi". Tale Direttiva risponde all'esigenza di liberare il settore europeo dei trasporti dalla sua eccessiva dipendenza dal petrolio attraverso l'uso di combustibili alternativi e di assicurare la realizzazione di punti di rifornimento di combustibili alternativi con standard comuni. Essa stabilisce che gli Stati membri debbano adottare un **Quadro strategico nazionale** per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi e la realizzazione della relativa **infrastruttura**. La Direttiva, in particolare, introduce un framework regolatorio per i seguenti combustibili: l'elettricità, l'idrogeno, i biocarburanti, i combustibili sintetici e paraffinici (gas naturale liquefatto – GNL e gas naturale compresso - GNC) e il gas di petrolio liquefatto (GPL).

Attraverso i Quadri strategici nazionali gli Stati membri assicurano che, entro il **31 dicembre 2025**, **nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il GNL**, al fine di consentire nella rete centrale TEN-T la circolazione di navi adibite alla navigazione marittima alimentate a GNL. I punti di rifornimento per il GNL includono, in particolare, terminali, serbatoi e container mobili di GNL nonché navi e chiatte cisterna. Nei Quadri strategici nazionali, gli Stati membri designano i porti marittimi che garantiscono l'accesso ai punti di rifornimento per il GNL, tenendo conto anche delle reali necessità del mercato.

Gli Stati membri assicurano inoltre, che sia **valutata** nei rispettivi Quadri strategici la **necessità di fornitura di elettricità lungo le coste per le navi adibite alla navigazione marittima nei porti marittimi**. Tale fornitura di elettricità lungo le coste è installata, **entro il 31 dicembre 2025**, quale priorità **nei porti della rete centrale della TEN-T, e negli**



**altri porti**, a meno che non vi sia alcuna domanda e i costi siano sproporzionati rispetto ai benefici, inclusi i benefici ambientali.

L'Italia ha recepito la Direttiva 2014/94 attraverso il **D.Lgs. 257/2016**, entrato in vigore nel gennaio 2017, che adotta il **Quadro strategico nazionale**.

Relativamente alla fornitura di elettricità nei porti marittimi, il Quadro strategico rimanda ad “approfondite considerazioni locali di carattere ambientale, di traffico marittimo, di generazione e disponibilità di energia elettrica dalla rete nazionale” una valutazione “caso per caso, porto per porto” riguardo all’opportunità di realizzare un impianto di alimentazione elettrica per navi.

Per quanto concerne invece i punti di rifornimento per il GNL nei porti marittimi, il Quadro strategico tende ad attenuare la distinzione tra porti della rete centrale e porti della rete globale, suggerendo un modello diffuso.

Nel Documento si afferma infatti, che “La rete di distribuzione del GNL nei porti deve necessariamente comprendere sia porti appartenenti alla rete centrale della TEN-T, sia porti esterni”.

La valutazione riguardante l’opportunità di inserire un porto nella rete di distribuzione GNL, a prescindere dalla sua appartenenza alla rete centrale TEN-T, sarà svolta in base ai seguenti elementi:

- presenza nel porto di servizi di stoccaggio e distribuzione di combustibili tradizionali;
- sostenibilità dello sviluppo delle necessarie infrastrutture per il GNL, in termini di investimento economico, domanda prevista e prospettica, accessibilità per i mezzi di trasporto che fruirebbero della infrastruttura e disponibilità di spazi atti alle operazioni di bunkeraggio.

Relativamente alla configurazione di una rete di distribuzione del GNL nel settore marittimo e portuale, il Quadro aggiunge una distinzione tra una prima fase di breve periodo (fino al 2020) e una seconda fase di medio-lungo periodo (dal 2020 in poi):

- nella prima, il Documento ipotizza che la domanda di GNL sarà piuttosto limitata sia sotto il profilo quantitativo che sotto quello geografico, essendo legata a tipologie di traffico e iniziative armatoriali circoscritte. In relazione ai fattori che influenzano la scelta del combustibile, tale domanda potrebbe interessare i servizi di linea passeggeri costieri nazionali, nazionali ed internazionali brevi e i servizi portuali. In tale fase si ipotizza quindi che la maggiore domanda si collocherà in aree a forte traffico passeggeri con breve percorrenza e con rotte e scali definiti (essendo la quantità di combustibile necessaria ridotta e il punto di rifornimento facilmente individuabile). In questa prima fase, viene quindi ipotizzata un’ottimizzazione della collocazione dei punti di rifornimento di GNL con criteri che li rendano idonei a servire anche il traffico pesante su gomma che transita per lo scalo marittimo.
- Nella seconda fase, di medio-lungo periodo (dal 2020 in poi), si ipotizza che potrebbero avere interesse al GNL le navi passeggeri e porta contenitori che operano regolarmente su tratte definite.

Sotto il profilo finanziario, il Quadro strategico nazionale, citando il “North European LNG Infrastructure Project” della Danish Maritime Authority, co-finanziato dall’Unione Europea, afferma che, relativamente ai costi del sistema logistico-infrastrutturale di fornitura del GNL alle navi, il costo medio della supply chain è stimabile a 170 €/tonn. GNL. Il Quadro strategico afferma inoltre che “al 2030, se le condizioni riguardanti il quadro regolatorio e quello fiscale saranno favorevoli, è auspicabile la realizzazione sul territorio nazionale di un’infrastruttura per la ricezione e utilizzazione del GNL, con installazione di apparecchiature sufficienti a coprire un volume globale di mercato di 3,2 Mton (4 Mtep). Un’ipotesi abbastanza verosimile potrebbe prevedere: 5 depositi costieri di GNL da 30.000 – 50.000 m<sup>3</sup>; 3 navi di cabotaggio da 25.000 – 30.000 m<sup>3</sup>; 4 bettoline; circa 800 stazioni di servizio GNL, anche con L-CNG.”

La scelta di dotarsi di un punto di rifornimento di GNL, in ogni caso, non costituirebbe per il Porto di Taranto soltanto l’adempimento degli sviluppi normativi illustrati, bensì aumenterebbe la sua attrattività, anche alla luce dell’atteso rinnovo delle flotte navali circolanti. La possibilità di effettuare rifornimento rappresenterebbe un elemento di attrazione per le navi alimentate a GNL, che potrebbero così preferire Taranto ad altri porti.

### 2.1.5. *L'innovazione e la digitalizzazione nei porti europei*

Nel panorama della portualità e della logistica nazionale ed europea l'implementazione di sistemi informativi a supporto delle logistica, delle operazioni in porto e della comunicazione fra i vari operatori hanno giocato un ruolo chiave per lo sviluppo e la competitività dei singoli porti. Nel corso degli ultimi anni, gli sviluppi informatici nei porti hanno portato alla creazione di sistemi informativi sia di carattere nazionale sia di carattere locale in grado di rispondere in modo completo alle differenti esigenze portuali e che sono principalmente identificabili in tre categorie di **sistemi**:

- **a supporto degli adempimenti amministrativi**; sistemi tipicamente di carattere nazionale in grado di semplificare le formalità amministrative per gli operatori portuali, riducendo i tempi burocratici per l'ingresso e l'uscita delle navi dai porti. Un esempio di tali sistemi è rappresentato dalla National Maritime Single Windows, sistema introdotto dalla Direttiva Europea 2010/65/UE per la trasmissione elettronica delle informazioni relative alle formalità di arrivo e partenza dai porti europei al fine di "semplificare e armonizzare le procedure amministrative applicate ai trasporti marittimi"<sup>15</sup>.
- **per la sicurezza** in porto ed in mare; sistemi di carattere sia nazionale che locale, volti ad esempio a garantire la sicurezza delle operazioni di ingresso e uscita delle navi (quali ad esempio sistemi VTS, a supporto degli omologhi servizi VTS), il monitoraggio delle merci pericolose in porto, le operazioni di ingresso ed uscita dai varchi portuali;
- **per lo sdoganamento in porto e in mare; sistemi doganali integrati anche con i sistemi del traffico marittimo volti a fluidificare la gestione dei controlli doganali**;
- **per la gestione delle operation** in porto, per l'ottimizzazione della logistica e delle operazioni portuali al fine di garantire standard di efficientamento dei tempi di ingresso ed uscita sia delle imbarcazioni che della merce dai porti e di qualità dei servizi offerti in porto elevati e completi rispetto a porti concorrenti.

La trasformazione digitale che sta coinvolgendo numerosi settori industriali europei e mondiali sta aprendo la possibilità di un cambiamento di mentalità nello sviluppo di soluzioni innovative a supporto della logistica e della portualità, non più finalizzate alla creazione di sistemi informativi circoscritti ma all'introduzione di nuove piattaforme tecnologiche e nuove tecnologie quali ad esempio:

- **Digitalizzazione di processi amministrativi**, attraverso l'informatizzazione di workflow di processo, volti a garantire la riduzione dei tempi di esecuzione dei controlli amministrativi e fisici nei porti italiani.
- **Automatizzazione dei processi portuali**, quali ad esempio i processi relativi ai controlli per i mezzi in ingresso ed uscita dai porti italiani.
- **Geographic Information System (GIS)**, sistema di **gestione delle informazioni geografiche** utilizzato per acquisire, immagazzinare, analizzare e gestire dati di tipo spaziale o geografico. Tali strumenti permettono di sottoporre query interattive e presentare i risultati ottenuti, analizzare informazioni geografiche e visualizzare i dati tramite mappe.
- **Big Data**, ovvero nuove architetture di analisi dei dati in grado di gestire dati non strutturati e il loro inserimento in tempo reale. I Big Data consentono ad altre tecnologie di facilitare la comprensione della mole di informazioni provenienti da ogni possibile fonte di una rete analogica e digitale.

#### a) **E – MANIFEST E PROCESSO NAVE- Italia**

Nel corso degli ultimi anni in Italia, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in considerazione dei cambiamenti normativi intercorsi derivanti da Direttive e Regolamenti Europei, hanno implementato sistemi informatici a supporto del processo amministrativo e del processo dei controlli relativo alle imbarcazioni che entrano ed escono dai porti italiani e sviluppato flussi di interoperabilità

---

<sup>15</sup> Articolo 1- comma 1 – Direttiva Europea 2010/65/UE

volti alla cooperazione tra le Amministrazioni italiane, tra cui è stata riconosciuta come **best practices** europea dall' European Maritime Safety Agency - **EMSA** la **modalità di cooperazione applicativa previste dal Codice dell'Amministrazione Digitale tra Amministrazioni ed utenza marittima con particolare riferimento alla soluzione in atto con l'Agenzia delle Dogane in Italia**. Nello specifico:

- All'interno del sistema **AIDA**, l'Agenzia delle Dogane ha implementato un **workflow informatico** che consente la **gestione e l'esecuzione degli adempimenti doganali connessi** alle procedure di import/export della merce in modalità telematica il tutto finalizzato alla **riduzione dei tempi di processo complessivi** connessi a tali procedure. All'interno del sistema è stata infatti **informatizzata la gestione di tutti i Manifesti Merci in Arrivo (MMA) e Manifesto Merci in Partenza (MMP)**. Il sistema AIDA ha inoltre integrato diverse aree funzionali per migliorare la digitalizzazione del rapporto con utenti e amministrazioni, tra le quali è di rilevanza fondamentale lo **Sportello Unico Doganale** che permette un "dialogo telematico" tra le amministrazioni consentendo di presentare la dichiarazione connessa alla merce prima del rilascio dei certificati/ nulla-osta e di eseguire i controlli di competenza delle altre amministrazioni contestualmente agli eventuali controlli doganali, riducendo così anche i costi di movimentazione dei container. Lo sportello è attivo dal 2008 con il Ministero dello Sviluppo Economico (per titoli AGRIM ed AGREX), dal 2011 con il Ministero degli Affari Esteri (licenze per l'importazione /esportazione dei materiali di armamento) e dal 2013 con il Ministero della Salute (che ha competenza per circa l'80% dei certificati/nulla osta necessari allo sdoganamento) coprendo, ad oggi, circa il 42% dei procedimenti da DPCM 242/2010 (48 su 114).
- Il sistema **PMIS** sviluppato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera al fine di informatizzare lo **svolgimento delle pratiche amministrative collegate all'arrivo e alla partenza delle navi** sia per la **supervisione del traffico all'interno delle acque portuali** sia per la **gestione delle autorizzazioni all'ingresso e all'uscita delle navi dal porto**. Per la realizzazione di tale sistema, alla cui base c'è un **workflow di processo** è stato sviluppato dal Comando lo studio del processo relativo alle formalità di arrivo e partenza delle navi in Italia, riconosciuto anche questo quale **best practices europea dall'EMSA**. Secondo quanto disposto del decreto legislativo 16 febbraio 2011 n.18 che ha modificato il decreto legislativo 19 agosto 2005, n. 196, di recepimento della direttiva europea 2002/59/CE e dal decreto legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, è stato **sancito il ruolo centrale del PMIS quale sistema attraverso il quale svolgere le attività amministrative correlate alle formalità che le navi devono assolvere all'arrivo e partenza dai porti nazionali**.

#### **b) PORTMAPS – Porto di Rotterdam**

Il porto di Rotterdam, alla luce della crescita dei volumi e del business del porto, strettamente connessa all'ottimizzazione degli spazi portuali, ha deciso di investire in un nuovo *framework* per supportare la gestione degli asset portuali e delle informazioni, anche implementando **PortMaps** (una **piattaforma ArcGIS**), che ha sostituito i sistemi esistenti, tecnicamente obsoleti, costosi da mantenere e non interoperabili con gli attuali sistemi in uso e i dispositivi mobili. Il GIS ha permesso di armonizzare in un singolo sistema la visualizzazione degli asset portuali e delle mappe e di raccogliere e rendere disponibili le informazioni in maniera efficace. Il GIS ha consentito, inoltre la gestione e l'utilizzo delle informazioni idrografiche per lo sviluppo di modelli batimetrici per l'analisi dei fondali, la cui conoscenza è fondamentale per la conduzione delle attività quotidiane del porto; l'ispezione ed il monitoraggio delle banchine portuali utilizzate per l'ormeggio delle navi che trasportano merci, e che rappresentano un asset chiave per la gestione del porto.

La piattaforma sviluppata per il porto di Rotterdam presenta tre caratteristiche fondamentali: **smart, qualità e semplicità**. **Smart**, intesa come la capacità di gestire un modello dati unico tale per cui, tutto il business del porto possa essere gestito dai diversi attori portuali coinvolti. **Qualità**: intesa come la capacità di rendere accessibili le informazioni provenienti dai diversi sistemi informativi in maniera coerente in un singolo punto di accesso. **Semplicità**: intesa come la capacità di permettere a ciascun utente di accedere a qualsiasi informazione mediante pochi click.

Sotto il profilo architetturale all'interno del PortMaps sono state integrate le componenti dei sistemi SAP (utilizzato per la gestione delle informazioni amministrative e finanziarie) e SharePoint (utilizzato per la memorizzazione dei

documenti e dei disegni tecnici) al centro dei quali si colloca ArcGIS che collega ed integra il tutto con le informazioni geografiche.

L'implementazione di tale piattaforma ha portato al porto di Rotterdam numerosi benefici tra cui il miglioramento nel controllo del traffico, nella pianificazione degli spazi, nella gestione dell'ambiente, nella risposta ad incidenti e nello sviluppo del porto stesso.

### c) **BIG DATA – Porti Olandesi**

Gli indicatori che misurano le performance del settore marittimo tramite metriche multidimensionali sono sempre più riconosciuti come critici per le imprese marittime, per i loro utenti e per i governi. Tali indicatori chiave di sviluppo dipendono fortemente dalla disponibilità e dalla qualità dei dati e delle statistiche; emerge in tal senso la necessità di investire nell'acquisizione, compilazione e messa a disposizione di sistemi per la gestione dei dati per affrontare le lacune attualmente esistenti sui dati del trasporto marittimo. I porti, in Olanda, rappresentano la spina dorsale dell'economia olandese. In passato i porti erano associati esclusivamente al traffico di navi e merci, oggi invece un ruolo sempre più critico sta giocando il traffico dei dati. Infatti, solo condividendo e scambiando dati attraverso tutta l'intera catena di trasporto è possibile stare al passo con la concorrenza internazionale. Port Base, società che coordina e controlla il traffico dati per conto dei porti olandesi ha avviato un progetto di scambio di informazioni con i porti di Rotterdam e Amsterdam, coinvolgendo anche la Statistics Netherlands. In passato, per i dati sulla distribuzione delle merci in tutto l'entroterra, la Statistics Netherlands utilizzava principalmente le informazioni fornite dalle dogane. Utilizzando invece i dati rilevanti di migliaia di aziende attive nei porti, la Statistics Netherlands avrà a disposizione una quantità molto più ampia di dati per poter produrre rapidamente statistiche più dettagliate relativamente a: numero e tipologia di container nei porti, peso per ciascuna tipologia di merci, Paese d'origine e Paese di destinazione delle merci. La gestione di tutta questa mole di dati rende possibile il coordinamento dei diversi processi che coinvolgono i porti. I benefici associati all'utilizzo dei Big Data sono riscontrabili anche nella mappatura dei processi logistici dei porti e nella pianificazione del flusso delle merci. Mediante l'utilizzo di registrazioni real-time tramite Smartphone, Radar e indicatori di posizione GPS è possibile prevedere i movimenti delle merci nel porto e nel Paese. In questo modo i trasportatori possono conoscere in anticipo la situazione del traffico nelle vicinanze del porto e poter coordinare al meglio il flusso dei beni e pianificare il momento ottimale in cui trasportare il loro carico.

Figura 13: I corridoi TEN-T transitanti per l'Italia

#### 2.1.6. *L'impatto sull'Italia e sul porto di Taranto*

Sui nove Corridoi TEN-T identificati dalla Commissione Europea, quattro transitano per l'Italia: (i) il **Corridoio Baltico-Adriatico**, che si estende dai porti polacchi di Gdansk e Gdynia e da Szczecin e da Swinoujscie e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna; (ii) il **Corridoio Mediterraneo**, che collega i porti della Penisola iberica con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia, e comprende la via navigabile interna costituita dal fiume Po; (iii) il **Corridoio Reno-Alpi**, che collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il porto italiano di Genova attraversando la valle del Reno, Basilea e Milano; (iv) il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo**, che si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli e Palermo) e raggiunge Malta.

I porti italiani inclusi nelle reti TEN-T sono 42, 14 dei quali sono



Fonte: Commissione Europea

identificati come porti “core” (Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste, Venezia). Tali porti, con l'aggiunta del porto di Civitavecchia in qualità di sbocco al mare della città di Roma, sono stati identificati dal Governo italiano, in occasione della riforma della *governance* portuale, come sedi delle nuove Autorità di Sistema Portuale<sup>16</sup>.

Il corridoio Scan-Med, in assoluto il più lungo dei corridoi TEN-T, è quello di maggiore importanza per l'Italia, sia perché attraversa il territorio nazionale in tutta la sua estensione, sia perché connette la penisola italiana con il cuore dell'economia e del mercato europeo. Il porto di Taranto, che del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo costituisce la porta d'accesso, rappresenta il primo approdo comunitario di rilevanza internazionale per le navi provenienti dall'Oceano Indiano dopo l'attraversamento del canale di Suez. Alla luce degli ottimi collegamenti stradali e ferroviari con le regioni del Centro-Nord, lo scalo jonico si immette con facilità sulle reti di collegamento con l'Europa Centrale e Settentrionale, prestandosi bene a completare l'asse nord-sud del territorio europeo. Esso riveste quindi un ruolo strategico di grande importanza per l'intera politica dei trasporti dell'Unione, come riconosciuto sia dal Workplan di Corridoio sia – ad esempio - dalle strategie cinesi sintetizzate nell'iniziativa della Via della seta marittima. In tale contesto il porto di Taranto, opportunamente supportato da una solida strategia di lungo periodo, ha l'opportunità di ridisegnare il proprio ruolo nel Mediterraneo.

Al di là del mero disegno dei corridoi, l'aver definito a livello Europeo sia gli **standard prestazionali** da garantire per ciascuna tipologia di infrastruttura, sia dei chiari obiettivi realizzativi – completamento della rete *core* entro il 2030 e *comprehensive* entro il 2050 – ha senza dubbio un risvolto concreto immediato, in quanto anche le singole pianificazioni nazionali hanno ricevuto un chiaro indirizzo cui attenersi. Ad esempio, nel caso dell'Italia, date le prestazioni della rete ferroviaria, la cosiddetta *Cura del Ferro*, con massicci investimenti sulla rete ferroviaria, volti innanzitutto all'upgrade prestazionale, appare essere la naturale conseguenza dell'indirizzo identificato a livello comunitario. In virtù di ciò, l'orizzonte temporale al 2030 vedrà realizzato già in massima parte un significativo recupero di competitività della modalità ferroviaria e, dunque, dell'intermodalità. Questo scenario, infatti, prevede sulle principali relazioni la possibilità di viaggiare con treni merci lunghi 750 metri (anziché i 450, 500 o, al più, 600 metri attuali su molte direttrici) di peso complessivo fino a 2.000 tonnellate (anziché le 1.300/1.600 oggi realizzabili), e con sagoma ammissibile in grado di realizzare l'autostrada viaggiante o il trasporto intermodale dei *megatrailer* che, di fatto, è stato impossibile fino ad oggi se non limitatamente ad alcune relazioni tra i grandi terminal intermodali del Nord Italia ed i valichi di frontiera. Oltre questo *upgrade* diffuso è prevista anche la realizzazione dei grandi tunnel di base Transalpini (sulla Torino Lione; Gottardo e Ceneri; Brennero) e del cosiddetto Terzo Valico verso Genova sul Corridoio Reno Alpi, che miglioreranno in modo determinante le prestazioni ferroviarie lungo le direttrici internazionali, trasformandole virtualmente in ferrovie di pianura. Ciò si riverbererà in modo notevole sul sistema portuale italiano, traducendosi in un ampliamento delle aree contendibili, sia a livello nazionale, sia sulle relazioni internazionali. In termini generali questo discorso vale, naturalmente, anche per Taranto.

Rimandando ai capitoli successivi per una analisi di dettaglio, pare comunque opportuno sottolineare che non pare lecito attendersi stravolgimenti tali da consentire a Taranto di diventare competitivo rispetto ai porti del Nord Europa o del Nord Adriatico o Nord Tirreno per servire aree del centro Europa. Naturalmente la disponibilità di collegamenti efficienti renderà comunque possibile il trasferimento ferroviario anche su tratte internazionali per specifiche esigenze di particolari nicchie di mercato, ma non pare verosimile ipotizzare Taranto come *gateway* di riferimento per servire i grandi mercati del Nord Italia o addirittura del Centro Europa. Piuttosto, ci si può ragionevolmente attendere che Taranto possa beneficiare di tali miglioramenti di accessibilità ferroviaria diffusi ritagliandosi nicchie di mercato che, se marginali viste da una prospettiva complessiva di scala Euro-Mediterranea, possono invece riguardarsi come assolutamente utili per rilanciare i traffici portuali.

## 2.2. Le dinamiche produttive e commerciali

---

<sup>16</sup> Fa eccezione il porto di Augusta, in ragione della decisione assunta dal MIT, in deroga temporanea alle previsioni del D.Lgs. 169/2016 e su richiesta motivata della Regione Siciliana, di allocare la sede dell'AdSP del Mar di Sicilia Orientale presso il porto di Catania.

### 2.2.1. I mercati del retroterra e i settori produttivi

Come già accennato, il retroterra “ravvicinato” del Porto di Taranto è rappresentato, oltre che dalla specifica area tarantina, da alcune zone della Regione Puglia e dalla Regione Basilicata.

E’ quindi utile partire da una analisi della regione Puglia, osservata nel complesso della sua struttura di import-export. A premessa, anche per interpretare la dinamica recente dei dati, va ricordato che regione Puglia, come altre regioni italiane, è stata interessata da un periodo di congiuntura non particolarmente positivo, benché vi siano segnali e prospettive di ripresa. Nella Tab. 4 sono riportati gli andamenti recenti del PIL e le previsioni di crescita (a dicembre 2016) elaborate da “Prometeia” e fatte proprie da SVIMEZ sullo scenario temporale del 2018, che sono probabilmente da ritoccare al rialzo dopo i recenti segnali positivi a livello nazionale.

**Tabella 4: Tasso di crescita del PIL di alcune regioni italiane e porzioni territoriali e relative aspettative di crescita**

REGIONI E RIPARTIZIONI TERRITORIALI	2014	2015	2016	2017	2018
Lombardia	-0,9	1,2	1,0	1,1	1,3
Piemonte	-0,6	0,7	0,7	1,0	1,1
Veneto	0,4	0,7	0,9	1,0	1,2
Liguria	-0,1	0,4	0,5	0,7	0,8
Emilia Romagna	-0,4	0,8	1,1	1,1	1,2
Toscana	-0,9	0,3	0,8	0,8	0,9
Lazio	1,4	0,2	0,9	0,8	0,9
Campania	-1,8	-0,8	0,5	0,6	0,7
<b>Puglia</b>	<b>-0,8</b>	<b>1,0</b>	<b>0,6</b>	<b>0,7</b>	<b>0,7</b>
Sicilia	-0,9	1,1	0,5	0,7	0,7
Nord-Ovest	-0,8	1,0	0,8	1,1	1,2
Nord-Est	-0,2	0,8	0,9	1,0	1,2
Centro	0,4	0,2	0,8	0,8	0,9
<b>Mezzogiorno</b>	<b>-1,1</b>	<b>1,0</b>	<b>0,5</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>
Italia	-0,3	0,8	0,8	0,9	1,0

Fonte: Prometeia, Scenari per le economie locali (2016)

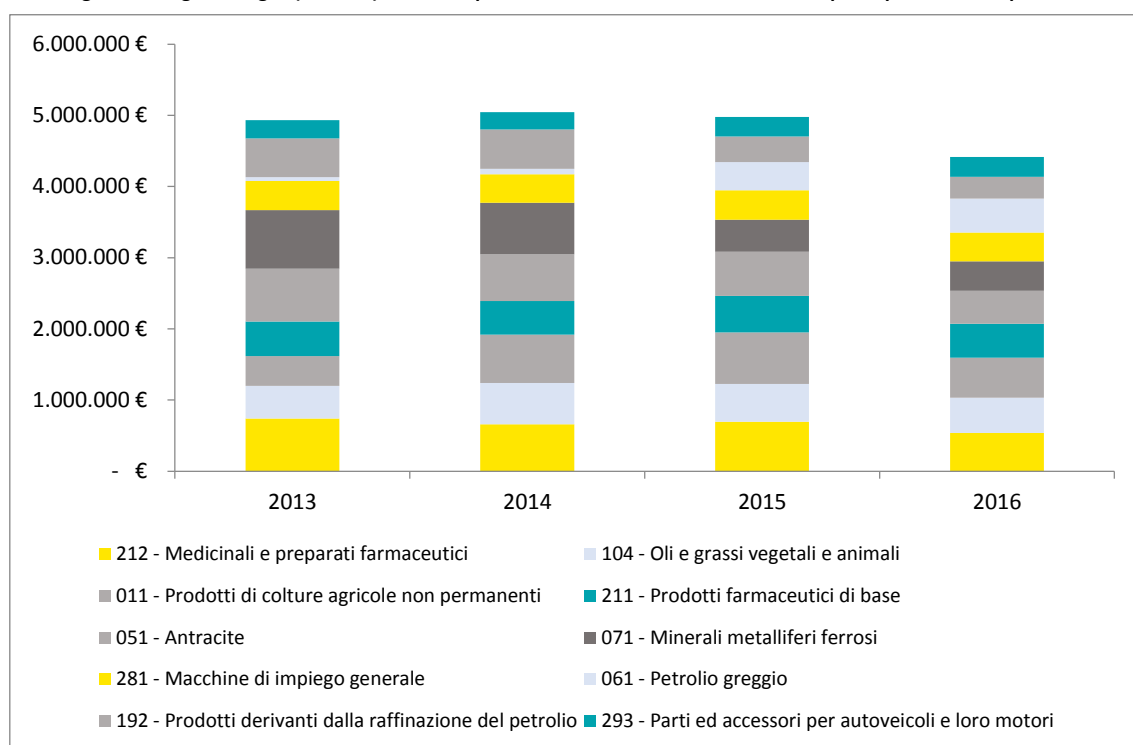
La Regione Puglia, considerata nel suo complesso, presenta un’economia produttiva e quindi un sistema di importazione ed esportazione di beni che, sul piano dei valori economici, è distribuito fra un numero piuttosto ampio di comparti.

Premesso che solo una parte di questi mercati è acquisita/o acquisibile dal trasporto marittimo (e ancor più segnatamente dalla polarità di Taranto), è comunque utile fornire una evidenza quantitativa dei settori che in qualche modo possono rappresentare possibili ambiti di interesse per una strategia di sviluppo dei flussi portuali. Trattandosi, in questa sezione, di analisi dei tratti economici si riportano dati espressi in valore.

Nel sistema delle **importazioni** di beni si identificano alcuni settori che rappresentano i tradizionali **core-business** della portualità tarantina; quella dei “grandi quantitativi”, ricollegati al settore siderurgico (**antracite, minerali ferrosi**) e dell’energia (**petrolio**).

Per il resto, si tratta di beni che evidenziano o i tratti dei **beni ad altissimo valore** (es. farmaceutico e preparati) ma, di fatto, del tutto **privi di interesse come “base di traffico” per l’ambito del trasporto via mare**, oppure di beni che tendono a circolare sia come **“general cargo”** che come **“rinfuse minori”**, collegati all’industria “agroalimentare”, parte dei quali commerciati anche nell’ambito “Intra-Med”. come ad esempio i grassi e parte dei prodotti agricoli (fra cui il grano che arriva in rinfusa come fattore produttivo dei pastifici).

Figura 14: Regione Puglia (2013-15). Valore importazioni beni di interesse ai fini di trasporto per ambito di prodotto



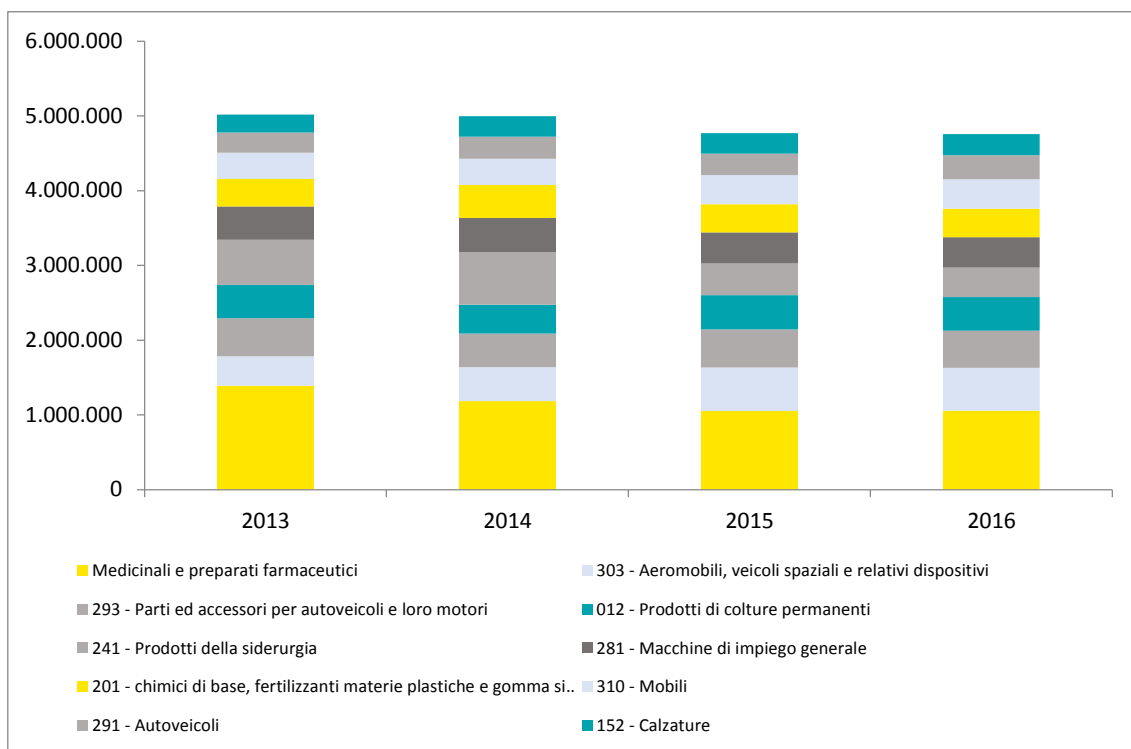
Fonte: Elaborazione Ey su fonte ISTAT

Anche nelle **esportazioni** si rileva un'articolata suddivisione di ambiti, fra i quali si evidenziano alcuni comparti ad alto valore e ridotti volumi (anche in questo caso la componente farmaceutica). Per il resto, a parte i settori di storica matrice distrettuale (mobile, calzature, ecc.), e i prodotti del settore agro-alimentare, (la cui maggioranza della produzione non viene però esportata) una gamma di componenti importanti di esportazione è costituita dal variegato mondo delle produzioni di carattere "meccanico", che vanno dagli autoveicoli e relative componenti (una componente industriale importante della produzione della "filiera automotive" è peraltro collocata nella Basilicata), alle produzioni per l'industria aeronautiche, sino alle macchine di uso generale. Complessivamente, emerge un ruolo non trascurabile svolto nell'ambito dell'economia pugliese (ma anche della Basilicata), dal settore della meccanica. Chiudono la rassegna la chimica, la gomma e plastica e la componente siderurgica, quest'ultima chiaramente collegata all'ambito tarantino.

Come riportato da un recente studio sul sistema economico pugliese, le specializzazioni più significative del manifatturiero regionale anche nelle esportazioni possono essere identificate da sei A che costituiscono le iniziali di: Agroalimentare, Acciaio, Automotive, Aerospazio, Arredamento, Abbigliamento.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Cfr. SRM (2017) Puglia e Sviluppo Economico, Il possibile ruolo di Agromed per la crescita del Territorio

Figura 15: Regione Puglia – valore delle esportazioni di beni di interesse ai fini del trasporto



Fonte: Elaborazione Ey su fonte ISTAT

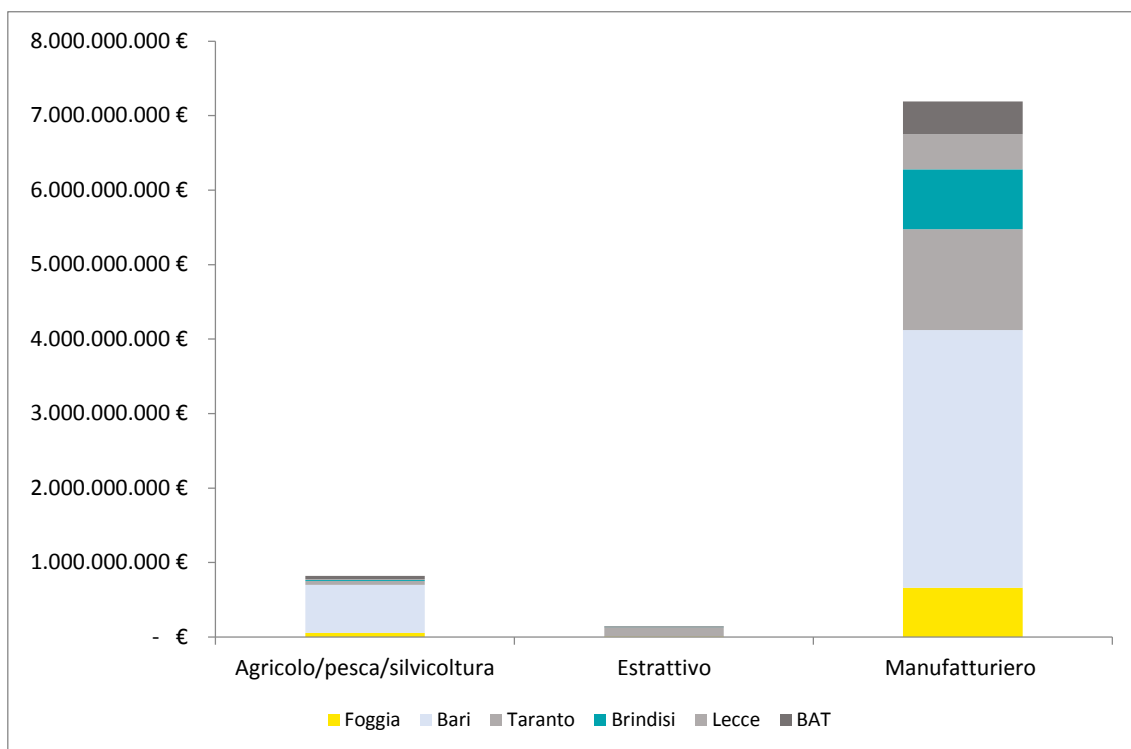
I dati riportati sono riferiti, come detto, all'intera regione Puglia.

Per comprendere come sia distribuita ad un livello di grana geografica più fine la produzione del valore delle esportazioni nel territorio chiave del retroterra tarantino di breve raggio, vale a dire Puglia e Basilicata (BAT), si possono osservare i grafici di Fig.16 e Fig.17.

Il primo è riferito al 2015 ed esprime, in termini di valore, la concentrazione territoriale delle esportazioni di beni di manifattura che risulta chiaramente concentrata nelle aree della provincia di Bari.



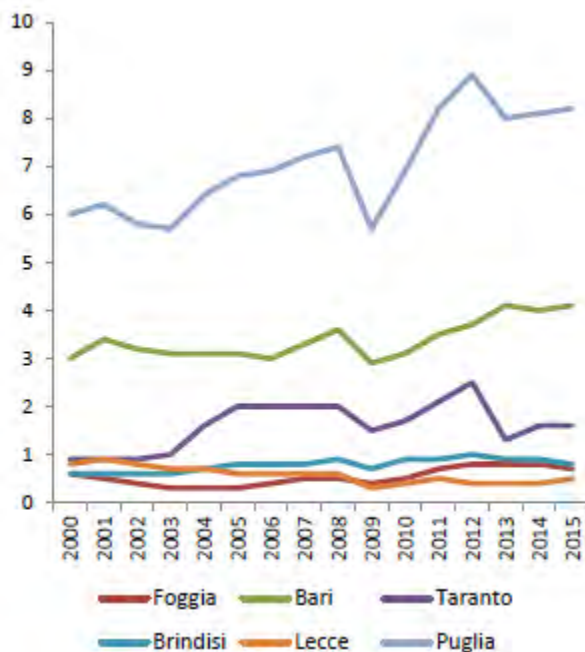
Figura 16: Anno 2015 – Puglia/Basilicata(BAT). Esportazioni. Quote in valore



Fonte: Regione Puglia, dati ISTAT

Il grafico in Fig.17 illustra l'andamento delle esportazioni per singole provincie nel periodo 2000-2015.

Figura 17: Puglia e Basilicata: andamento delle esportazioni in valore per singole aree territoriali



Fonte: Regione Puglia, dati ISTAT

Ricordando ancora una volta che il dato in valore e non in peso è un indicatore, per quanto imperfetto, della presenza di manifattura ad alto valore aggiunto (tendenzialmente orientata alla produzione di "carico generale" unitizzabile), si

comprende che per lo specifico delle esportazioni di carico “unitizzabile” l’area gravitante su Bari è quella maggiormente catalizzatrice di traffici di container o di camionato strada-mare, come si avrà modo di approfondire nei capitoli dedicati al potenziale di traffico del porto.

Taranto risulta essere comunque la seconda provincia in termini di valore delle esportazioni, ma in questo caso specifico, il mercato delle esportazioni di Taranto è collegato a manifattura il cui “output” tende a circolare non unitizzato (produzioni siderurgiche, ecc.).

#### 2.2.2. *Alcuni approfondimenti in una prospettiva di focalizzazione settoriale*

La presentazione del profilo generale, per settori, del retroterra regionale in termini di struttura dell’import-export è il punto di partenza per un’ulteriore e più precisa focalizzazione settoriale di analisi. Tale focalizzazione ha alla base un duplice criterio:

- a) l’importanza economica che il settore, per quel che concerne almeno l’import export, riveste nel contesto produttivo complessivo della regione cuore, in cui si situa il porto di Taranto (Puglia/Basilicata)
- b) il legame attuale (e potenziale) con lo specifico territorio del tarantino, per ragioni collegate alla presenza nel sito di specifiche e importanti attività del settore o, comunque, per la relativa “vicinanza” geografica in una prospettiva di “area di captazione”

La focalizzazione settoriale, oltre a mettere in evidenza i tratti del rapporto fra un comparto e il territorio tarantino, in alcuni casi comprende analisi sull’andamento più ampio del settore anche a livello nazionale, qualora, per importanza del comparto nell’ottica della polarità tarantina, una analisi più ampia sembrasse meritoria.

In quest’ottica si è deciso di approfondire l’analisi dei seguenti settori:

- a) Settore siderurgico
- b) Settore “agrifood”
- c) Settore produzione autoveicoli
- d) Settore petrolifero
- e) Altri settori di interesse locale (cemento, meccanica)

##### **a) Il settore siderurgico**

Rappresenta storicamente il settore fondamentale dell’economia (e dei traffici) dell’area tarantina, ed è tuttora al centro dei processi di sviluppo dell’area.

#### **L’ILVA e il contesto locale**

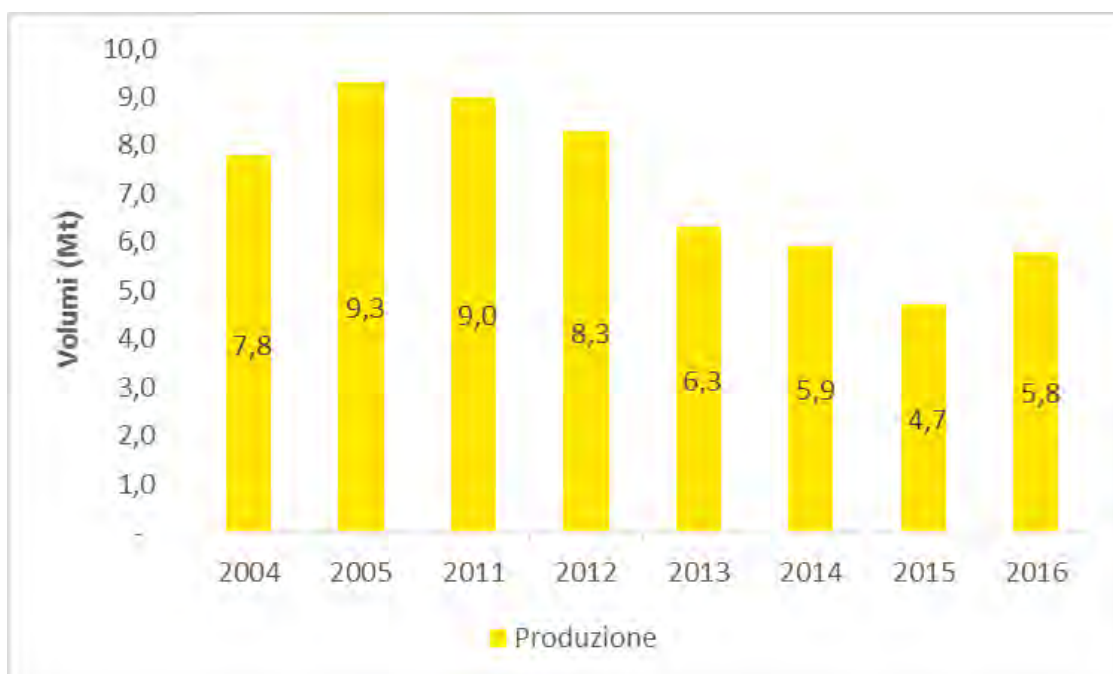
Il Gruppo ILVA, è attivo nella produzione e trasformazione dell’acciaio, è uno degli attori più rilevanti del settore siderurgico italiano ed europeo. Fondato nel 1905, il Gruppo è composto da ILVA S.p.A. e da altre società operative funzionali al processo produttivo. Il Gruppo dispone di numerosi stabilimenti, il più importante dei quali è situato a Taranto e rappresenta il primo polo siderurgico in Europa. Gli altri stabilimenti si trovano a Genova, Novi Ligure, Racconigi, Marghera, Legnaro, Salerno e Paderno Dugnano. Negli anni più recenti, la crescente sensibilità dell’opinione pubblica in tema ambientale, ha alimentato il dibattito sulla nocività delle emissioni degli stabilimenti di Taranto e Genova; dibattito culminato con la chiusura dell’area a caldo di Genova nel 2005 e con il sequestro di quella di Taranto nel 2012. A seguito del Decreto Ministeriale del 21 gennaio 2015 l’ILVA S.p.A. è stata posta in Amministrazione Straordinaria. Nei mesi successivi anche le aziende controllate da ILVA S.p.A. sono state poste in Amministrazione Straordinaria con lo scopo di salvaguardare il patrimonio industriale del Gruppo e ricostruire la consapevolezza del ruolo strategico che il Gruppo riveste per i territori in cui opera e per l’intero Paese. Ad inizio 2016, è stata avviata una procedura internazionale per il trasferimento e la vendita degli asset dell’azienda. Le migliori proposte pervenute ai commissari sono state quella del consorzio Acciaitalia (partecipato da Jindal South West, dal gruppo Arvedi, da Cdp e da Delfin) e quella di Am Investco Italy (joint venture formata dal gruppo Marcegaglia, da ArcelorMittal e da Intesa Sanpaolo). Il 5 Giugno 2017, il Ministro dello Sviluppo Economico Carlo Calenda ha firmato il decreto che autorizza i commissari straordinari a procedere all’aggiudicazione dei complessi aziendali del gruppo ILVA S.p.A ad Am Investco

Italy, per una cifra pari a 1,8 Miliardi di Euro. In conformità a quanto previsto dalle regole della gara è stata prevista un'ulteriore fase negoziale in esclusiva tra i commissari e l'aggiudicatario, finalizzata ad apportare eventuali miglioramenti all'offerta. Tra i miglioramenti si prevede la revisione dei livelli occupazionali, la finalizzazione dell'impegno a perseguire soluzioni tecnologiche più sostenibili, la riduzione dei tempi per la realizzazione degli investimenti ambientali e il rafforzamento delle iniziative previste sul territorio.

Il Gruppo ILVA è attualmente composto da 14.200 addetti e 15 unità produttive che producono circa 5,8 milioni di tonnellate annue di acciaio. ILVA offre un catalogo di prodotti che si rivolge a mercati differenti; in particolare nello stabilimento di Taranto il ciclo produttivo, detto ciclo integrale, parte dalle materie prime, principalmente minerali di ferro e carbone fossile, e si conclude con prodotti finiti in acciaio, tra i quali Coils laminati a caldo neri e decapati, Coils laminati a freddo, Coils zincati a caldo, lamiere da treno quarto e tubi saldati.

I valori produttivi del Gruppo, a fronte della crisi e delle vicissitudini che hanno interessato l'azienda, hanno subito un decremento nel corso degli ultimi anni, come si evince dal grafico seguente.

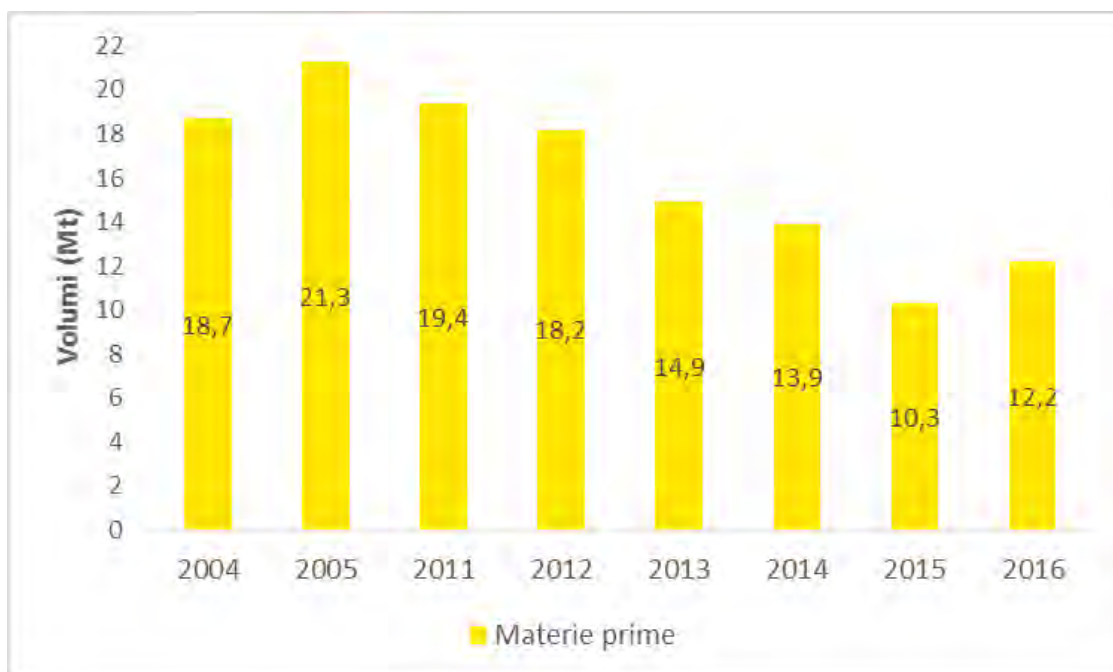
Figura 18: Volumi produttivi ILVA 2004-2005 e 2011-2016



Fonte: Elaborazione EY su fonte<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Fonti: Corriere del Mezzogiorno, Senza Ilva la Puglia perderebbe, 2012 (<http://corrieredelmezzogiorno.corriere.it/lecce/notizie/cronaca/2012/15-ottobre-2012/senza-ilva-puglia-perderebbe-i-traffici-si-ridurrebbero-un-terzo-2112259170682.shtml>); Il Post, Che cos'è l'Ilva di Taranto, 2012 (<http://www.ilpost.it/2012/07/28/che-cose-ilva-di-taranto/>); Tempi, Il romanzo del caso Ilva, una catastrofe italiana, 2014 (<http://www.tempi.it/il-romanzo-del-caso-ilva-una-catastrofe-italiana-ecco-come-abbiamo-distrutto-la-piu-grande-acciaiera-d-europa#.WTb4IuvyiCh>); Quotidiano di Puglia, Ilva: produzione ai minimi, dati in negativo, 2016 ([http://www.quotidianodipuglia.it/taranto/ilva\\_produzione\\_ai\\_minimi\\_dati\\_negativo-1579053.html](http://www.quotidianodipuglia.it/taranto/ilva_produzione_ai_minimi_dati_negativo-1579053.html)); AskaneWS, Ilva, Laghi: in 2016 produzione +23% con 5,8 mln tonnellate, 2017 ([http://www.askanews.it/economia/2017/01/19/ilva-laghi-in-2016-produzione-23-con-58-mln-tonnellate-pn\\_20170119\\_00091/](http://www.askanews.it/economia/2017/01/19/ilva-laghi-in-2016-produzione-23-con-58-mln-tonnellate-pn_20170119_00091/)); Gruppo Ilva, <http://www.gruppoilva.com/it/gruppo-ilva/gruppo-ilva/breve>

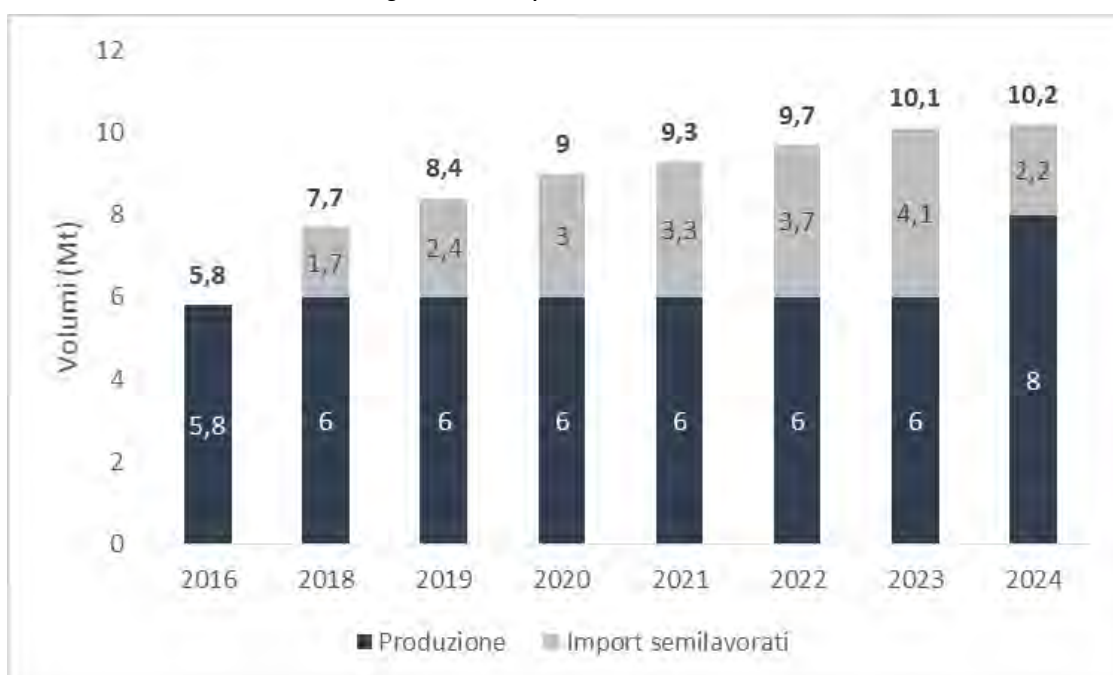
Figura 19: Materie prime ILVA 2004-2005 e 2011-2016



Fonte: Elaborazione EY su fonte Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Il **nuovo piano industriale** proposto da Am Investco Italy prevede di portare l'attuale produzione a 6 milioni di tonnellate annue entro il 2018 e a 8 milioni di tonnellate annue a regime a partire dal 2024. Tra il 2018 e il 2023 inciderà in maniera significativa il tetto produttivo di 6 milioni di tonnellate imposto dal Ministero dell'Ambiente. Il decreto 98/2016, convertito in legge da agosto dello scorso anno, prevede infatti che la parte ambientale sia vagliata preventivamente alle altre componenti dell'offerta e sia considerata propedeutica all'approvazione della stessa.

Figura 20: Volumi produttivi ILVA 2016-2024



Fonte: AM Investco, Piano Industriale management ILVA (2017)

La cordata prevede di massimizzare la capacità produttiva fino a 10,2 milioni di tonnellate con l'apporto di semilavorati (lastre e coils laminati a caldo) importati dagli altri impianti posseduti da ArcelorMittal in Europa, in

quantità crescente compresa tra gli 1,7 milioni di tonnellate del 2018 ed i 4,1 milioni di tonnellate del 2023. I limiti produttivi imposti dal Ministero dell’Ambiente (pari a 6 milioni di tonnellate) hanno un impatto significativo anche sui tagli dell’organico. Infatti, considerando che il parametro occupazionale corrisponde a circa 1000 persone per ogni milione di acciaio liquido prodotto, Am Investco Italy prevede dei tagli che oscillano tra i 4813 e i 5740 addetti tra il 2018 e 2024, che porteranno l’organico dagli attuali 14.200 addetti a 9407 nel 2018 per poi assestarsi a regime a 8.480 nel 2021. A seguito dell’aggiudicazione della gara Am Investco ha previsto però maggiori impegni sul piano occupazionale nell’ottica di portare l’occupazione complessiva a circa 10.000 dipendenti. Un altro punto fondamentale del piano industriale di Am Investco riguarda la ripresa degli investimenti. L’offerta prevede infatti investimenti per circa 2,4 miliardi di Euro, dei quali 1,25 in investimenti tecnologici (tecnologie per la riduzione dell’impatto ambientale quali la separazione magnetica delle scorie fini, nastri trasportatori elettrostatici per contenimento delle polveri, tecnologie per la riduzione dei gas e tecnologie per il trattamento delle acque) e 1,15 in investimenti ambientali (tra i quali 301 milioni destinati alla copertura dei parchi minerari, 196 milioni alle cokerie e 179 milioni al piano acque). ArcelorMittal intende inoltre riattivare l’altoforno 5 nel 2023 (spesa di 225 milioni di euro per la riparazione) e aumentare la colata continua 4 (spesa di 80 milioni di euro per la sostituzione dell’impianto). E’ comunque interesse del contesto tarantino valutare tutte le opportunità di lanciare una politica di supporto allo sviluppo di possibili iniziative per la crescita di un cluster siderurgico locale più ampio, con allargamento nel campo delle attività “a valle”, rispetto a quello attuale collegato alla presenza della polarità siderurgica.

### **Il mercato dell’acciaio italiano**

La specializzazione dell’area tarantina nel settore siderurgico richiede di porre l’attenzione all’intero contesto produttivo nazionale, per le diverse relazioni che esistono e che in futuro si potrebbero stabilire fra situazione a taranto e contesto generale del mercato, anche sul piano dell’uso del porto di Taranto come “porto per il siderurgico” non esclusivamente per il mercato prettamente locale.

In generale, che il comparto siderurgico nazionale debba essere guardato attualmente, nonostante le difficoltà, senza un totale pessimismo, ma anzi, con qualche positivo auspicio, si fonda sul fatto che l’Italia è il dodicesimo paese al mondo per produzione di acciaio, con 23,4 milioni di tonnellate di acciaio grezzo (“crude-steel”) prodotte nel 2016 (l’acciaio grezzo ha rappresentato il 94,8% dell’intera produzione siderurgica italiana in peso).

L’Italia è inoltre il secondo “consumatore” di acciaio a livelli di UE, con 24,2 milioni di tonnellate di consumo apparente (produzione-esportazioni+importazioni) nel 2016. Il trend dopo il periodo critico 2012-2014 è ritornato sopra i 24 milioni di ton fra 2015 e 2016, come si osserva dalla Tab.?.

Ai dati sull’acciaio grezzo si aggiungono quelli della ghisa (6,0 milioni di tonnellate prodotte nel 2016 e 1,6 milioni di ton importate), del minerale di ferro (8,1 milioni di ton importate nel 2016) e del rottame ferroso (4,4 milioni di ton importate nel 2016 e 0,4 milioni esportate).

**Tabella 5: Produzione mondiale di acciaio grezzo: primi 12 paesi produttori (milioni di ton)**

COUNTRY	2016		2015	
	RANK	TONNAGE	RANK	TONNAGE
China	1	808,4	1	803,8
Japan	2	104,8	2	105,1
India	3	95,6	3	89,0
United States	4	78,5	4	78,8
Russia	5	70,8	5	70,9
South Korea	6	68,6	6	69,7
Germany	7	42,1	7	42,7
Turkey	8	33,2	8	31,5
Brazil	9	31,3	9	33,3
Ukraine	10	24,2	10	23,0
Italy	11	23,4	11	22,0
Taiwan, China	12	21,8	12	21,4

Fonte: Worldsteel Association (2017)

**Tabella 6: Consumo apparente dell'Italia di acciaio nell'ambito dell'UE (milioni di ton)**

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Austria	3,6	3,9	3,6	3,5	3,6	3,9	4,0
Belgium - Luxembourg	4,6	5,0	4,2	4,2	4,3	4,3	4,4
Czech Republic	5,5	6,1	5,9	5,9	6,2	6,6	6,7
France	13,1	14,0	12,6	12,6	12,5	12,7	13,0
Germany	36,2	40,7	37,5	38,0	39,6	39,3	40,3
Italy	25,7	26,6	21,5	22,0	22,0	24,6	24,2
Netherlands	3,5	4,1	4,0	3,7	3,5	3,5	3,8
Poland	10,0	11,0	10,4	10,4	12,3	12,6	13,1
Romania	3,3	3,8	3,3	3,3	3,8	4,0	3,7
Spain	13,1	13,1	10,4	10,9	11,6	12,6	12,6
Sweden	3,6	3,9	3,5	3,6	3,4	3,4	3,9
United Kingdom	9,9	10,2	9,6	9,6	10,7	10,5	10,7
Other EU (28)	14,7	14,6	14,0	14,7	15,6	16,0	17,1

Fonte: Worldsteel Association (2017)

**Il ruolo Italiano nell'Import-export di acciaio è complessivamente rilevante e soprattutto risulta equilibrato quantitativamente in entrata e uscita.** Tali quantità hanno naturalmente implicazioni anche sul lato del commercio marittimo.

Nel 2016 l'Italia, come si osserva nella Tab. 7, ha esportato 17,9 milioni di ton e ha importato 19,6 milioni di ton.

**Tabella 7: Import export dei principali importatori e importatori di acciaio mondiale**

RANK	TOTAL EXPORTS	Mt	RANK	TOTAL IMPORTS	Mt
1	China	108,1	1	European Union (28)	40,4
2	Japan	40,5	2	United States	30,9
3	Russia	31,2	3	Germany	25,5
4	South Korea	30,6	4	South Korea	23,3
5	European Union (28)	29,9	5	Italy	19,6
6	Germany	25,1	6	Vietnam	19,5
7	Ukraine	18,2	7	Thailand	17,6
8	Italy	17,9	8	Turkey	17,0
9	Belgium	16,7	9	France	14,6
10	Turkey	15,3	10	China	13,6
11	France	13,7	11	Belgium	13,0
12	Brazil	13,4	12	Indonesia	12,6
13	Taiwan, China	12,2	13	Mexico	12,5
14	India	10,3	14	Poland	10,1
15	Netherlands	10,2	15	India	9,9
16	Spain	9,3	16	Spain	9,4
17	United States	9,2	17	Egypt	9,2
18	Austria	7,3	18	Netherlands	8,4
19	Canada	5,8	19	Taiwan, China	7,9
20	Iran	5,7	20	Canada	7,7

Fonte: Worldsteel Association (2017)

La tabella delle esportazioni mette in evidenza, a livello mondiale, il ruolo ormai dominante dei paesi dell'estremo Oriente come esportatori, fra i quali spicca la Cina.

La questione dei dazi alle importazioni nel settore dell'acciaio, elemento ancora incerto, costituirà sicuramente un fattore fondamentale che potrà determinare, anche per l'Italia, il tasso di incremento dell'import di acciaio, ad esempio dall'Estremo Oriente.

Nonostante l'acciaio sia un bene che in termini economici non conviene spostare eccessivamente, e vi siano gli spazi di politiche di "calmieramento" delle importazioni, vi sono ragionevoli attese per un possibile incremento proporzionale dell'import-export.

Dal lato dell'import, il possibile (per quanto collegato a fattori politici) incremento delle importazioni orientali, collegato al quadro molto dinamico e diversificato del settore a livello mondiale, e da quello dell'export, il potenziale competitivo elevato sul piano delle qualità dell'acciaio italiano, rendono comunque la via marittima "orientale" (sia verso Estremo Oriente che altre destinazioni, come esempio il "Middle East") una opportunità di interscambio destinata ad acquisire comunque un crescente ruolo potenziale.

Va ricordato in generale che fra 2016 e 2017, l'industria siderurgica italiana ha mostrato nel suo complesso notevole vivacità sul piano delle acquisizioni/dismissioni a fini di concentrazione e di razionalizzazione delle produzioni, con segnali che lasciano intravedere una fase per certi versi nuova e potenzialmente molto vivace del settore, anche sul piano dell'innovazione logistica.

In Italia, la concentrazione territoriale delle produzioni e lavorazioni siderurgiche in zone relativamente ben definite (oltre che Taranto al Sud e la zona nord-tirrenica diversi attualmente la produzione è concentrata in nuclei territoriali nella Pianura Padana, con le agglomerazioni maggiori nella zona del Bresciano ma anche nelle aree di Verona) ha come conseguenza che il porto di Taranto, di principio, non è in una posizione favorevolissima per diventare un punto logistico di interscambio terra/mare per l'acciaio italiano.

Tuttavia, come si discuterà nelle parti dedicate alle prospettive di traffico nel porto, va rilevato che in prospettiva, **il potenziale di massa critica localizzato a priori nel tarantino costituisce comunque un'attrattiva interessante per operatori logistici specializzati che volessero attivare reti distributive basate sulla ottimizzazione del viaggio marittimo** (evitando i costi della "risalita" nell'Adriatico o nel Tirreno) e capaci di sfruttare le performance migliorate della logistica ferroviaria lungo la linea "Adriatica". Se l'opzione ferroviaria permettesse il raggiungimento di buoni livelli di efficienza lungo la catena logistica, Taranto potrebbe realmente diventare un contesto di primissimo interesse per la localizzazione di depositi di ampie dimensioni, che potrebbero fungere da piattaforme per collegarsi alla siderurgia delle aree poste più settentrione, sia in ingresso che in uscita dal paese, anche in sinergia con altri traffici di break-bulk. Il settore siderurgico, che vede la presenza di diversi stabilimenti raccordati, è fra l'altro uno dei più adatti a sviluppare, come si dirà, la logistica ferroviaria.

#### ***b) Il settore dell'"Agrifood"***

Il settore Agrifood (che comprende sia il segmento agricolo che quello dell'alimentare) non è un settore annoverabile fra le componenti più significative dell'area tarantina. Esso costituisce però, come osservato in precedenza, un **settore di fondamentale importanza per l'economia pugliese** e che, soprattutto, è caratterizzato da una **notevole propensione ad un ulteriore sviluppo dei potenziali di import-export**. Per questo, al di là dei dati generali, merita porre in rilievo alcuni specifici tratti. Come messo anche in evidenza dal più aggiornato studio sul comparto<sup>19</sup>, il sistema della produzione è attualmente ancora fortemente orientato alle vendite e agli acquisti infra-regionali.

Il settore dei **beni alimentari** (con bevande e tabacco) è quello a maggiore valore aggiunto, e ha comunque mostrato fra 2013 e 2015 valori di import-export oscillanti fra i 2,9 Miliardi del 2013 e i 3,5 miliardi del 2014 e del 2015, crescendo di quota nel complesso dell'import - export regionale, fino a superare il 20% nel 2015.

Le "esportazioni" nell'agricoltura sono prevalentemente dirette alle altre regioni italiane: i 2,3 miliardi di euro di prodotti agricoli venduti fuori dalla Puglia sono in realtà di natura interregionale e sono superiori di 3,4 volte rispetto alle esportazioni verso l'estero. Gran parte della produzione che esce dai confini regionali, viene dunque venduta "in prossimità", vale a dire in larga misura in Campania (27% circa del totale), nel mercato emiliano che assorbe circa il

---

<sup>19</sup> SRM (2017), Puglia e Sviluppo Economico - Il possibile ruolo di Agromed per la crescita del Territorio

15% dell'export primario agricolo pugliese seguito da quello Laziale. Poco meno del 10% è istradato verso la Lombardia.

Sempre secondo lo studio di SRM, anche "l'industria alimentare regionale privilegia, e in misura ancor più forte rispetto all'agricoltura le destinazioni di prossimità. L'importo dell'export interregionale dell'industria alimentare pugliese è però pari a 13 volte il valore delle esportazioni interregionali agricole, segnalando come, pur con un posizionamento di mercato nelle regioni italiane non ottimale, l'industria di trasformazione regionale riesca a aggiungere molto valore al prodotto locale rispetto al comparto primario".

Proporzionalmente alla produzione, le esportazioni verso l'estero della Puglia sono dunque ancora deboli rispetto al potenziale, ma mostrano una notevole propensione marittima, visto che, sempre secondo lo studio di SRM "nel 2015 le esportazioni pugliesi verso i 28 Paesi della UE –sono diminuite del 5,1%, risultando come tali inferiori al 50% del totale regionale. Più in particolare la flessione dell'export è stata del 7,7% verso i Paesi dell'area dell'euro, mentre sono aumentate del 35,5% verso il Nord America, del 61,8% verso l'America centro-meridionale e del 29,5% verso l'Asia (..) Le esportazioni destinate al Nord America, all'America centro-meridionale e all'Asia, sono ammontate nel 2015 a poco più di 2 miliardi pari al 25% del totale".

Rileva lo stesso studio come la Puglia, abbia anche una forte propensione ad importare nello stesso settore dell'agro-alimentare e in particolare, prodotti zootecnici, lattiero-caseari, frutta fresca, esotica e secca, caffè, superalcolici, e più di recente oli ed oli vegetali " di biodiesel" da altri Paesi del Mediterraneo, oltre che cereali, dagli Stati Uniti, dall'Australia e dall'Ucraina. La conclusione a cui giunge il lavoro di SRM è che "l'industria di trasformazione alimentare è un asset preziosissimo dell'economia pugliese, in grado di esercitare effetti di produzione di ricchezza aggiuntiva molto rilevanti, anche a servizio di altri settori ed altre aree del Paese" ma che richiede supporti proprio sul piano della logistica per l'import-export internazionale via mare.

### ***c) Il settore della produzione autoveicoli ("automotive")***

Il settore dell'automotive non trova attualmente nell'area strattamente tarantina specifici riferimenti, né sul lato produttivo né su quello logistico. Tuttavia, per quel che concerne il retroterra ravvicinato, il porto di Taranto, sebbene non in posizione di indiscusso porto primario naturale, è localizzato in una zona di gravitazione di interesse per l'industria dell'auto localizzata nell'area centro-meridionale del Paese, in considerazione della presenza degli stabilimenti di Melfi (Basilicata). A questi si aggiungono, benché collocati più a nord, quelli di Atessa, località del Chietino lungo la dorsale Adriatica.

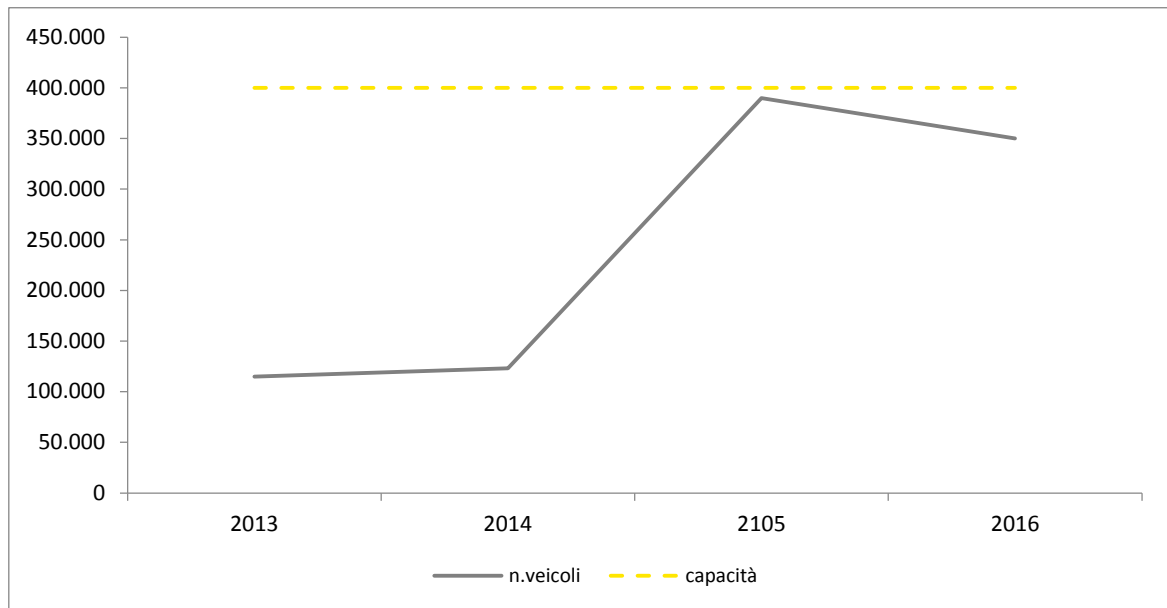
Il settore merita comunque di essere preso in considerazione come settore di interesse anche in una prospettiva di valutazione dei potenziali logistici, benché vada segnalato da subito che la compatibilità fra logistica di autovetture ed emissioni polverose in area portuale (come quelle comunque possibili in zone dove si tratta rinfusa o si praticano processi siderurgici di altoforno) è in generale considerata bassa.

Gli impianti produttivi di Melfi, dichiarati dall'impresa proprietaria (FCA - Fiat Chrysler Automobies) caratterizzati da un potenziale di 400.000 veicoli annui, sono stati interessati recentemente da una dinamica di sviluppo fondata sulla produzione di alcuni modelli di successo destinati in parte anche all'esportazione, che recentemente è decelerata a causa di turbolenze sul segmento "diesel" da un lato e dall'uscita di modelli vecchi dalla gamma di produzione dall'altro. L'andamento, rispetto al potenziale massimo attuale dell'impianto, è quello descritto nel grafico in Fig.18. In ogni caso, l'aspettativa è quella di una ripresa, anche in considerazione dei segnali ottimistici che provengono dal mercato della produzione di autovetture in Italia. Come si osserva anche dai dati più sotto riportati relativi alla produzione complessiva di veicoli in Italia, si osserva l'incidenza assoluta posseduta da Melfi nel panorama nazionale della produzione di autovetture.

Per Melfi, va sottolineato che vi sono stati recentemente segnali di interessamento per l'avvio di una logistica marittima focalizzata sul porto di Gioia Tauro.



**Figura 21: Stabilimento Melfi – Andamento della produzione (veicoli) 2013-2016**



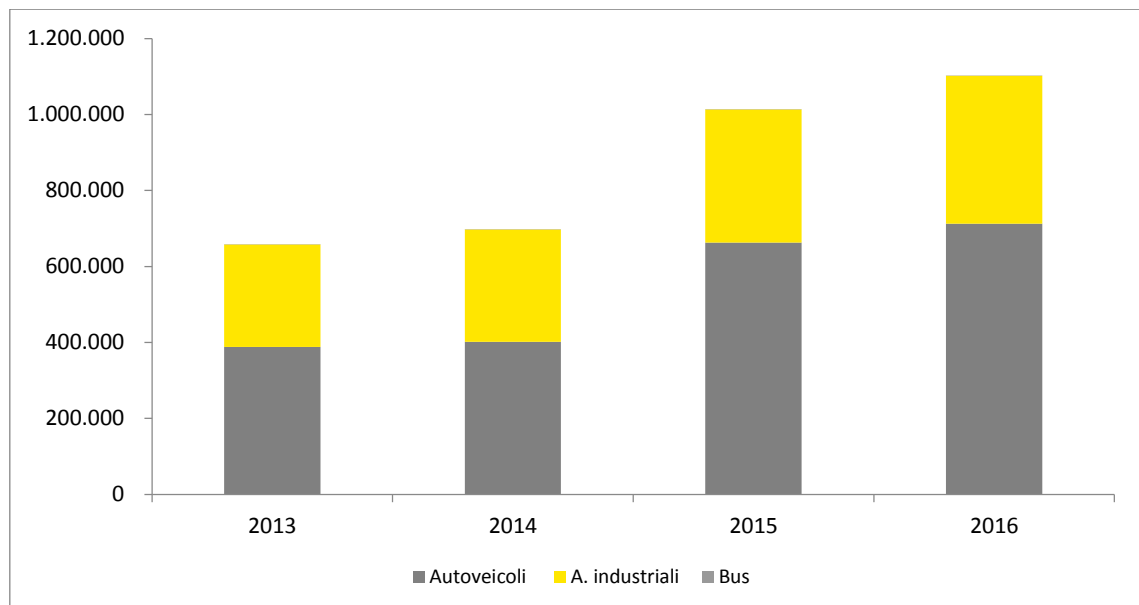
Fonte: Elaborazione EY su fonti varie

Ad Atesa (provincia di Chieti), lungo l'asse adriatico, in vicinanza di Ortona, si producono inoltre sia motoveicoli (circa 80.000 scooter all'anno nel 2016) che furgoni (29.0000 unità nel 2016, con ulteriori prospettive di sviluppo). Attualmente, la logistica in esportazione degli autoveicoli dallo stabilimento di Atesa utilizza soluzioni differenziate, fra le quali si comprendono l'utilizzo di porti (compreso quello naturale di Ortona, nonostante i limiti infrastrutturali).

La produzione e l'import-export dell'autoveicolo in Italia

Una lettura del mercato della produzione di autoveicoli e dei suoi potenziali di esportazione merita comunque di essere realizzata prendendo come riferimento l'intero panorama nazionale, per mettere in luce il rilievo assoluto di questa filiera industriale del paese e il suo recente trend espansivo, dopo alcuni anni di difficoltà, come illustrato dal grafico in Fig.19.

**Figura 22: Italia della produzione italiana di veicoli nuovi**



Fonte: Elaborazione EY su fonte ANFIA

Per quel che concerne poi lo specifico ambito dell'import-export del settore auto-motive in Italia, si rileva che nel 2016 l'export degli autoveicoli (escludendo quindi la componentistica) è ammontato a 21,21 miliardi di euro (+6,3% rispetto al 2015) valendo il 5,1% di tutte le esportazioni nazionali, mentre l'import ha raggiunto 30,18 miliardi di euro (+23,3% rispetto al 2015) valendo l'8,3% di tutte le importazioni. L'export di autoveicoli verso i Paesi Ue ha raggiunto nel 2016 i 12,14 miliardi di euro, crescendo del 12%, mentre è valso 9,07 miliardi verso i Paesi extra Ue, in calo dello 0,6%.

Tra i Paesi europei non-Ue, area maggiormente rilevante per il ruolo del trasporto marittimo, l'export verso la Turchia ha rappresentato 0,62 miliardi (-0,1%). Verso i Paesi extra Ue, l'export nel 2016 è stato di circa 4 miliardi verso gli USA (-5,3%), di 0,81 miliardi verso la Cina (+67,5%) e di 0,70 miliardi verso il Giappone (+27,6%). L'export verso questi paesi ha costituito il 61% delle esportazioni extra Ue del settore e il 26% delle esportazioni complessive di autoveicoli.

Le importazioni di autoveicoli hanno raggiunto nel 2016 i 24,63 miliardi di euro dai Paesi Ue (+20,1%) e 5,55 miliardi dai Paesi extra Ue (+39,8%).

Tra i Paesi europei non Ue, si è evidenziato il valore dell'import dalla Turchia, per 2,45 miliardi (+70%). Tra i Paesi extra Ue, l'import dal Giappone ha raggiunto 0,80 miliardi (+95,5%) e dai Paesi ASEAN (+121%) 0,21 miliardi. Secondo l'ANFIA, l'associazione che riunisce i produttori del settore "automotive", nel 2016 le esportazioni dell'industria automotive complessive, compresa la componentistica, hanno superato i 39 miliardi di euro (+3,5% rispetto al 2015), mentre le importazioni hanno contato per oltre 43 miliardi (+17%).

#### **d) Il settore petrolifero**

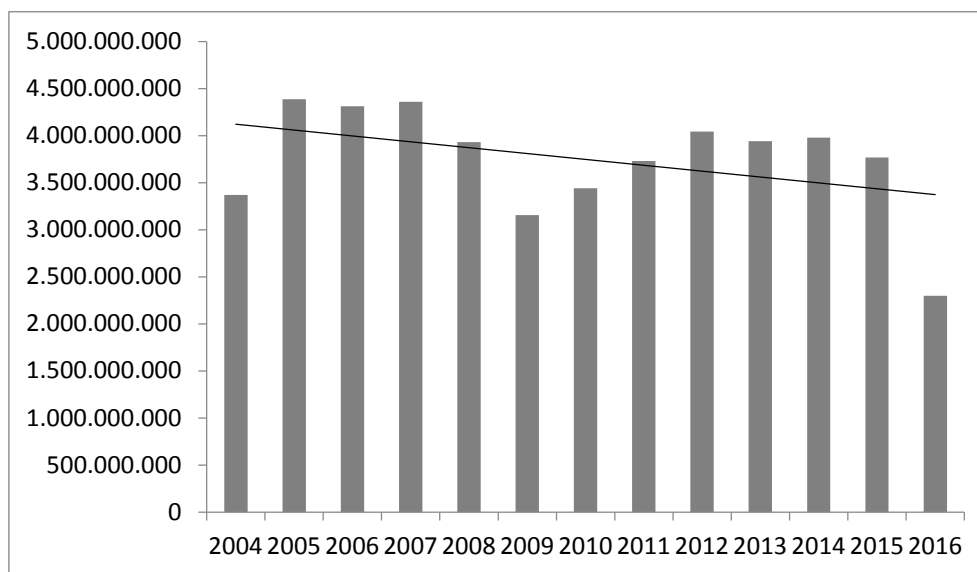
La scelta di focalizzare il settore petrolifero, sebbene in una dimensione regionale, è che l'area di Taranto è la sede di una importante raffineria di proprietà di Refining&Marketing di Eni, con un potenziale di 6 milioni di tonnellate annue, attualmente sfruttato per circa 4,2 di produzione destinati in parte all'estero e in parte alla fornitura delle regioni orientali dell'Italia meridionale.

La raffineria Eni tratta petrolio greggio proveniente via mare dal Medioriente e del Nord Africa oltre a ricevere petrolio greggio via terra, dai giacimenti situati nell'area della Basilicata. Nel sito di Taranto si realizzano importazioni di greggio e spedizioni sia di greggio (proveniente dalla Basilicata) che di prodotti, come si osserverà più oltre nel cap.8.

Per quel che concerne l'ambito produttivo della Basilicata esso presenta, sul piano delle riserve di giacimenti, notevoli potenziali di sviluppo. E' tuttavia caratterizzato da alcune importanti incertezze dovute all'elevato livello di dissenso da parte delle popolazioni (e in una certa misura delle stesse amministrazioni locali) nei confronti degli investimenti di un settore ritenuto capace di apportare danni al contesto locale, fattore che determina comunque un certo livello di incertezza sulle aspettative di sviluppo delle produzioni.

Il grafico seguente evidenzia l'andamento delle estrazioni di petrolio greggio dai vari siti della Regione Basilicata fra 2004 e 2016, in cui si evidenzia la tendenza oscillante e comunque una notevole riduzione nel corso del 2016 (con una tendenza confermata anche nel 2017).

Figura 23: Produzione di petrolio greggio nei siti della Basilicata (Kg)



Fonte: Elaborazione EY da dati del Ministero dello Sviluppo Economico

#### e) Altri settori: cemento e meccanica/impianti

L'attenzione verso il settore del cemento è collegato al fatto che nell'area industriale di Taranto è localizzata un'impresa del Gruppo "**Cementir**", multinazionale italiana, la quale dispone a Taranto di una cementeria che utilizza loppe del siderurgico per cemento d'altoforno. Cementir Italia è uno dei principali produttori di cemento e calcestruzzo in Italia. La società è controllata dalla Cementir Holding SpA, attiva in campo internazionale nel settore dei materiali da costruzione.

La meccanica, nella specie delle industrie produttrici di grandi impianti che utilizzano intensivamente il mare per le esportazioni, è di interesse per l'area tarantina in relazione alla localizzazione a Taranto di un'impresa leader nel settore delle pale eoliche, vale a dire "**Vestas**".

Altra realtà connessa agli impianti è rappresentata dall'**Arsenale della Marina Militare di Taranto (Mar Piccolo)**, con circa 1.453 dipendenti, è il più grande d'Italia insieme a quello di La Spezia. L'Arsenale occupa un'area di oltre 90 ettari, ha un fronte a mare di circa 3 Km con uno sviluppo di 4,5 Km di banchine. Dovendo assicurare la disponibilità e la prontezza operativa delle Navi della Marina Militare, interviene per la manutenzione e la riparazione di apparati ed impianti altamente tecnologici e provvede al supporto necessario ad una nave per lavori quali l'erogazione di aria compressa, acqua, energia elettrica, disponibilità di mezzi di trasporto e di sollevamento e bacini di carenaggio. Quindi, per i particolari compiti ad esso devoluti, l'Arsenale, oltre a rappresentare uno stabilimento di lavoro vero e proprio, costituisce una struttura tecnico-logistica di grande rilievo. Recentemente inoltre il ministero della Difesa ha assegnato allo stabilimento industriale la manutenzione di due nuove unità.

L'esplorazione del tessuto economico regionale dell'area di Puglia e Basilicata ha permesso di mettere in rilievo, in generale, la struttura economica dell'import-export dell'area, facendo emergere un contesto che è caratterizzabile da una ricca gamma di prodotti, fra i quali emergono, tuttavia, alcune gamme che hanno connessioni attuali o potenziali con il contesto della portualità tarantina.

Per cercare di individuare con maggior precisione quali dei settori e quali filiere sono di maggior interesse, anche in prospettiva, per la portualità tarantina (sia in una visione di crescita "organica" che di "innovazione" del quadro merceologico) è necessario cominciare a **verificare alcuni caratteri di accessibilità del retroterra tarantino sul piano dei trasporti**.

Nel paragrafo 8 si illustrerà con precisione l'estensione spaziale dell'area di mercato del porto geografico con una analisi di accessibilità.

Come si vedrà, per il trasporto stradale, nell'ambito delle regioni produttive, l'area di influenza corrisponde ad alcune aree della Puglia e importanti porzioni della Basilicata.

Potenzialmente più ampia è l'area raggiungibile dal trasporto ferroviario, che permette di raggiungere in modo sufficientemente competitivo diverse aree lungo la dorsale adriatica, fino a raggiungere, verso Nord, la pianura padana, con centro di riferimento lo snodo ferroviario di Bologna. Inoltre, la ferrovia rende economicamente accessibili alcune aree più occidentali dell'Italia centrale e meridionale (Campania e Lazio).

In base alle analisi svolte in precedenza, per tentare una prima identificazione dei potenziali di interesse per il porto di Taranto in un'ottica di sviluppo del traffico si possono fare le seguenti considerazioni.

- a) Per i **mercati del carico generale di filiere non specializzate** (anche ad alto valore e bassi volumi assoluti quali calzature, abbigliamento, piccola meccanica, una parte dell'agro-alimentare) che viaggiano unitizzati per destinazioni servite da linee container, non si intravede uno specifico interesse per il porto di Taranto. Tali traffici tendono a ripartirsi su diversi porti, in relazione alla vicinanza geografica e alla ricchezza dei servizi di linea. L'area del Barese è la parte del territorio che maggiormente contiene tali produzioni e che offre anche opportunità di accesso a porti di prossimità serviti da servizi di linea anche se feeder (es. Bari stessa – sia con container che con linee di Ro-Ro per alcuni paesi, quali la Grecia) o più lontani (es. Campania, per le spedizioni oceaniche) ma che sono tradizionalmente, per la vicinanza a grossi mercati, attrattori di molteplici servizi di linea. Tali filiere mostrano pertanto interesse non prioritario per il porto di Taranto.
- b) Per **alcuni mercati industriali**, collocati nell'ambito tarantino, quali il **cemento**, ma anche il **petrolio**, in generale si può parlare di una prospettiva di interesse moderato, nel senso che non sono ravvisabili mutamenti strutturali nei flussi e nei modelli di traffico, benché negli idrocarburi i problemi di approvvigionamento dalla Basilicata potrebbero ridurre la competitività degli impianti. Per la **meccanica** dei grandi impianti, è possibile immaginare nella localizzazione di qualche ulteriore produttore nel caso di una maggiore dinamica di insediamento industriale nell'area.
- c) La **filiera dell'Agri-food**, per quantità assolute, tendenze e soprattutto potenziali inespressi, presenta potenziali di notevole interesse e rilevanza nella componente di sviluppo import-export per mercati da servire con il Ro-Ro che potrebbero essere interessati a collegarsi a filiere produttive basate su alcune piattaforme del freddo e di logistica specializzata. La posizione non particolarmente centrale di Taranto nel mercato di produzione e consumo pone alcuni interrogativi, ma la presenza di infrastrutture logistiche già realizzate per la catena del freddo offre delle prospettive nell'ottica dell'innovazione di traffico.
- d) La **filiera dell'Automotive**, localizzata a distanze non eccessive da Taranto e servibile via ferrovia, in teoria, presenta notevole rilevanza potenziale e potrebbe essere interessata da localizzazioni portuali innovative caratterizzate da disponibilità di spazi, ottima accessibilità marittima e buona logistica ferroviaria. Rimanendo l'incognita del rischio polveri, è un settore che, anche per la prevedibile dinamica dell'import-export, può considerarsi comunque oggetto di attenzione per crescita nuova di traffico.
- e) La **filiera dell'acciaio** rimane di interesse notevolissimo, non solo in un'ottica di crescita di volumi collegati al risviluppo dell'area siderurgica in corso e alla possibile nascita di un ulteriore indotto, ma anche per l'opportunità che la specializzazione dell'area e l'elevata presenza di flussi (anche di prodotti e semilavorati) incentivi la localizzazione di operatori interessati, anche come terminalisti, ad una logistica "break-bulk" con opportunità di utilizzare le vaste aree a disposizione e una accessibilità ferroviaria in ulteriore miglioramento, anche per servire aree più settentrionali del paese. La base di traffico del siderurgico, potrebbe favorire inoltre la complementarietà con ulteriori traffici, anche leggeri, quali, tipicamente prodotti forestali.

## PARTE II. LA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA-PAESE E I PORTI ITALIANI

### 3. LE STRATEGIE NAZIONALI PER IL SISTEMA MARE

#### 3.1. Connettere l'Italia e il nuovo Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti e della Logistica

Con il documento “Connettere l'Italia - Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica” (2016) il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha avviato un processo di pianificazione strategica delle politiche infrastrutturali che, dopo un quindicennio caratterizzato dalla polverizzazione delle risorse finanziarie in un gran numero di grandi opere, intende ora sistematizzare gli investimenti pubblici dentro un quadro coerente ed unitario, come richiesto peraltro dalla Commissione Europea. Pertanto, “Connettere l'Italia”, assieme al suo aggiornamento “I fabbisogni e i progetti infrastrutturali” (allegato al Documento di Economia e Finanza 2017), rappresenta il documento in cui trovano coerenza le diverse strategie settoriali, ed in cui si propone una pianificazione organica di tutte le opere infrastrutturali di rilevanza nazionale per i trasporti e la logistica.

“Connettere l'Italia” mira a rilanciare la competitività del Paese attraverso la costruzione di connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati verso l'Europa ed il Mediterraneo, tali da consentire la piena mobilità di persone e merci e da servire alcuni “mercati strategici” specifici, rappresentati dai luoghi di lavoro, dai poli manifatturieri e dalle destinazioni turistiche. Per la realizzazione di tale scenario, il documento definisce quattro obiettivi strategici di medio-lungo periodo:

- L'incremento dell'accessibilità ai territori, all'Europa e al Mediterraneo;
- Il miglioramento della qualità della vita e della competitività delle aree urbane;
- Il sostegno alle politiche industriali di filiera;
- Il perseguimento di una mobilità sostenibile e sicura.

Coerentemente con le strategie definite dall'Unione Europea, “Connettere l'Italia” identifica nel trasporto marittimo e nell'intera filiera logistica ad esso collegata uno dei driver per il perseguimento degli obiettivi. Tra le strategie, infatti, assume un ruolo centrale la “Cura dell'acqua”, che assieme alla “Cura del ferro” costituisce un pilastro dell'azione di governo per il raggiungimento dei target di decarbonizzazione dei trasporti. Tra le linee di intervento riconducibili alla “Cura dell'Acqua”, si annoverano:

- L'incentivazione del trasporto ferroviario intermodale;
- Il miglioramento della catena intermodale nei porti;
- La piena interoperabilità tra sistemi informativi e tecnologici nei porti e lungo la catena logistica;
- L'impiego di ITS per la gestione multimodale dei trasporti e della logistica, la creazione di un quadro adeguato per consentire la tracciabilità delle merci in tempo reale.

In aggiunta, l'aggiornamento 2017 di “Connettere l'Italia” identifica i fabbisogni infrastrutturali del sistema portuale nazionale, definendo programmi di intervento trasversali, relativi ai seguenti ambiti tematici:

- **Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma è finalizzato a garantire la manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, ed include interventi su banchine, piazzali, darsene e viabilità interna portuale.
- **Digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma è diretto a proseguire nel percorso di efficientamento della catena logistica per mezzo di interventi di digitalizzazione e promozione di applicazioni ICT, e mira in particolare all'estensione del modello integrato PMIS-PCS-AIDA-PLN/*preclearing+fast corridors* a tutti i porti core e *comprehensive* italiani.
- **Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede l'identificazione delle iniziative infrastrutturali utili ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della *catchment* area di ciascun porto, al fine di generare condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l'inoltro terrestre dei container su ferro.
- **Ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle *catchment area* di riferimento.

- **Accessibilità marittima:** il programma include interventi utili a migliorare l'accessibilità marittima, al fine di rendere possibile accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre.
- **Efficientamento energetico ed ambientale:** il programma mira ad incrementare in modo significativo la sostenibilità ambientale dei porti italiani, in coerenza con gli Obiettivi strategici del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.
- **Waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** il programma include interventi per l'adeguamento dei servizi di accoglienza a terra, lo sviluppo di terminal crociere laddove necessari, e la valorizzazione dei *waterfront* urbani, nell'ottica di migliorare il rapporto porto-città.
- **Attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti.
- **Aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, interventi per l'aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

### 3.2. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Se "Connettere l'Italia" guarda in ottica di sistema alle politiche infrastrutturali – ivi incluse quelle per il settore marittimo/portuale, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è il documento programmatico che identifica un modello di sviluppo per il Sistema Mare e definisce in dettaglio un catalogo di azioni strategiche per i settori della portualità e della logistica.

Redatto in piena continuità con le strategie dell'Unione Europea, e con le raccomandazioni comunitarie specifiche per l'Italia, il Piano ruota attorno al concetto di *Sistema Mare*, inteso come il complesso di *stakeholders* - attori istituzionali, operatori commerciali, utenti e infrastrutture - che necessitano di una *vision* condivisa e di una *governance* unitaria. La logica sottostante il Piano, pertanto, prevede che il *Sistema Mare* sia messo in condizione non solo di funzionare in modo efficiente, ma anche di competere in uno scenario internazionale sempre più concorrenziale, facendo perno sull'attivazione di sinergie interne al Sistema e sul superamento di *silos* legati alle scelte autonome dei singoli scali portuali.

Gli Obiettivi strategici del PSNPL sono dieci:

1. **Semplificazione e snellimento:** riduzione di tempi e costi di transito delle merci, ottimizzazione delle procedure approvative delle opere e delle tempistiche di realizzazione degli interventi.
2. **Concorrenza, trasparenza e *upgrading* dei servizi:** miglioramento dell'efficienza e dell'efficacia dei Servizi Tecnico-Nautici; uniformità delle condizioni di accesso alle concessioni demaniali; uniformità delle condizioni del lavoro portuale; aumento della concorrenza e della trasparenza nei porti italiani.
3. **Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri:** miglioramento dell'accessibilità lato terra e lato mare dei porti, attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari di inoltro terrestre delle merci dai porti e la promozione di nuovi servizi e collegamenti marittimi a supporto di mercati e di filiere logistiche con il maggiore potenziale di crescita e creazione di valore aggiunto.
4. **Integrazione del Sistema Logistico:** miglioramento della qualità e della competitività dei servizi logistici forniti dentro e fuori il porto attraverso l'integrazione funzionale e gestionale dei sistemi portuali con gli interporti e con le piattaforme logistiche.
5. **Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali:** rimozione dei limiti infrastrutturali, agendo sul recupero e ammodernamento del capitale infrastrutturale esistente, nonché sui colli di bottiglia dei collegamenti ferroviari e stradali per l'accessibilità di breve e lungo raggio ai porti, anche mediante il ricorso a modalità di finanziamento pubblico-privato.
6. **Innovazione:** diffusione di *Intelligent Transport Systems* per la gestione delle operazioni portuali, anche mettendo in connessione università e centri di ricerca con il territorio e con il tessuto industriale collegato alla portualità e alla logistica.
7. **Sostenibilità:** riduzione dell'impatto dei porti sull'ambiente in termini globali (gas serra) e locali, attraverso l'adozione di misure orientate a risparmio ed efficienza energetica, integrate alle tecnologie di produzione e sfruttamento delle fonti rinnovabili.
8. **Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie:** pianificazione centralizzata e pluriennale delle risorse finanziarie per le infrastrutture, da garantirsi anche attraverso il redigendo Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP).
9. **Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale:** rafforzamento delle funzioni di coordinamento nazionale e delle strutture ad esso deputate; ampio coinvolgimento degli stakeholder.
10. **Attualizzazione della governance del Sistema Mare:** riforma della *governance* portuale, per valorizzare l'azione del Sistema come un attore unico e strutturato, e superare l'"individualismo portuale" mediante una logica di accorpamento delle Autorità Portuali ex L. 84/1994.

### 3.2.1. *Lo stato di attuazione del PSNPL*

A valle dell'adozione del PSNPL, numerosi provvedimenti attuativi sono stati introdotti, con riferimento principalmente a due ambiti di intervento definiti dal Piano: la semplificazione delle procedure e la governance portuale.

Per quanto attiene alla **semplificazione**, è stato definito un quadro regolamentare chiaro, con procedure certe e semplici, per la disciplina degli interventi di escavo e dragaggio; è stato istituito lo Sportello unico doganale e dei controlli, che prevede il coordinamento dei controlli in entrata ed in uscita della merce affidato ad un unico soggetto (Agenzia delle Dogane e dei Monopoli); è stato definito altresì il perimetro dello sdoganamento a mare "Pre-clearing", cioè la procedura di sdoganamento anticipato delle merci effettuato mentre la nave è in navigazione, verso il porto di destinazione finale, attraverso l'invio telematico del manifesto doganale; lo sdoganamento a destino "Fast corridor", cioè la creazione di corridoi doganali semplificati e controllati dalla Piattaforma Logistica Nazionale; è stata avviata la digitalizzazione della Catena Logistica. In termini di **governance portuale**, invece, è stato approvato il **D.Lgs. 169/2016**, che emenda in modo significativo la L. 84/1994 che istituiva e regolava le Autorità Portuali. Tale norma istituzionalizza la Risorsa Mare come un sistema integrato: essa, infatti, ridisegna l'intero assetto dei porti nazionali attraverso la riorganizzazione delle 24 Autorità Portuali preesistenti ed il loro accorpamento in 15 Autorità di Sistema Portuale, investite di funzioni nuove e messe in stretta connessione con una cabina di regia istituita ad hoc presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Tra tali funzioni rileva quella relativa alla pianificazione strategica di grandi

investimenti, alla promozione al marketing, da svolgere non solo in coerenza con le strategie nazionali ed europee, ma anche in sinergia con le altre AdSP. L'obiettivo è quello di direzionare le scelte strategiche e gli investimenti valorizzando le peculiarità dei territori e degli scali portuali rientranti nella giurisdizione di ciascuna AdSP e stimolando una concorrenza costruttiva all'interno del Sistema-paese. Il ciclo di nomine dei nuovi Presidenti delle AdSP è stato recentemente ultimato. Proprio in quest'ottica il D.Lgs. 169/2016 assegna ai Piani Operativi Triennali delle nuove AdSP un ruolo di pianificazione di più alto livello che definisca la visione del porto e le azioni di breve periodo solo come un avvio del percorso di realizzazione della visione identificata. In linea con tali dettami, AdSP Taranto sta assolvendo un ruolo pionieristico con l'elaborazione del presente POT.

### 3.2.2. *Attività di rilancio trasporto ferroviario (Cura del ferro)*

Nelle strategie nazionali, la Cura del ferro è complementare alla cura dell'acqua. Al fine di raggiungere i target nazionali ed europei in termini di shift modale verso il trasporto su ferro, il Governo ha dato impulso al programma di *Azioni per il Rilancio del Trasporto Ferroviario delle Merci*, che ha visto una prima fase di confronto aperto tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e gli stakeholder di settore. Ad esito di tale percorso partenariale, la Struttura Tecnica di Missione del MIT ha individuato un pacchetto di azioni o interventi relativi alle seguenti tematiche:

1. AV/AC per le merci
2. Facilitazioni per il Trasporto Combinato
3. Fast Corridor Ferroviario
4. Incentivi
5. Interporti
6. Macchinisti (interinale, Unico, formazione)
7. Manovra Ferroviaria
8. Merci Pericolose
9. Pianificazione
10. Sicurezza
11. Traffico diffuso
12. Trasporto Rifiuti

Il pacchetto di azioni è stato concretizzato in un provvedimento normativo attualmente in voto alla Camera e al Senato e che contiene:

- Recupero risorse 2016 Ferrobonus e proroga dello strumento al 2019;
- Recupero risorse 2016 Marebonus e proroga dello strumento al 2019;
- Recupero risorse 2016 sconto pedaggio;
- Fondo per la formazione dei macchinisti del trasporto merci;
- Contributo di 45 mln euro per il refitting dei carri (abbattimento del rumore);
- Possibilità per le AdSP a prevedere sconto sui canoni per i terminalisti che valorizzano il ferroviario.

Vi sono poi due questioni di carattere regolamentare, che non necessitano di norme, e sulle quali il MIT emetterà una circolare: la dematerializzazione documentale (Revisione della Circolare MIT n° 30048/2010) e la semplificazione e armonizzazione delle procedure per omologazione di cisterne e imballaggi.

Rientrano nelle attività di rilancio del trasporto ferroviario anche il **Varo di Mercitalia**, nuovo player nazionale del trasporto ferroviario merci, e la valorizzazione del **Contratto di Programma RFI**, interventi per l'ultimo miglio ferroviario e connessioni porti – terminal ferroviari - Corridoi TEN T Network.

### **3.3. Il PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e le Aree Logistiche Integrate**

Nell'ambito della Politica di Coesione dell'Unione Europea, la pianificazione infrastrutturale e dei trasporti trova un importante momento decisionale, nonché fonte finanziaria per gli interventi, nel Programma Operativo Nazionale (PON) Infrastrutture e Reti 2014-2020. Il PON rappresenta il documento programmatico per la realizzazione dell'Obiettivo Tematico 7 – "Promuovere il trasporto sostenibile e migliorare le infrastrutture di rete", che per l'Italia



rappresenta un veicolo per il superamento di numerose criticità, tra cui la composizione modale sbilanciata verso il traffico stradale, l'inadeguata dotazione infrastrutturale, la debolezza del sistema logistico, l'inadeguata partecipazione del capitale privato al finanziamento delle infrastrutture di trasporto, la complessità normativa e l'inefficienza degli strumenti di pianificazione e programmazione. Al fine di superare tali nodi critici, lesivi della competitività complessiva del Paese, il PON Infrastrutture e Reti focalizza gli interventi sulle regioni in ritardo di sviluppo (Campania, Calabria, Puglia, Basilicata e Sicilia). La strategia del Programma si articola sui seguenti Assi prioritari (oltre all'assistenza tecnica sull'implementazione del Programma):

- Asse I – “Favorire la creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti multimodale con investimenti nella TEN-T”
- Asse II – “Sviluppare e migliorare sistemi di trasporto sostenibili dal punto di vista dell'ambiente”.

Il ruolo della portualità è decisivo nel perseguimento degli Obiettivi del PON: su un totale di 1,8 miliardi di euro (di cui il 75% di finanziamento UE), oltre 600 milioni di euro sono destinati al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale nell'ambito dell'Asse II, e nello specifico ad interventi portuali (€ 328.912.174,67), di ultimo miglio a porti e interporti (fino a € 235.331.649,33) e per l'implementazione del Single Window (fino a € 120.000.000,00).

Oltre a definire gli ambiti di intervento, il PON mutua dall'Accordo di Partenariato una modalità specifica per l'accesso ai finanziamenti in ambito logistico-portuale. Il Programma, infatti, definisce le Aree Logistiche Integrate (ALI) quali “punti nevralgici di snodo di un tessuto strategico-relazionale più ampio, che sia sede di decisioni e di policy making, con lo scopo di evitare gap, sovrapposizioni e di snellire i procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi”. Le ALI sono identificate nel numero di cinque (Quadrante sud orientale della Sicilia; Polo logistico di Gioia Tauro; Sistema pugliese; Logistica campana; Quadrante occidentale Sicilia), ciascuna delle quali include un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad essa correlate, nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. In sintesi, le ALI costituiscono le unità logistiche minime entro le quali disegnare progettualità integrate. Tale impostazione, ripresa anche dal PSNPL, riflette esattamente la logica dei Sistemi Portuali, e valorizza le possibili sinergie tra porti e territori nell'ottica di mettere le infrastrutture portuali a disposizione delle esigenze di mobilità di passeggeri e merci.

Il Porto di Taranto è incluso nell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese-Lucano. Nell'ambito del Tavolo ALI coordinato dal MIT e dall'Agenzia per la Coesione Territoriale, cui partecipano le Regioni Puglia e Basilicata, l'AdSP sta consolidando il legame territoriale e istituzionale con la Basilicata, ed in particolare con il territorio materano e metapontino. Tale relazione potrà divenire un asse fondamentale per lo sviluppo di entrambi i territori, con impatti particolarmente positivi sul porto di Taranto, come si avrà modo di dettagliare nei successivi capitoli dedicati all'analisi dei traffici e delle potenzialità dello scalo tarantino.

### 3.4. La programmazione complementare (POC)

Al fine di supportare il completamento degli interventi di particolare rilevanza che non è stato possibile finanziare nel periodo di programmazione 2007-2013, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto un Programma Operativo Complementare (POC) per il periodo 2014-2020, che concorre al perseguimento della strategia complessiva definita dal PON “Infrastrutture e reti”.

Il Programma, che ha un carattere di rafforzamento, insiste sul territorio geografico di intervento del PON (regioni meno sviluppate del Paese) e risponde all'Accordo di Partenariato 2014-2020 in termini di quadro strategico e risultati attesi. Il valore complessivo del Programma corrisponde a circa 490 milioni di euro, ripartiti tra quattro ambiti tematici:

- Digitalizzazione della logistica**, che include azioni per il rafforzamento dei Fast Corridor, Port Community System, sdoganamento in mare, sportello unico doganale;
- Recupero waterfront**, che include azioni di ristrutturazione urbanistica dei waterfront portuali;
- Accessibilità turistica**, che include azioni di miglioramento dei collegamenti tra stazioni e attrazioni culturali e interventi relativi alle piste ciclabili;

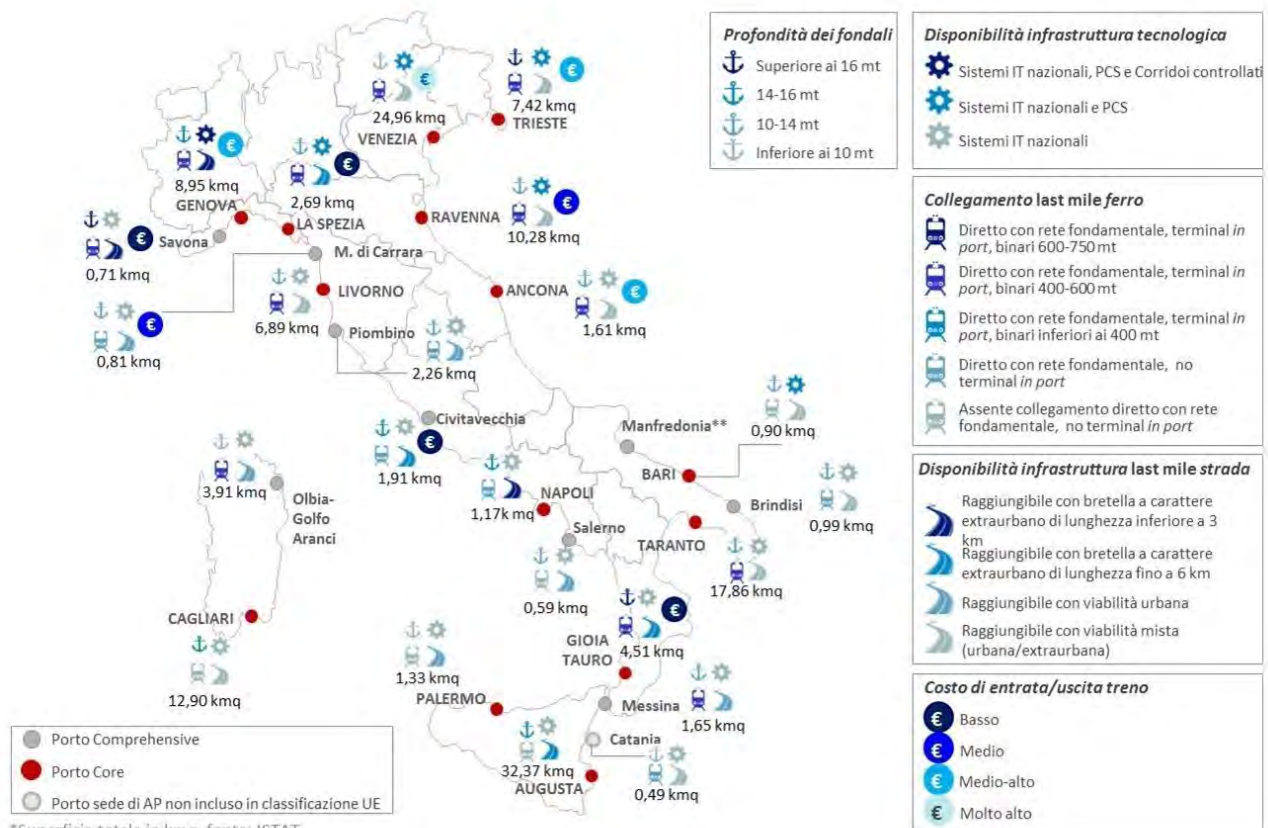
- D. **Green Ports**, che include azioni volte a favorire la creazione, a livello nazionale, di un framework metodologico e operativo per lo sviluppo di piattaforme d'investimento in cui raggruppare i singoli progetti da finanziare;
- E. **Capacità istituzionale**, che include azioni di supporto nell'attuazione del Programma, di monitoraggio, di rendicontazione e certificazione, di gestione del Programma.

## 4. LO SCENARIO DELLA LOGISTICA ITALIANA

### 4.1. Accessibilità lato terra e lato mare

Un primario elemento di valutazione per la comprensione della logistica italiana è costituito dall'analisi dell'offerta infrastrutturale della portualità, approfondita nel Piano nazionale della portualità e della logistica sugli assi: marittimo (profondità dei fondali), stradale (disponibilità e tipologia di collegamento last mile) e ferroviario (disponibilità e tipologia di collegamento last mile).

Figura 24: Offerta infrastrutturale della portualità italiana

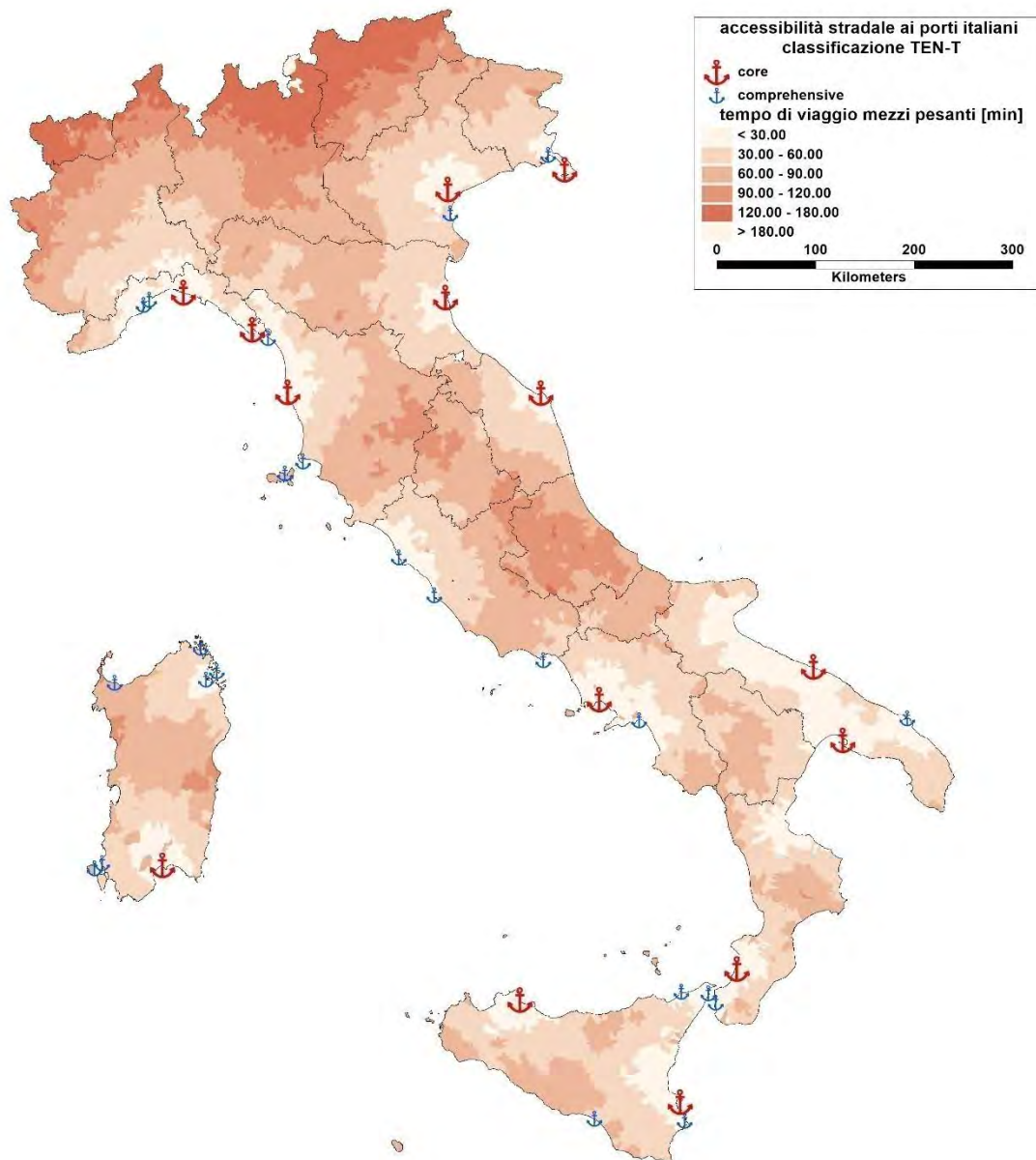


Fonte: Piano Strategico Nazionale della Portualità e della logistica

La particolare conformazione del territorio nazionale ha contribuito notevolmente a caratterizzare il sistema portuale italiano. La presunta frammentazione del sistema in numerosi scali, che spesso è stata indicata come un limite alla crescita, allo sviluppo di una logistica efficiente e moderna, basata sulla concentrazione dei flussi e sulle economie di scala, è piuttosto la risposta coerente (e localmente efficace) alla domanda di accesso ai mercati globali espressa dal territorio. Storicamente, infatti, l'accesso alle vie marittime ha garantito la possibilità di trasportare in modo economico le merci da e verso quel territorio, stimolando dunque gli scambi commerciali e diventando un fattore di competizione importante per le produzioni locali. Con l'avvento della containerizzazione tale aspetto si è addirittura

amplificato, consentendo anche ad aree periferiche di inserirsi in modo efficiente in reti di servizi estese a livello globale. È pertanto evidente che, in un paese dal grande sviluppo costiero, in cui anche le aree interne sono spesso caratterizzate da una orografia impegnativa e che, comunque, sono mediamente molto prossime al mare, lo sviluppo capillare dei porti è lo strumento principale con cui il territorio nazionale si è garantito una buona accessibilità (figura seguente).

Figura 25: Accessibilità stradale ai porti italiani, classificazione TEN-T



Fonte: Elaborazione EY

Questa peculiarità, sia pure rivisitata alla luce dei requisiti propri delle moderne *supply chains*, non va ignorata, soprattutto in un periodo in cui, generalmente, la componente di costo legata all'inoltro terrestre ha una incidenza molto elevata anche per trasporti intercontinentali. Per esplicitare il concetto, **la notevole densità portuale dell'Italia, unita alla conformazione allungata del territorio che in molti casi rende la modalità marittima parallela come direttrice a quelle terrestri (stradale e ferroviaria), fa sì che sia molto più semplice o raggiungere direttamente i porti più vicini alle destinazioni finali, oppure procedere con trasbordi via mare e servizi di feederaggio che, per costo unitario di trasporto, sono competitivi rispetto alle modalità terrestri.** Ciò vale anche per il Ro-Ro e per gli altri

segmenti rinfusieri, per i quali di solito la componente di inoltro terrestre è ancora ben più gravosa rispetto ai traffici intermodali.

In questa ottica è dunque comprensibile che **ciascun porto svolga innanzitutto una funzione (o più funzioni) a servizio del tessuto socio-economico e produttivo immediatamente adiacente, e solo in taluni casi, o su determinate direttrici, assumano una rilevanza come nodi a servizio di territori o corridoi ben più estesi**. È questo, ad esempio, il caso dei porti del Nord Tirreno e del Nord Adriatico, che sono ben posizionati per servire sia il mercato del Nord Italia, sia per competere come gateway port a servizio delle aree continentali del Centro e (per il nord Adriatico) dell'Est Europa. Naturalmente, affinché la posizione geografica si tramuti in accessibilità, occorre una dotazione infrastrutturale adeguata ad ospitare efficienti servizi marittimi e di inoltro terrestre. In particolare, **l'accessibilità lato mare** si caratterizza in funzione del numero, tipologia e dimensioni del naviglio ospitabile e, dunque, per la disponibilità di banchine e piazzali, profondità dei fondali ed ampiezza dei bacini di evoluzione, e per la fruibilità durante l'anno. Per **l'accessibilità lato terra**, ossia di inoltro terrestre, risultano determinanti, invece i collegamenti stradali e ferroviari, laddove questi ultimi diventano via via più importanti al crescere dell'area servita ovvero nei collegamenti con nodi logistici o produttivi particolarmente rilevanti. Nelle complesse catene logistiche attuali, inoltre, elementi importanti sono **ridondanza e resilienza**, ossia la capacità della rete di offrire alternative e, dunque, resistere senza eccessivi danni ad eventuali guasti o interruzioni verificatisi in determinati anelli. Anche in questa ottica una buona accessibilità ferroviaria resta un *atout* importante per i porti degli altri cluster peninsulari e, in misura minore, anche per quelli insulari.

È peraltro evidente, poi, che il rovescio della medaglia di questa capillarità e di questa assenza di specializzazione funzionale è rappresentato da una **oggettiva maggior difficoltà al perseguimento delle economie di scala e di scopo** da un lato, unita alla **incapacità storica di fare massa critica rispetto al ruolo prominente di mercato esercitato dalle compagnie di navigazione** (container, Ro-Ro e crociere). Una risposta a tale problema deve necessariamente venire da un più sostanziale e efficace coordinamento di tutte le infrastrutture portuali, ed a questo scopo il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica ha introdotto sostanziali modifiche nella *governance* portuale nazionale e nei meccanismi di selezione dei progetti e delle priorità strategiche del sistema portuale italiano.

Ritornando, dunque, alla caratterizzazione del sistema portuale italiano, per il **cluster del Nord Tirreno** si osserva una accessibilità marittima che, sia pure non in linea con gli standard dei *competitor* Nord Europei, è comunque sufficiente per ospitare in almeno due suoi porti e con alcune limitazioni, le portacontainer di dimensioni maggiori attualmente impiegate sulla rotta Far East – Mediterraneo. Con gli interventi già in atto, orientati all'ampliamento ed alla realizzazione di nuovi terminal marittimi, ed all'approfondimento dei fondali, tale situazione registrerà a breve ulteriori miglioramenti. In termini di accessibilità terrestre le potenzialità di gateway internazionale del cluster sono parzialmente frustrate da collegamenti ferroviari che non consentono prestazioni ottimali, soprattutto a causa dei difficili attraversamenti di Appennini ed Alpi. Ciò si traduce in un traffico ferroviario che si limita alle relazioni nazionali, in particolare verso la Lombardia e in misura minore verso gli interporti di Padova e Bologna. Gli investimenti già effettuati e quelli in corso, sia all'estero che in Italia, stanno cambiando però lo stato delle cose: il tunnel di base del Gottardo recentemente inaugurato, insieme con la realizzazione di quello del Monte Ceneri, con il cosiddetto Terzo Valico dei Giovi e con gli interventi di *upgrade* funzionale della rete, nonché gli interventi di ultimo e penultimo miglio nei porti liguri, consentiranno di incrementare certamente la competitività della modalità ferroviaria, sia dai porti nord-tirrenici verso la Pianura Padana e l'Europa Centrale, sia sull'asse Nord Europa – Nord Italia, incrementando certamente l'ampiezza dell'area contendibile e consentendo, finalmente, al cluster portuale Nord-Tirrenico di sfruttare la sua potenzialità anche come Gateway internazionale.

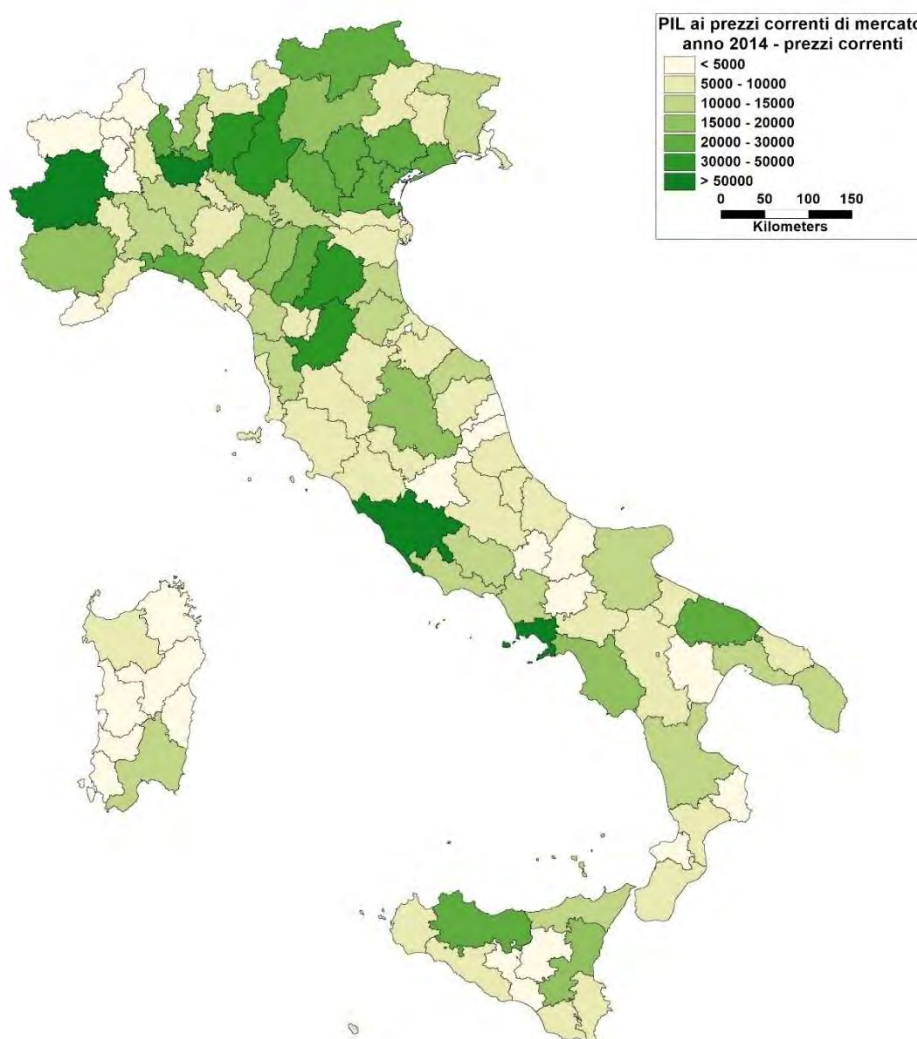
Il **cluster portuale Nord-Adriatico** è caratterizzato dalla ottima accessibilità marittima di Trieste e da condizioni in parte più vincolanti nei porti del lato Occidentale, ossia Venezia e Ravenna. I collegamenti stradali e ferroviari già garantiscono una buona accessibilità alla ricca area del nord est italiano, ed ai mercati internazionali raggiungibili lungo l'asse del Brennero e, soprattutto, quelli del centro ed est Europa ben serviti da Trieste, che infatti è oggi pressoché l'unico porto italiano a sviluppare traffici ferroviari internazionali rilevanti. Anche in questo caso gli investimenti in atto su reti e nodi ferroviari, anche portuali, incrementerà ulteriormente la potenzialità e la competitività della modalità ferroviaria, lasciando prevedere un ulteriore allargamento della *catchment area*.

Ad eccezione del Porto di Ancona, che sulla direttrice verso i Balcani può fungere da gateway non solo verso l'Italia Centro-Settentrionale, ma anche verso la Svizzera ed altre relazioni internazionali via Gottardo, i **restanti porti e cluster peninsulari** godono di un posizionamento favorevole per servire aree più o meno estese, ma comunque limitate all'ambito nazionale, risultando dominati dai porti nord adriatici e/o nord tirrenici sulle relazioni transalpine. In termini di dotazione infrastrutturale sia lato mare, sia lato terra, la situazione è alquanto disomogenea, comprendendo un Porto dalla elevatissima accessibilità marittima quale Gioia Tauro, e porti con vincoli decisamente più stringenti. Con il completamento dei lavori già programmati o in realizzazione migliorerà notevolmente l'accessibilità marittima dei porti di Napoli e Taranto, mentre in termini di collegamenti terrestri c'è una diffusa carenza, rispetto alla quale la dotazione tarantina è senz'altro di rilievo. In termini generali, però, va sottolineato che solo lungo la dorsale adriatica si sviluppano (o si svilupperanno a breve) collegamenti ferroviari con buone prestazioni, mentre risulta molto penalizzato l'asse trasversale est-ovest ed anche quello sud-tirrenico, su cui per avere un significativo *upgrade* prestazionale bisognerà attendere quasi il 2030.

#### **4.2. Il posizionamento di mercato dell'Italia**

Per interpretare correttamente il posizionamento dell'Italia nel panorama logistico internazionale, vi sono alcuni punti da focalizzare con attenzione. Innanzitutto la **posizione del baricentro economico-produttivo del paese è localizzato molto più a Nord del baricentro geografico**, come si evince guardando alla distribuzione del PIL sul territorio (figura seguente), così come il baricentro Europeo è spostato decisamente più a Nord dell'Italia. Questa semplice considerazione già spiega perché, a meno delle produzioni nazionali, **l'Italia difficilmente può ospitare Centri di Distribuzione Continentali, così come eventuali Centri di Distribuzione Regionali, a servizio dell'Italia, tendono a localizzarsi nel Nord del Paese.**

Figura 26: PIL ai prezzi correnti di mercato anno 2014 – prezzi correnti



Fonte: Elaborazione EY

Ciò si riflette in misura considerevole sulla concentrazione dei traffici portuali e ferroviari rispetto al territorio nazionale: ad esempio, nel 2016, al netto del traffico di *transshipment*, i cluster nord tirrenico e nord adriatico hanno mosso, insieme, il 77% dei container (Tabella 1), e l'80% dei servizi ferroviari merci ha origine e destino in una regione del Nord Italia o oltre i rispettivi valichi di frontiera.

Tabella 8: Movimentazioni container 2016 totali per cluster, di transhipment e verso l'hinterland

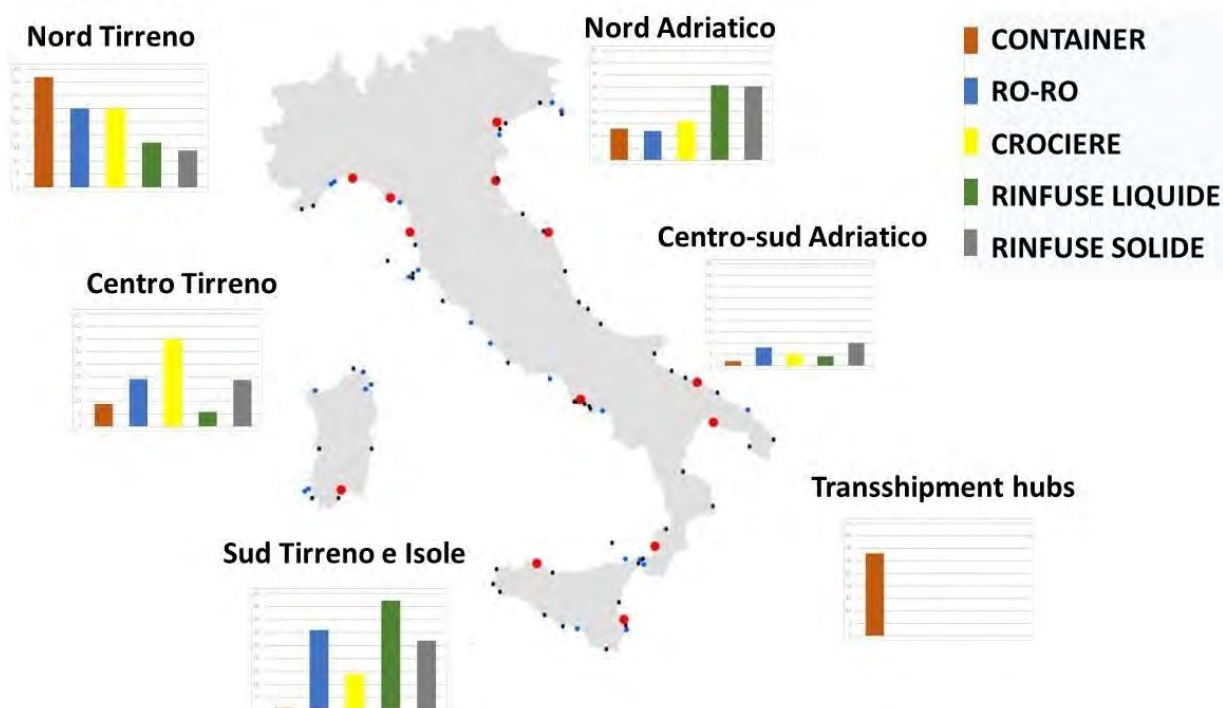
CLUSTER	MOVIM TOT (TEU)	%	TRANSHIPMENT (TEU)	%	HINTERLAND (TEU)	%
Hub	3.520.412	33%	3.282.455	82%	237.957	4%
Altri cluster	1.266.915	12%	-	0%	1.266.915	19%
Nord Adriatico	1.327.865	13%	215.047	5%	1.112.818	17%

CLUSTER	MOVIM TOT (TEU)	%	TRANSHIPMENT (TEU)	%	HINTERLAND (TEU)	%
Nord Tirreno	4.458.551	42%	506.666	13%	3.951.885	60%
	<b>10.573.743</b>	<b>100%</b>	<b>4.004.168</b>	<b>100%</b>	<b>6.569.575</b>	<b>100%</b>

Fonte: Elaborazione EY su fonti Assoport, Dynamar, Autorità Portuali

Naturalmente, per effetto di quanto richiamato nel paragrafo 4.1, resta una sostanziale eterogeneità dei traffici per ciascun cluster portuale, come riportato nella seguente figura.

Figura 27: Eterogeneità dei traffici per cluster portuale



Elaborazione EY su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ad ogni modo, la perifericità di una larga porzione di territorio e le asperità orografiche connesse in particolare alle barriere costituite dalle Alpi e dagli Appennini, spiegano solo in parte il gap logistico che l'Italia sconta con la media Europea. Secondo le stime più cautelative l'extra-costi equivale ad un aggravio di circa l'11%, che diventa di poco inferiore al 7% se si considerano esclusivamente inefficienze operative e di sistema<sup>20</sup>, che non vanno identificate esclusivamente con carenze infrastrutturali ma, anzi, sono spesso riconducibili a procedure amministrative, di controllo o di gestione operativa.

Va detto che molto si sta facendo per recuperare il gap: dai piani di investimento sulla rete ferroviaria finalizzati all'upgrade prestazionale di cui si è detto in precedenza, fino alla informatizzazione, semplificazione ed efficientamento delle procedure doganali. A proposito di queste ultime sono da evidenziare gli straordinari passi avanti compiuti negli ultimi anni che hanno portato l'Italia da una posizione di ritardo rispetto agli altri paesi europei, ad una posizione di eccellenza, anche grazie ad iniziative progettuali sperimentali che hanno portato ad introdurre novità assolute quali ad esempio il *Fast Corridor* che hanno portato in tre soli anni l'Italia dal 37° al 1° posto al mondo per efficienza dei servizi doganali.

<sup>20</sup> MIT, Connettere l'Italia (2016)

La prima sfida per ciascuna AdSP, sarà quella di individuare un benchmark di riferimento almeno di livello nazionale per ogni servizio, dalla manovra ferroviaria ai servizi tecnico nautici, alle pratiche doganali e di gestione dei controlli, controllare che il livello di servizio offerto sia comparabile o, in caso contrario, adoperarsi per implementarlo. Complessivamente, comunque, il sistema portuale italiano ha performance in ripresa, come mostrano i dati di traffico a livello complessivo, riportati nella seguente tabella.

**Tabella 9: Dati di traffico complessivi del sistema portuale italiano**

	2014	2015	2016	Var% 2016-2014	CAGR 2016-2014
Rinfuse liquide [Mt/anno]	169,91	182,92	182,48	7,4%	3,6%
Rinfuse solide [Mt/anno]	72,90	69,27	69,11	-5,2%	-2,6%
Merce in container [Mt/anno]	108,33	106,68	110,99	2,5%	1,2%
Merce Ro-Ro [Mt/anno]	85,54	90,44	93,65	9,5%	4,6%
Altre merci [Mt/anno]	24,19	22,18	21,92	-9,4%	-4,8%
<b>Totale traffici merci [Mt/anno]</b>	<b>460,87</b>	<b>471,49</b>	<b>478,34</b>	<b>3,8%</b>	<b>1,9%</b>
Container [MTEU/anno]	10,22	10,18	10,58	3,5%	1,7%
<b>Passeggeri totali [Mpax/anno]</b>	<b>43,30</b>	<b>44,66</b>	<b>47,00</b>	<b>8,6%</b>	<b>4,2%</b>
Di cui crocieristi [Mpax/anno]	10,41	11,09	11,10	6,6%	3,3%

Fonte: DEF (2017)

A titolo di confronto internazionale, si consideri che il traffico container è cresciuto del 3.9% a livello nazionale tra il 2015 e il 2016, mentre nello stesso periodo nel Northern Range il porto di Anversa ha registrato un + 4% e Rotterdam e Amburgo +1.1%, e nel Mediterraneo Valencia +2.3%, Pireo +10.5%, il tutto comunque a fronte di una diminuzione dei transiti attraverso il canale di Suez del 3.9%. Guardando inoltre alle previsioni del PSNPL del 2014, che quindi resta come riferimento, il traffico *hinterland* osservato nel 2016 di circa 6.56 MTEU (Tabella 1) suggerisce una crescita al 2020 compresa tra 7.2 e 8 MTEU, mentre per quanto riguarda le crociere si prevede un rallentamento (nel 2017 previsto - 7% da Risposte Turismo). Molto positivo è anche il trend dei servizi Ro-Ro, che ha già raggiunto nel 2017 traffici previsti al 2020.

Per quanto riguarda i traffici ferroviari, vi è una rilevante ripresa dal 2015 (+9% complessivo nel periodo 2010-2016, +5,3% nel biennio 2015-2016 e circa +3% nel 2016), con un aumento del +27% delle percorrenze medie dal 2010 al 2016, cioè da 173 a 220 km, e una maggiore dinamicità dei traffici internazionali (+18% tra 2010 e 2016). La bontà della *cura del ferro* si evidenzia anche nella ripresa dei traffici nazionali per effetto del cosiddetto sconto pedaggio, con un +3.9% nel 2015 rispetto al 2014 e una crescita dei servizi da/verso il Sud del 23% nel 2015 e del 15% nel 2016.



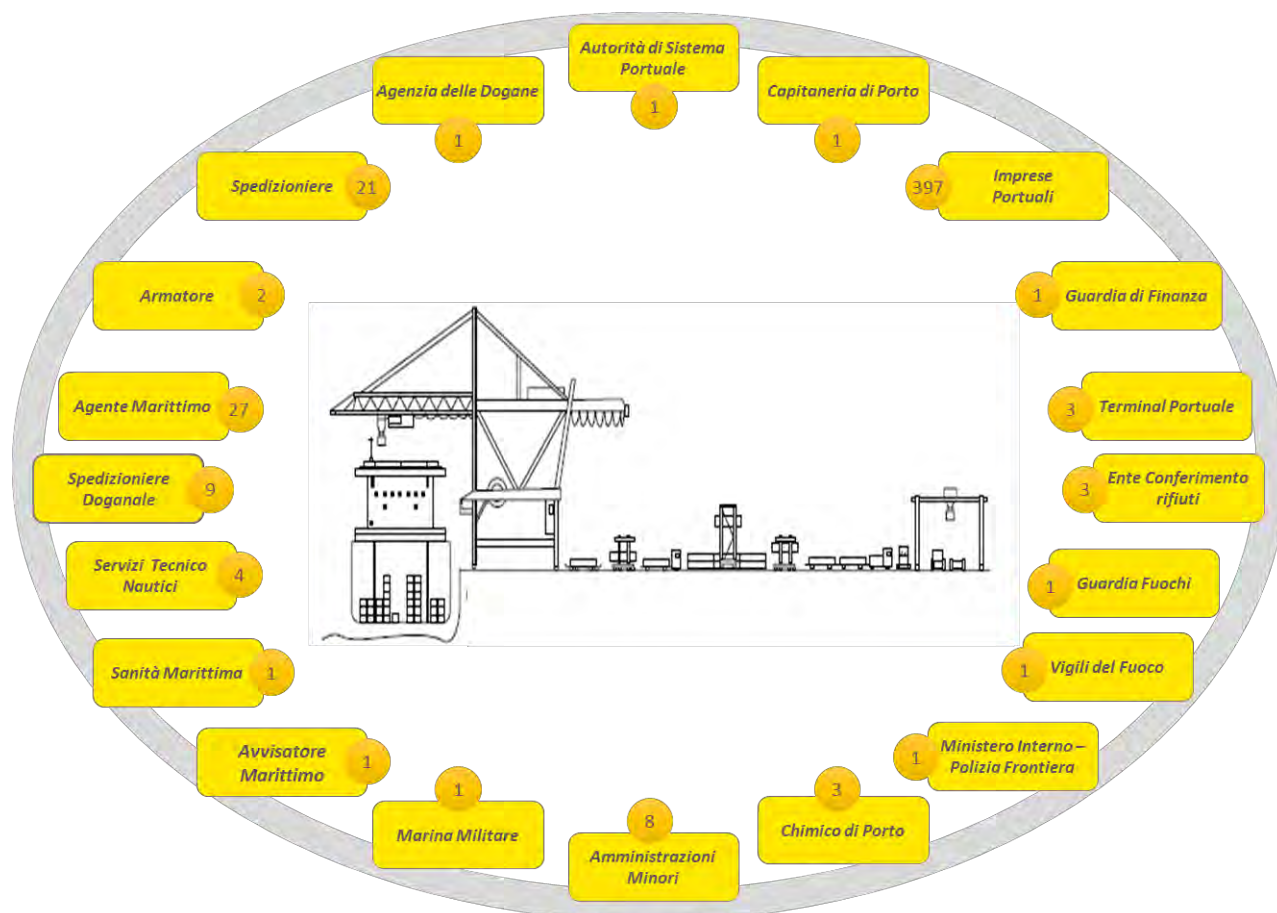
## PARTE III. IL PORTO DI TARANTO OGGI

### 5. L'ECOSISTEMA PORTUALE: MAPPATURA DEGLI ATTORI

Il contesto portuale italiano è caratterizzato da una Comunità Portuale variegata, differenziata da porto a porto, che è costituita da molteplici attori, pubblici e privati, quali Operatori marittimi, Soggetti istituzionali, Concessionari, Soggetti connessi al contesto produttivo locale e altri stakeholder; per l'elenco completo si rimanda all' Allegato 1 – Comunità Portuale.

La comunità portuale di Taranto è contraddistinta da un ecosistema portuale caratterizzato da un sottoinsieme della totalità di figure caratterizzanti le realtà portuali italiane. L'immagine che segue identifica per ciascuna classe di attore quali sono presenti nell'ecosistema tarantino e le consistenze numeriche. Per l'elenco di dettaglio dei soggetti presenti nell'ecosistema si rimanda all'Allegato 1 – Comunità Portuale.

Figura 28: Ecosistema portuale di Taranto



Fonte: Elaborazione EY

### 6. L'INFRASTRUTTURA PORTUALE

#### 6.1. L'infrastruttura portuale esistente

Situato sulla costa settentrionale dell'omonimo Golfo, a 172 miglia nautiche dalla rotta Suez-Gibilterra, il Porto di Taranto è articolato in una rada chiamata Mar Grande e un'insenatura detta Mar Piccolo. Lungo il settore nord

occidentale del Mar Grande sorgono il Porto Mercantile e il Porto industriale, mentre a ovest del Mar Grande si trovano il Molo Polisettoriale e il 5° sporgente.

L'estensione complessiva dell'ambito portuale è pari a 3.250.000 mq, suddivisi in 1.600.000 mq di aree operative e 1.150.000 mq di aree in concessione. La lunghezza totale delle banchine ammonta a 9.995 m, di cui 3.410 m ad uso pubblico e 6.585 m in concessione.

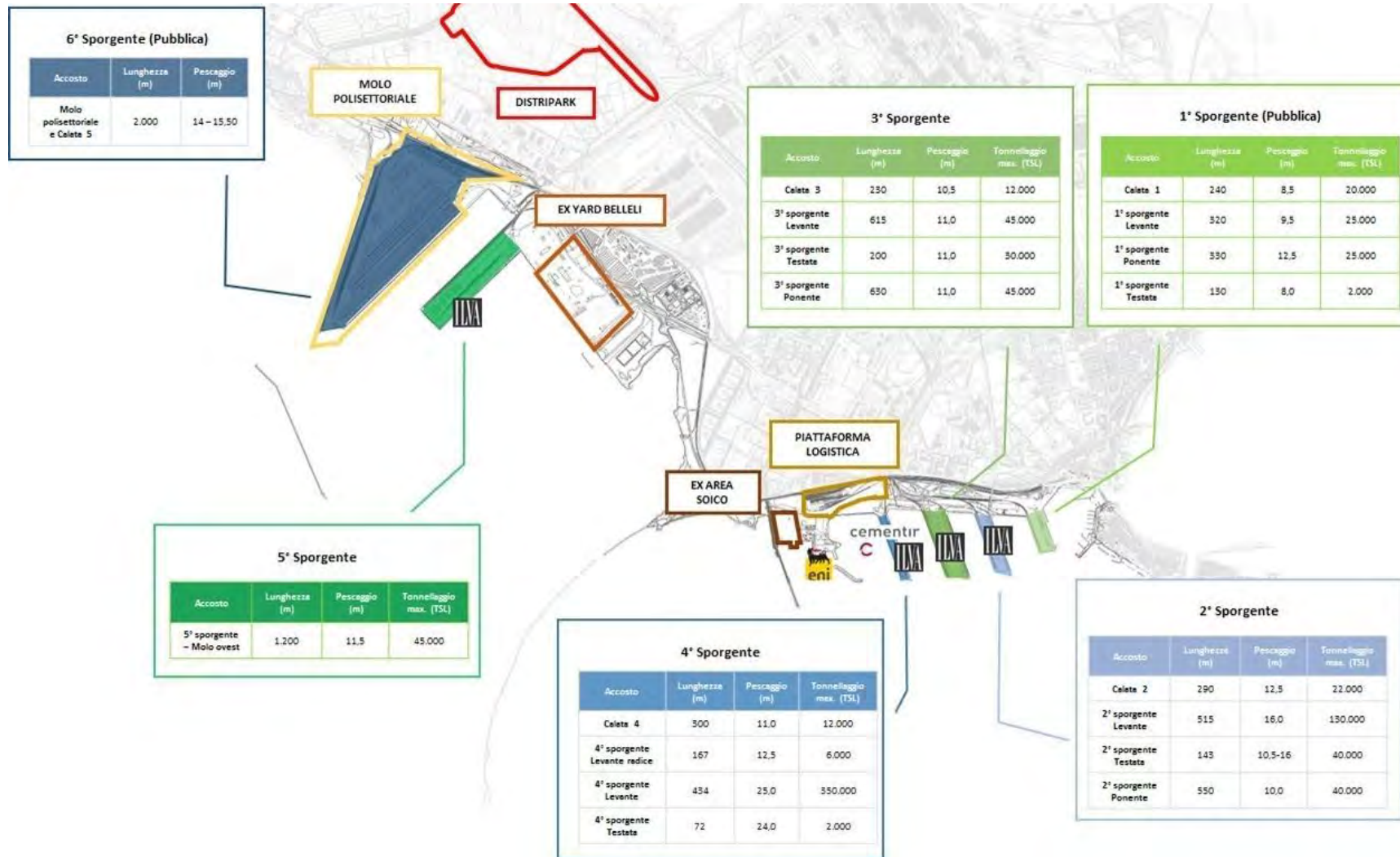
La tabella seguente offre il quadro completo delle banchine presenti nel Porto:

**Tabella 10: Banchine presenti nel Porto di Taranto**

DENOMINAZIONE ACCOSTO	CONCESSIONARIO	LUNGHEZZA (M)	PESCAGGIO (M)	TONNELLAGGIO MAX. (TSL)	AREE OPERATIVE (MQ)	MERCI MOVIMENTATE
Calata 1		240	8,5	20.000	1.800	Varie
1° Sporgente Levante		320	9,5	25.000	1.600	Varie
1° Sporgente Ponente		330	12,5	25.000	13.000	Varie
1° Sporgente Testata		130	8,0	2.000		Varie
Calata 2		290	12,5	22.000	30.000	Varie
2° Sporgente Levante	ILVA SpA	515	16,0	130.000	9.000	Scarico minerale ferro
2° Sporgente Testata	ILVA SpA	143	10,5-16	40.000		Sosta tecnica navi
2° Sporgente Ponente	ILVA SpA	550	10,0	40.000	10.600	Materiale siderurgico
Calata 3	ILVA SpA	230	10,5	12.000	4.000	Ferroleghie – loppa
3° Sporgente Levante	ILVA SpA	615	11,0	45.000	10.800	Materiali siderurgici
3° Sporgente Testata	ILVA SpA	200	11,0	30.000	13.400	Combustibile-catrame
3° Sporgente Ponente	ILVA SpA	630	11,0	45.000	12.200	Materiale siderurgico
Calata 4		300	11,0	12.000		Varie
4° Sporgente Levante radice	Cementir Italia S.r.l.	167	12,5	6.000		Carico di cemento
4° Sporgente Levante	ILVA SpA	434	25,0	350.000		Scarico ferro e carbone
4° Sporgente Testata	ILVA SpA	72	24,0	2.000		Imbarco bitume
Pontile Petroli	ENI SpA	560 +560	11,0	20.000		Prodotti petroliferi raffinati
Campo Boe	ENI SpA		22,0	300.000		Scarico di petrolio greggio
5° Sporgente/Molo Ovest	ILVA SpA	1.200	11,5	45.000	631.300	Prodotti siderurgici
Molo Polisettoriale e Calata 5		2.000	14 – 15,50		1.000.000	Movimentazione di contenitori Merci varie/Ro-ro

Fonte: Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio

Figura 29: Aree logistiche e accosti nel Porto di Taranto



Fonte: Elaborazione EY



Il numero totale degli **accosti** è pari a 20. Di questi, 7 sono caratterizzati dalla movimentazione di merci varie, mentre la maggioranza degli accosti (13) sono riservati a una tipologia specifica di merci movimentate (es. materiale siderurgico, ferro e carbone, prodotti petroliferi).

Il **Molo Polisettoriale**, che comprende un'area di 1.000.000 mq e le cui banchine sono lunghe 2.000 m, è attualmente oggetto di lavori volti a riqualificare il terminal container e a effettuare opere di dragaggio. Il Molo, con una capacità complessiva di **2.000.000 TEU**, è dotato di 10 gru a portale per operazione tra nave e banchina, un piazzale con 22 gru a portale su rotaia e 900 prese di corrente per container refrigerati. È anche disponibile una gru mobile con uno sbraccio di 50 metri ed una portata di 100 tonnellate. Il collegamento ferroviario diretto tra il Molo e a rete nazionale è garantito dalla presenza di 5 binari di 1.200 km.

Il Porto di Taranto ospita 4 terminal: il terminal container; il terminal siderurgico; il terminal petrolifero; il terminal cementifero. Sono inoltre presenti banchine commerciali libere, in cui si movimenta alluminio, pesce congelato, cemento, carpenteria metallica, macchinari, impiantistica, turbine e pale eoliche, clinker, fertilizzanti e altre merci varie. Il **terminal container** (posto sul Molo Polisettoriale) è costituito da un'area operativa di 110 ettari, con un piazzale di 25 ettari e 7.062 posizioni a terra per container, per una capacità totale pari a 35.310 TEU. La capacità di stoccaggio per i container vuoti è invece di 45.000 TEU. Il **terminal siderurgico**, invece, è storicamente caratterizzato dal legame con l'ILVA, le cui dinamiche industriali e societarie avranno un impatto determinante sul suo sviluppo futuro. Fra le attrezzature meccaniche disponibili presso il terminal siderurgico sono in esercizio: 6 scaricatori a benna da 42 a 63 tonnellate di portata per lo sbarco di materie prime; uno scaricatore continuo con capacità massima di 7.200 t/h per minerale e di 3.600 t/h per fossile; 4 caricatori a benna da 30 tonnellate per lo sbarco di ferrolegherottame; 12 caricatori da 32 a 63 tonnellate per imbarco/sbarco di prodotti; un caricatore continuo da 1.100 t/h per l'imbarco di loppa; 4 nastri trasportatori di collegamento Porto – Parchi minerali. Il **terminal petrolifero** ha in ENI il principale concessionario, con un pontile di 560 m e un fronte d'accosto di 1.120 m. Nel Mar Grande si trova anche un Campo Boe, il quale accoglie navi cisterna fino a 300.000 tsl che trasportano il petrolio destinato ad alimentare la raffineria: si tratta di un impianto speciale che consente il trasbordo del greggio dalle petroliere allo stabilimento tramite condotte sottomarine. Nel **terminal cementifero**, infine, sono in concessione a Cementir i 300 m della Calata 4 e un tratto di 167 m di uno sporgente. Il collegamento tra l'accosto portuale e l'impianto cementifero avviene attraverso un ponte mobile (con una portata di 2.400 sacchi/ora o 400 t/ora di clinker) e da un nastro trasportatore.

Il Porto di Taranto è caratterizzato inoltre dalla presenza di **aree logistiche in ambito portuale e retroportuale**. Tra le aree in ambito portuale, oltre all' ex area Soico (55.000 mq) e all'ex Yard Belleli (360.000 mq), spicca per rilevanza la Piattaforma logistica, che si trova a ridosso del 4° sporgente si estende per 200.000 mq e costituisce un modello di piattaforma integrata, centro d'interscambio e unificazione tra i diversi modi di trasporto nonché centro di prestazione di servizi relativi alle merci. Tale infrastruttura, completata nel dicembre 2015, risulta – allo stato attuale – non utilizzabile, per la concomitanza di tre fattori: le scarse connessioni logistiche con la rete ferroviaria, i problemi di attrezzaggio connessi al contenzioso in corso con il Gruppo Gavio, che ha contribuito alla sua realizzazione, e il raccordo ferroviario non utilizzabile per la conformazione della Piattaforma stessa. In ambito retroportuale, invece, un importante progetto di sviluppo del Porto prevede l'attivazione del Distripark, un'area di 750.000 mq in ambito retroportuale che sarà dedicata principalmente ai prodotti agroalimentari.

Numerosi sono i lavori in corso di realizzazione nel Porto. In particolare, si segnala la realizzazione della **nuova diga foranea a protezione del porto fuori rada**, avente la funzione di migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti. Rilevante è inoltre la realizzazione di una **vasca di colmata** funzionale all'ampliamento del 5° sporgente, per il deposito dei fanghi di dragaggio. La **riqualificazione del molo San Cataldo** (1° sporgente), infine, comprende, oltre alla realizzazione di un nuovo *waterfront* con percorsi pedonali e ciclabili, un Centro Servizi Polivalente che ambisce a divenire un polo di attrazione aperto alla città. Nell'ala del Centro adiacente alle banchine orientali, che sarà utilizzabile come Stazione Marittima, sono stati progettati spazi per servizi all'utenza, quali ticketing, check-in, controlli doganali, sosta, informazioni turistiche e ristorazione. Il livello superiore ospiterà un ambiente belvedere da destinare all'accoglienza del traffico crocieristico, rivolto verso la città storica e la statua di S. Cataldo.

#### *6.1.1. L'accessibilità intermodale al porto*

L'accessibilità intermodale al Porto di Taranto è assicurata da collegamenti stradali e ferroviari e dalla presenza di scali aeroportuali nella regione.

I più rilevanti collegamenti stradali sono costituiti dall'Autostrada A14 Taranto-Bari-Bologna e, su scala locale, dalle statali SS7 Taranto-Brindisi-Lecce e SS106 Taranto-Reggio Calabria.

A livello ferroviario, grazie alle linee Taranto-Bari, Taranto-Brindisi e Taranto-Metaponto, sono attivi collegamenti con la linea Bari-Bologna e con le direttrici per Potenza-Napoli, Brindisi-Lecce e Reggio Calabria.



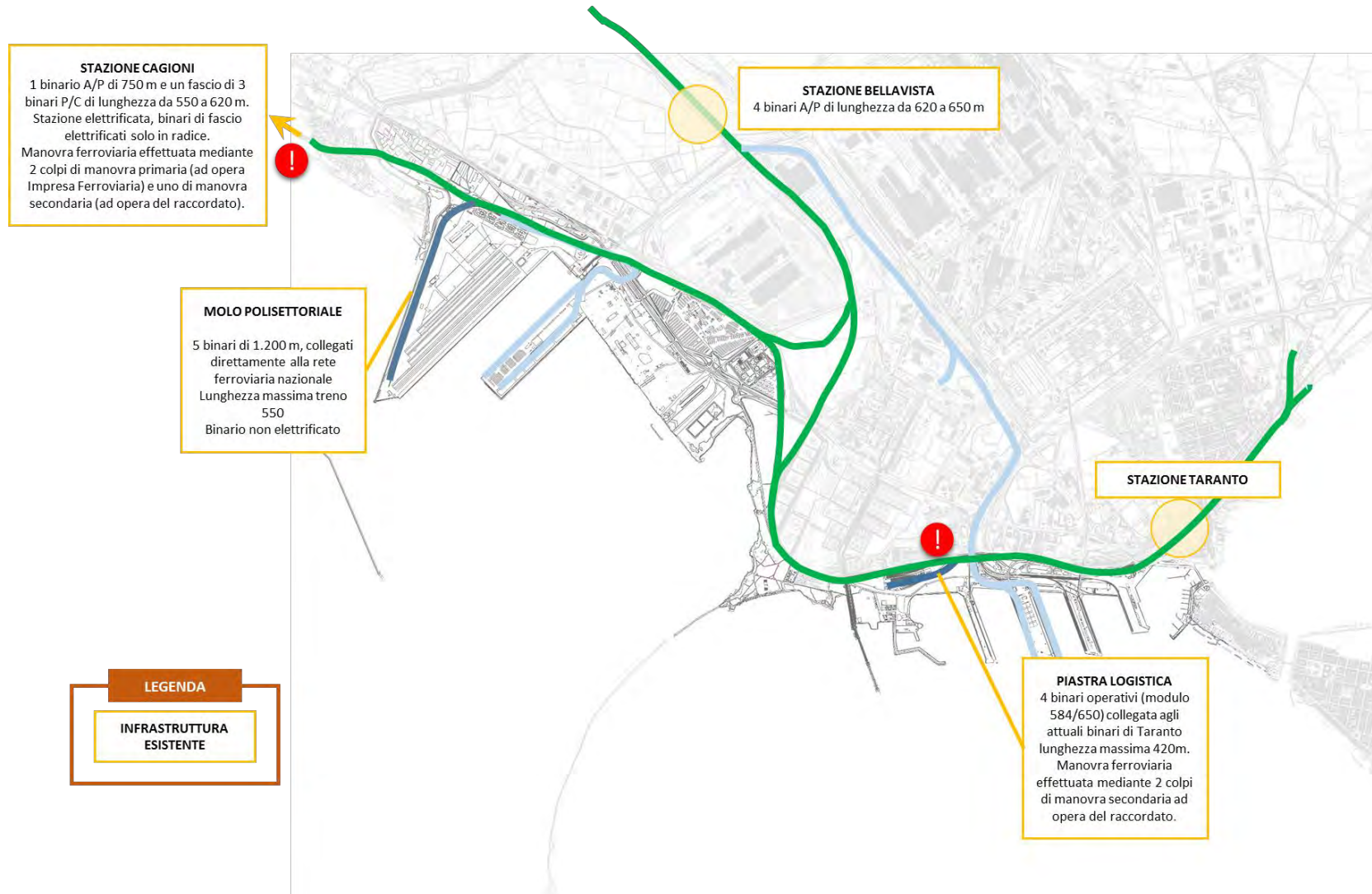
All'interno del Porto di Taranto sono serviti da **collegamenti ferroviari** sia la Piattaforma logistica che il Molo Polisettoriale e sono presenti due stazioni, Cagioni e Bellavista, poste rispettivamente a nord e a nord-est del Molo Polisettoriale, dove la **Stazione di Cagioni** è caratterizzata da un 1 binario A/P di 750 metri e un fascio di 3 binari P/C di lunghezza da 550 a 620 metri mentre la **Stazione di Bellavista** è caratterizzata da 4 binari A/P di lunghezza da 620 a 650 metri. In particolare il **Molo Polisettoriare** presenta n. 5 binari di 1,2 km, **collegati direttamente alla rete ferroviaria nazionale**; il terminal ferroviario è attrezzato con 22 gru a portale su rotaia e n. 3 binari per la presa/consegna dei convogli. Inoltre, il **1°sporgente**, il **3° sporgente** (sia il lato di levante che di ponente), il **4° sporgente** ed il **5° sporgente**, moli in concessione all'ILVA S.p.A, sono caratterizzati da fasci di binari raccordati con lo stabilimento.

Inoltre, in relazione ai collegamenti in ottica di traffico passeggeri, il porto è situato in prossimità della Stazione Passeggeri Ferroviaria di Taranto del Circuito Cento Stazioni, dalla quale dista:

- 1,4 km mediante percorso automobilistico, con tempi di percorrenza di circa 5 minuti;
- 1,4 – 1,6 km mediante percorso pedonale, con tempi di percorrenza di circa 18-20 minuti.



Figura 31: Infrastruttura ferroviaria nel Porto di Taranto



Fonte: Elaborazione EY

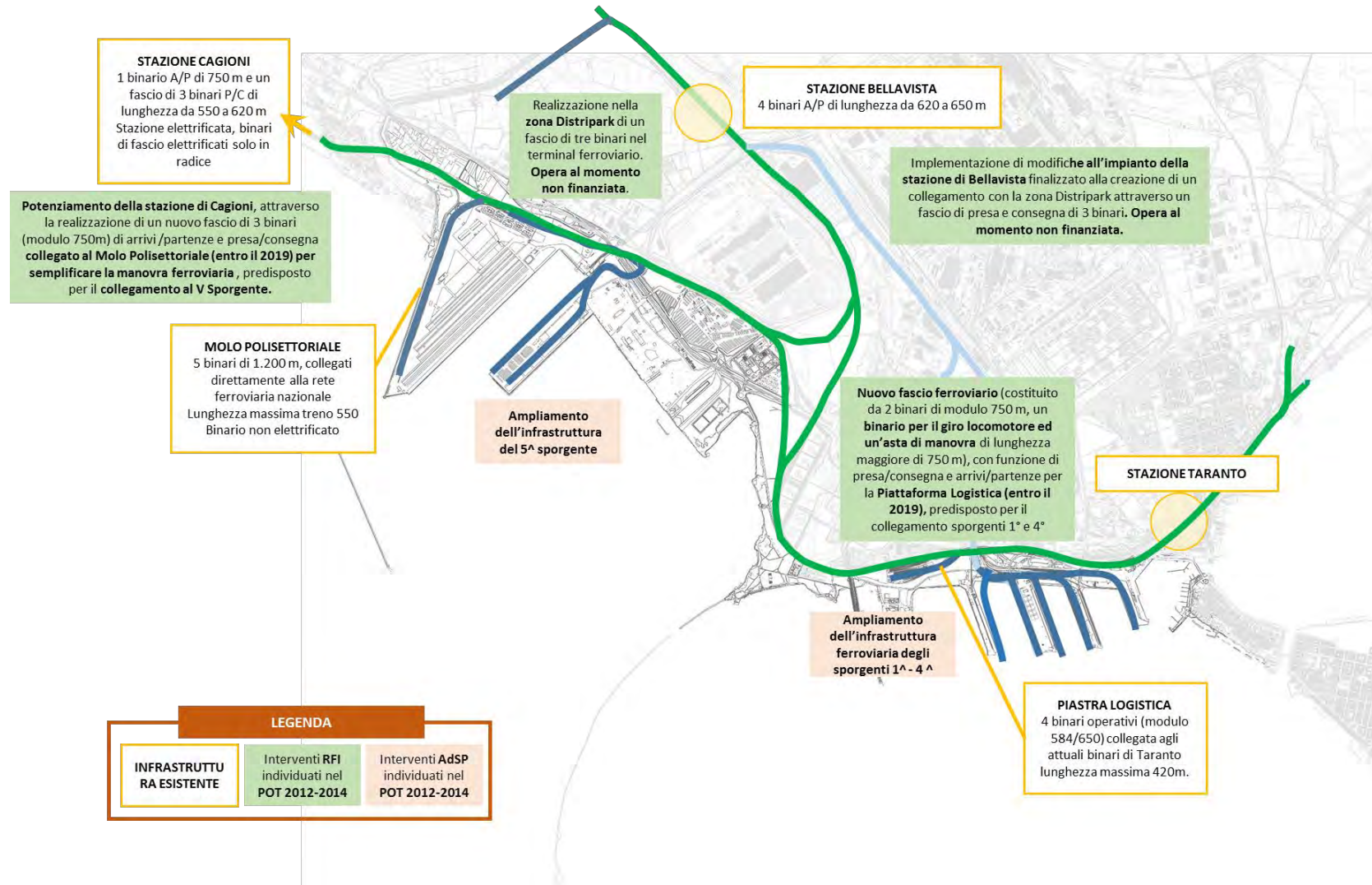
Allo stato dell'arte, le **principali issue che caratterizzano l'infrastruttura ferroviaria** nel porto di Taranto sono rappresentabili come segue:

- **esiste un unico molo connesso con la rete nazionale ferroviaria** di RFI è il Molo Polisettoriale; i restanti binari di banchina sono collegati a raccordi privati dell'ILVA.
- le caratteristiche fisiche dell'infrastruttura di porto e delle stazioni di riferimento per il porto di Taranto:
  - **non consentono l'accesso ai treni con modulo di 750 di lunghezza massima** che consentirebbero un efficientamento del trasporto su ferro,
  - consentono solamente **manovre ferroviarie costituite da due colpi di manovra**,
- i binari della Piattaforma Logistica **non sono collegati direttamente all'infrastruttura ferroviaria nazionale** ma sono congiunti a questa mediante un binario di collegamento "provvisorio" connesso alla stazione di Taranto.

In relazione alla ferrovia, nel POT 2012-2014 erano stati individuati i seguenti interventi infrastrutturali:

- **Potenziamento della stazione di Cagioni**, attraverso:
  - la realizzazione di un **nuovo fascio di binari** di arrivi /partenze e presa/consegna **collegato al Molo Polisettoriale**;
  - la predisposizione del collegamento al V Sporgente (completato dopo il 2025), che comporta la realizzazione di un nuovo fascio di binari costituito da 3 binari elettrificati di presa/consegna ed arrivi/partenza con le seguenti caratteristiche: binario IV modulo pari a 750 m, binario V modulo pari a 734 m e binario VI modulo a 727m.
- Realizzazione del nuovo scalo ferroviario (costituito da 2 binari di modulo 750 m, un binario per il giro locomotore ed un'asta di manovra di lunghezza maggiore di 750 m), con funzione di presa/consegna e arrivi/partenze per la Piattaforma Logistica e per gli sporgenti 1 e 4;
- Implementazione di modifiche all'impianto della stazione di Bellavista finalizzato alla creazione di un collegamento con la zona Distripark attraverso un fascio di presa e consegna di 3 binari;
- Realizzazione nella zona Distripark di un fascio di tre binari nel terminal ferroviario.

Figura 32: Infrastruttura ferroviaria nel Porto di Taranto



Fonte: elaborazione EY

Infine, gli **aeroporti** nelle vicinanze del porto sono tre: Bari, Brindisi e Grottaglie, distanti rispettivamente 90, 75 e 20 km. L'aeroporto di Grottaglie, in particolare, è collegato al Porto attraverso la strada Grottaglie – Brindisi che giunge fino al varco nord di accesso al Porto. Mentre gli scali di Bari e Brindisi permettono collegamenti giornalieri nazionali ed europei, l'aeroporto di Grottaglie è particolarmente significativo alla luce della specializzazione produttiva locale, e grazie alla possibilità per gli aerei cargo di usufruire di una pista di 3,2 Km.

### 6.1.2. Il Port Community System

Già da tempo l'Autorità Portuale prima e l'AdSP poi hanno avviato un processo di ammodernamento e digitalizzazione del porto. Il Piano Operativo Triennale 2012-2014 aveva già tra i propri obiettivi quello di trasformare lo scalo tarantino in un porto di "terza generazione", in grado di coprire l'intera catena logistica e di fungere da connessione tra città, territorio e mercati internazionali.

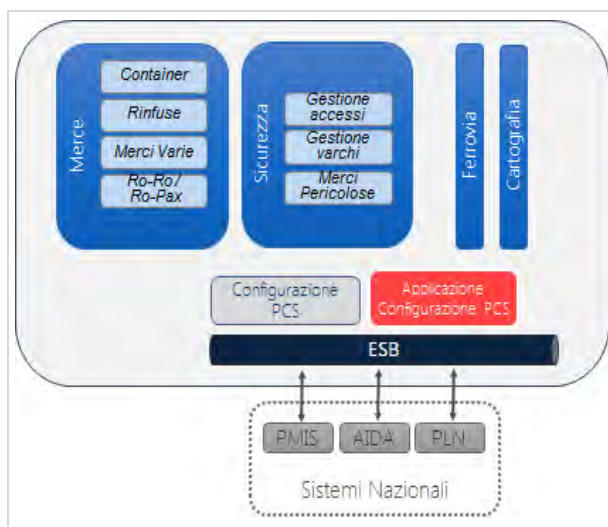
Tale obiettivo è perseguito grazie al coinvolgimento dell'Autorità Portuale di Taranto nella realizzazione del Modulo Port Community System (MPCS) contenuto all'interno della Piattaforma Logistica Nazionale implementato da UIRNet. Il Port Community System di Taranto è, infatti, stato realizzato quale applicazione e specializzazione del *framework* MPCS nella realtà operativa del porto di Taranto, anche attraverso la realizzazione delle integrazioni specifiche alla realtà locale (es. specializzazione delle imprese operanti nell'area) e configurazione dei moduli e delle funzionalità del *framework* (es. profili, le utenze).

Il Modulo PCS della PLN e la sua specializzazione attuata nel PCS di Taranto sono state prese come riferimento per la definizione del Modello Unico di PCS promosso da

Assoporti come *framework* di PCS nazionale per le AdSP. Come illustrato nello schematico del sistema PCS, allo stato dell'arte il prototipo di sistema si presenta i seguenti moduli:

- Modulo per la gestione operativa (gestione informazioni di carattere generale, prenotazioni ritiro/consegna merce, ecc.) e autorizzativa delle merci caricate e/o scaricate e quindi in ingresso e/o uscita dal porto, distinte per modalità di trasporto ovvero Container, Rinfuse, Merci Varie, Ro-Ro /Ro - Pax
- Modulo connesso alla gestione ed il monitoraggio della sicurezza in porto suddiviso in:
  - Gestione degli accessi, funzionale al rilascio permessi e badge per la gestione ed il monitoraggio di persone, mezzi, merci e passeggeri e personale di bordo in ingresso e uscita dal porto
  - Gestione dei varchi, funzionale alle verifiche ai varchi portuali
  - Merci Pericolose, funzionale alla gestione delle autorizzazioni connesse alle merci pericolose e ai rifiuti, la gestione merci pericolose stoccate in porto e al loro monitoraggio.
- Modulo ferroviario, volto alla gestione delle operazioni Ferroviarie in porto.
- Modulo Cartografico, che abilita la rappresentazione georeferenziata del porto e delle informazioni ad esso connesse (infrastrutture, attrezzature, immobili, ecc.).
- Modulo di configurazione del PCS e Modulo di Applicazione Configurazione finalizzati alla gestione del sistema.
- Layer ESB per la realizzazione dell'interoperabilità tra il sistema PCS ed i sistemi PMIS, AIDA e PLN.

Figura 33: Stato dell'arte dell'implementazione del PCS di Taranto



Fonte: Elaborazione EY

Il progetto del pilota del PCS è stato sviluppato congiuntamente con UIRNet fino a fine 2015 e ha previsto una fase di perfezionamento del sistema durata fino a novembre 2016. Allo stato dell'arte il PCS non è in esercizio presso la realtà di Taranto, per motivi procedurali. È, infatti, in corso di stipula con UIRNet l'attivazione della fase di messa in esercizio

del sistema presso la realtà di Taranto. Tale stipula ha subito ritardi a seguito dell'incertezza burocratica relativa ai termini della convenzione che, nelle fasi iniziali, prevedeva una stipula a tre coinvolgendo nell'accordo anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mentre ad ora prevede la sola firma della convenzione tra l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e UIRNet. Solo a valle della stipula, si potrà procedere con la fase finale di test con l'utenza.

In particolare, i moduli oggetto di test finale in via prioritaria, per l'interesse mostrato dall'AdSP sono i moduli relativi alla gestione degli accessi e gestione dei varchi portuali.

## **6.2. Stato di avanzamento delle opere infrastrutturali incluse nel POT 2012-2014**

Il Piano Operativo Triennale 2012-2014 indicava opere infrastrutturali la cui realizzazione era ritenuta significativa per lo sviluppo del Porto di Taranto. Nelle pagine successive si riportano:

- tavola riepilogativa dello stato di avanzamento fisico e finanziario degli interventi previsti dal POT 2012-2014, distinti in interventi conclusi, in corso e non ancora avviati;
- cartina del porto con localizzazione degli interventi suddetti.

Tabella 11: Interventi previsti dal POT 2012-2014

MACRO AMBITO	INTERVENTI	STATUS	FASI	IMPORTO QUADRO ECONOMICO	AVVIO PROCEDURALE	AVANZAMENTO PROCEDURALE	AVANZAMENTO FISICO	AVANZAMENTO FINANZIARIO
MOLO POLISETTORIALE	Riqualificazione e miglioramento igienico sanitario del piano terra dell'ala Est della palazzina n.6 presso il molo polisetoriale da adibire a servizi di controllo sanitario	Conclusa	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input checked="" type="checkbox"/> Collaudo	M€ 0,49	2013	Opera completamente eseguita e collaudata.	100%	100%
MOLO POLISETTORIALE	Riqualificazione del molo polisetoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input checked="" type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 75,00	2013	1. Opera in corso di completamento 2. Collaudato tratto (0 – 600) m.	100%	95%
MOLO POLISETTORIALE	Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisetoriale	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input checked="" type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 15,00	2012	L'intervento è in corso di esecuzione	2%	2%
MOLO POLISETTORIALE	Interventi per il dragaggio di 2,3Mmc di sedimenti in area molo polisetoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del porto di Taranto	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input checked="" type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 83,00	2014	L'intervento è in corso di esecuzione	0%	10%
MOLO POLISETTORIALE	Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	Non ancora avviato	<input checked="" type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 14,00	2012	1. E' in corso di affidamento il servizio di verifica della progettazione, definitiva ed esecutiva. 2. Sono in corso di predisposizione gli atti di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva, del coordinamento della sicurezza e della Direzione dei lavori.	0%	0%
PIASTRA LOGISTICA	Piastra Logistica	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input checked="" type="checkbox"/> Esecuzione	M€ 219,00	2003	L'intervento è in corso di esecuzione. In particolare: 1. <u>Strada dei moli</u> : L'ultimazione dei lavori prevista per la	54%	54%

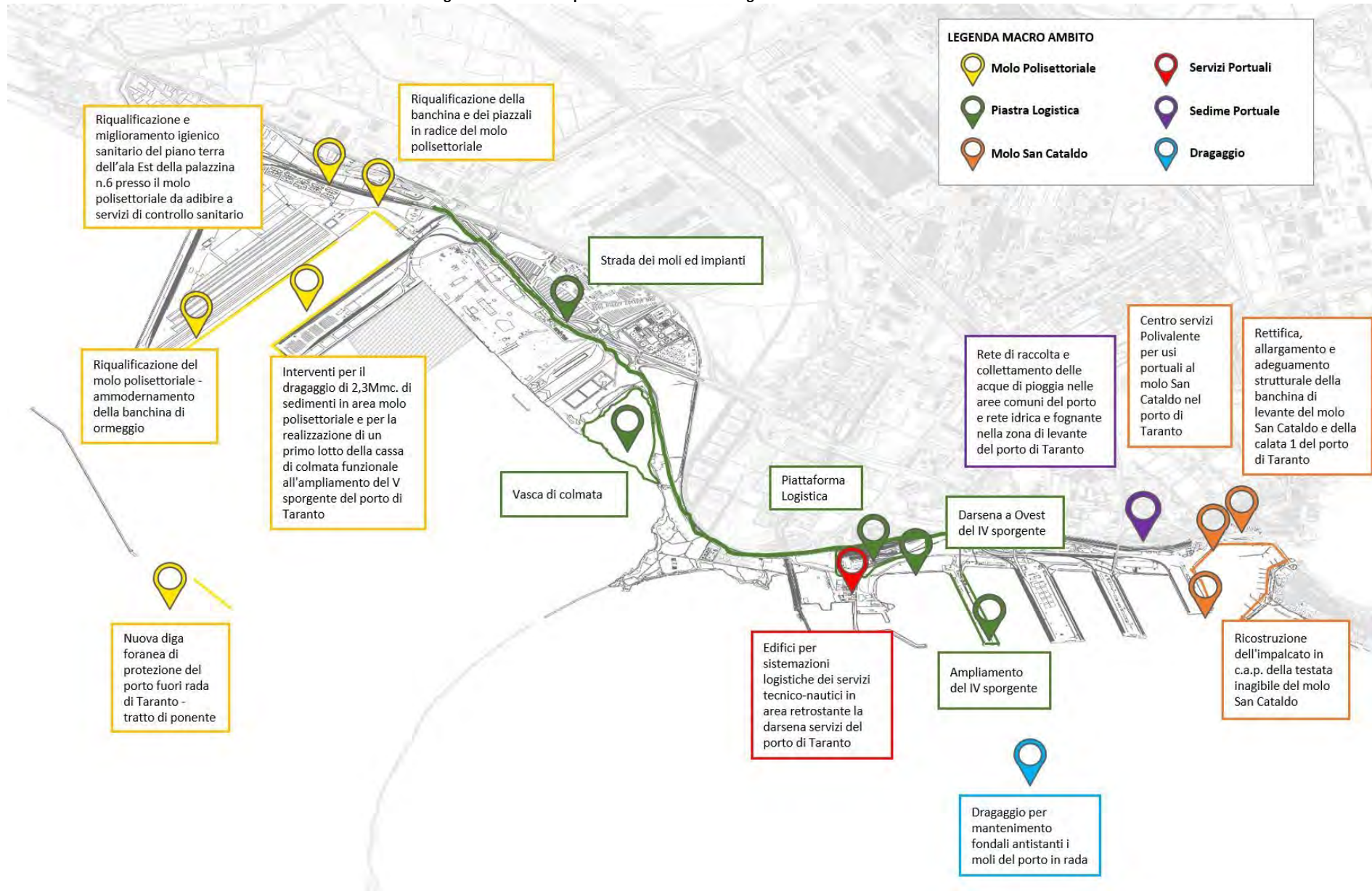
MACRO AMBITO	INTERVENTI	STATUS	FASI	IMPORTO QUADRO ECONOMICO	AVVIO PROCEDURALE	AVANZAMENTO PROCEDURALE	AVANZAMENTO FISICO	AVANZAMENTO FINANZIARIO
			<input type="checkbox"/> Collaudo			<p>fine del mese di 06/2017.</p> <p>2. <u>Ampliamento del IV sporgente:</u> Sono in corso i dragaggi e la prefabbricazione dei cassoni cellulari necessari per l'imbasamento.</p> <p>3. <u>Darsena a Ovest del IV sporgente:</u> Sono in corso i dragaggi e la prefabbricazione dei cassoni cellulari necessari per l'imbasamento.</p> <p>4. <u>Piattaforma logistica:</u> L'intervento è stato ultimato nel 11/2015 attualmente in corso di collaudo.</p> <p>5. <u>Vasca di Contenimento fanghi ad Ovest di Punta Rondinella:</u> Sono stati ultimati i lavori di I fase per accogliere il materiale di dragaggio proveniente dal IV sporgente e relativa darsena.</p>		
MOLO SAN CATALDO	Centro servizi Polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel porto di Taranto	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input checked="" type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 12,755	2008	L'intervento è in corso di esecuzione	8%	0%
MOLO SAN CATALDO	Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del porto di Taranto	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input checked="" type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 28,00	2009	E' in corso di espletamento la procedura di gara per l'affidamento delle opere	0%	2%
MOLO SAN CATALDO	Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo	Non ancora avviato	<input checked="" type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 16,90	2011	<p>1. E' stato approvato, verificato e validato il progetto esecutivo delle opere.</p> <p>2. Sono in corso di predisposizione gli atti di gara per l'affidamento delle opere.</p>	0%	0%
OPERE RFI	Potenziamento dei raccordi ferroviari del complesso del Porto di Taranto con la rete nazionale	In corso	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input checked="" type="checkbox"/> Affidamento	M€ 25,50	2010	1. Il progetto definitivo del lotto I (c.d. Cagioni – molo Polisettoriale) è stato revisionato e nel c.m. RFI procederà	n/a	n/a

MACRO AMBITO	INTERVENTI	STATUS	FASI	IMPORTO QUADRO ECONOMICO	AVVIO PROCEDURALE	AVANZAMENTO PROCEDURALE	AVANZAMENTO FISICO	AVANZAMENTO FINANZIARIO
			<input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo			all'avvio della procedura di gara per l'affidamento delle opere. 2. Il lotto II (c.d. Piastra Logistica) è stato aggiudicato ed è attualmente in corso la redazione del progetto esecutivo a cura del soggetto affidatario.		
SERVIZI PORTUALI	Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di Taranto.	Non ancora avviato	<input type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input checked="" type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 7,80	2010	È in corso di espletamento la procedura di gara per l'affidamento delle opere	0%	0%
SEDIME PORTUALE	Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del porto di Taranto	Non ancora avviato	<input checked="" type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	M€ 17,65	2009	È stato verificato ed è attualmente in corso di validazione ed approvazione il progetto esecutivo delle opere	0%	0%
DRAGAGGIO	Dragaggio per mantenimento fondali antistanti i moli del porto in rada	Non ancora avviato	<input checked="" type="checkbox"/> Programmazione/Progettazione <input type="checkbox"/> Affidamento <input type="checkbox"/> Esecuzione <input type="checkbox"/> Collaudo	da definire	-	Sono state completate le attività di rilievo morfo-batimetrico dei fondali interessati.	0%	0%

Fonte: ADSP Mar Ionio



Figura 34: Cartina del porto con localizzazione degli interventi



### 6.3. Gli strumenti di programmazione esistenti

Il Porto di Taranto è oggetto di importanti azioni programmatiche su scala locale, nazionale ed europea. L'attenzione del Governo si è manifestata nella stipula del Contratto Istituzionale di Sviluppo per l'Area di Taranto, uno dei sedici Patti per il Sud che collocano nella più ampia iniziativa del "Masterplan per il Mezzogiorno". Il Masterplan è concepito come strumento per la valorizzazione delle eccellenze del Sud Italia nel contesto di politica industriale e di infrastrutture e servizi in grado di stimolare l'imprenditorialità e innescare la trasformazione dell'economia del Mezzogiorno. Operativamente, il Masterplan è composto da 16 programmi di sviluppo operativi, di cui otto per le Regioni, sette per le Città Metropolitane e uno per l'area di Taranto. Complessivamente, esso mette a sistema **circa 98 miliardi da destinare allo sviluppo da qui al 2023**; si tratta prevalentemente di risorse già stanziare in altri Piani e Programmi (Fondi strutturali e relativa quota di cofinanziamento nazionale, Programmi Complementari, Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020), ma che – anche mediante il ricorso alla "clausola investimenti" negoziato in sede europea, ha consentito al Governo di spendere la quota nazionale di tali risorse con maggiore flessibilità rispetto ai vincoli di bilancio, attivando un importante **effetto leva sugli investimenti privati**.

In tale contesto, il **Contratto Istituzionale di Sviluppo per l'Area di Taranto** ha raccolto e riprogrammato risorse esistenti<sup>21</sup> – per un ammontare totale di **oltre 882 milioni di euro** – al fine di accelerarne la spesa per interventi pubblici negli ambiti relativi al porto, alle infrastrutture, alla riqualificazione urbana, alla bonifica ambientale. Esso costituisce, ad oggi, il principale strumento di programmazione per l'intero territorio tarantino. Sono **416,443 i milioni destinati alle infrastrutture portuali e dei trasporti**, pari al 47% dell'intero ammontare del CIS. Nello stato di avanzamento del CIS al **primo trimestre 2017** risulta consuntivata una spesa di **182,414 milioni**, pari a circa il 20% del totale.

In particolare, gli interventi di interesse per il porto inclusi nel CIS, sono otto, e sono ricompresi nelle aree di intervento "Infrastrutture portuali e trasporti" e "Salute ed ambiente". La tabella che segue riporta, per ciascuno di essi, la copertura finanziaria disponibile, le fonti di finanziamento individuate, l'eventuale fabbisogno residuo e la spesa consuntivata alla fine del primo trimestre del 2017.

**Tabella 12: Interventi inclusi nel Contratto Istituzionale di Sviluppo di interesse per il porto di Taranto**

TITOLO INTERVENTO	COPERTURA FINANZIARIA DISPONIBILE	FONTE DI FINANZIAMENTO	ULTERIORE FABBISOGNO FINANZIARIO (risorse non assegnate)	SPESA REALIZZATA (MARZO 2017)
<i>Area di intervento: Infrastrutture portuali e trasporti</i>				
Riqualificazione del molo Polisettoriale del Porto di Taranto – Ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00	- € 35.000.000,00 (Regione Puglia FSC Delibera CIPE 62/11) - € 40.000.000,00 (Fondi propri AdSP)	n/a	€ 50.211.128,86
Intervento per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	€ 83.000.000,00	- € 7.674.000,00 (MATTM – DM 468/01) - € 17.167.143,00 (Regione Puglia FSC Delibera CIPE n. 87/2012) - € 38.158.587,00 (Fondi propri APT) - € 20.000.000,00 (PON reti e mobilità) 2007/2013)	n/a	€ 2.147.369,39

<sup>21</sup> Per la totalità degli interventi inclusi nel CIS le risorse provengono dalle seguenti fonti di finanziamento: Regione Puglia FSC 2007-2013 (Delibera CIPE 62/2011, 87/2012); Fondi MATTM (DM 468/01, Decreto del Segretario Generale del 10/10/2012, Decreto del Direttore Generale del MATTM prot.n. 3984/TRI/DI/G/SP); Fondi FESR (PON Reti e mobilità 2007/2013, POR Puglia 2007-2013, PON Infrastrutture e Reti 2014-2020); Fondi MIT (Delibera CIPE n. 74/03; Delibera CIPE n. 104/10, PAC - Piano Città); Fondi MIBACT (POIn Attrattori Culturali, naturali e turismo 2007-2013; PAC 2007-2013); Fondi FAS Regione Puglia 2007-2013 (Delibera CIPE 92/2012); Dlgs 1/15 così come modificato con Legge 20/2015 art.3, comma 5bis; Risorse residue delibere CIPE 17/2003, 83/2003 e 179/2006; AQP CITTÀ (Delibere CIPE 36/2002, 20/2004); Decreto c.d. Emergenza idrica n. 16 del 22.06.2004 - OPCM 3536/06; D.P.C.M. 23 marzo 2013; Fondi statali ex D.G.R. 1524 del 24/07/2014; Delibera Cipe 92/2012 FSC 2007-2013 D.G.R. 169/2014; Delibera CIPE del 23 dicembre 2015; Risorse regionali; Risorse proprie AdSP; Risorse concessionari.

TITOLO INTERVENTO	COPERTURA FINANZIARIA DISPONIBILE	SOURCE DI FINANZIAMENTO	ULTERIORE FABBISOGNO FINANZIARIO (risorse non assegnate)	SPESA REALIZZATA (MARZO 2017)
Piastra Logistica integrata nodo infrastrutturale Porto di Taranto	€ 219.144.000,00	- Fondi MIT – Delibera CIPE n. 74/03; Delibera CIPE n. 104/10 - Fondi propri APT. Fondi propri Concessionario	n/a	€ 101.620.423,73
Collegamento ferroviario del complesso del Porto di Taranto con la Rete nazionale	€ 25.500.000,00	- MIT – PON Infrastrutture e Reti 2014-2020	n/a	€ 1.244.144,38
Riqualificazione del molo polisettoriale – nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di ponente	€ 14.000.000,00	- Risorse dell'AdSP	n/a	€ 24.289,47
<b>Subtotale 1</b>	<b>€ 416.644.000,00</b>		<b>n/a</b>	<b>€ 155.247.355,83</b>
<b>Area di intervento: Salute e ambiente</b>				
Interventi di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione del bacino del MAR Piccolo-I Seno di Taranto e delle aree ad esso prospicienti	€ 21.000.000,00	- Delibera Cipe 87/12 (Regione Puglia FAS 2007-2013)	€ 93.500.000,00	€ 6.796.428,74
Piattaforma per un sistema integrato di riqualificazione dell'area vasta di crisi ambientale comprensive di attività di monitoraggio e tecniche innovative sperimentali – I stralcio funzionale	€ 20.800.000,00	- Risorse residue delibere CIPE 17/2003, 83/2003 e 179/2006	€ 0,00	
Completamento del progetto dell'utilizzo industriale (ILVA) delle acque reflue di Taranto per uso potabile ed irriguo	€ 14.000.000,00	- Decreto c.d. Emergenza idrica n. 16 del 22.06.2004 - OPCM 3536/06	€ 0,00	
<b>Subtotale 2</b>	<b>€ 55.800.000,00</b>	-	<b>€ 93.500.000,00</b>	<b>€ 6.796.428,74</b>
<b>TOTALE</b>	<b>€ 472.444.000,00</b>		<b>€ 107.500.000,00</b>	<b>€ 162.043.784,57</b>

Fonte: Contratto Istituzionale di Sviluppo per l'area di Taranto, All.ti 1 e 2; Nota sullo stato di attuazione del CIS al primo trimestre 2017

Il territorio tarantino già incluso nel perimetro di intervento del CSI ricade altresì nell'Area di crisi industriale complessa per la quale il Ministero dello Sviluppo Economico ha previsto un **Progetto di Riconversione e Riqualificazione Industriale** (PRRI), i cui contenuti, definiti dal Protocollo d'intesa stipulato il 26 luglio 2012 tra enti locali e amministrazioni centrali competenti, includono interventi per le aree portuali e retroportuali. Per il rilancio dell'area sono disponibili **30 milioni di euro a valere sul PON Imprese e Competitività 2014-2020**. Nel mese di febbraio 2017 è terminata la fase di manifestazione di interesse da parte di imprese italiane ed estere interessate ad investire nell'area di crisi. La call contemplava investimenti coerenti con gli obiettivi del PRRI, ricadenti nei seguenti ambiti:

- programmi di **investimento produttivo** (creazione di impresa, creazione di nuova unità da parte di impresa esistente, ampliamento/diversificazione di unità esistente);
- programmi di investimento per la **tutela ambientale**;
- progetti di **innovazione dei processi e dell'organizzazione**;
- progetti di **ricerca industriale e sviluppo sperimentale**.

Oltre alle strategie definite dal territorio tarantino assieme al Governo nazionale, Taranto beneficia dei finanziamenti all'interno del quadro programmatico dell'Unione Europea. In particolare, ai fini dell'accesso ai fondi FESR il porto di Taranto rientra nella **programmazione dell'Area Logistica Integrata Sistema Pugliese e Lucano**. In fase di candidatura preliminare delle progettualità a valere sul PON Infrastrutture e Reti, Taranto ha candidato nove progetti, di cui otto sulla Linea d'azione II.1.1 (interventi portuali) e uno sulla Linea d'azione II.1.3 (Single Window), che sono attualmente in discussione presso il Tavolo ALI.

Si riporta di seguito una tabella di sintesi delle progettualità candidate al finanziamento sul PON Infrastrutture e Reti 2014-2020.

**Tabella 13: Progettualità candidate al finanziamento sul PON I&R 2014-2020 dall'AdSP del Mar Ionio**

INTERVENTO	LINEA D'AZIONE	COSTO TOTALE (€)	FINANZIAMENTO PON (€)	% A VALERE SUL PON	ALTRE FONTI DI FINANZIAMENTO	INCLUSO NEL CIS
Interventi per il dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti in area Molo Polisetoriale per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	II.1.1	83.000.000,00	56.264.837,43	67%	- DM 408/01 MATTM (9%) - Del. CIPE 87/12 (21%) - PON 2007-2013 (3%)	Sì
Riqualificazione del Molo Polisetoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio - Porto di Taranto	II.1.1	75.000.000,00	40.000.000,00	53%	- Delib. CIPE 92/2012	Sì
Riqualificazione del Molo Polisetoriale - Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo Polisetoriale. Adeguamento Area Terminal Rinfuse - Porto di Taranto	II.1.1	15.000.000,00	15.000.000,00	100%		No
Centro Servizi Polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo nel Porto di Taranto	II.1.1	12.755.000,00	12.755.000,00	100%		No
Rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e consolidamento della calata 1 del Porto di Taranto	II.1.1	25.500.000,00	13.798.271,00	54%	- Art. 36 L. 166/02 (DM 18/13) (0,05%) - Protocollo d'intesa MIT n. 7 21/10/2002 (45,5%)	No
Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo del Porto di Taranto	II.1.1	18.800.000,00	18.800.000,00	100%		No
Intervento di completamento della messa in sicurezza permanente della falda superficiale in ex Yard Belleli - II lotto	II.1.1	40.843.988,66	40.843.988,66	100%		No
Taranto Port Community System a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale	II.1.3	5.000.000,00	5.000.000,00	100%		No
Riqualificazione del Molo Polisetoriale - Nuova Diga Foranea di protezione del Porto fuori rada di Taranto - Tratto di Ponente	II.1.1	14.000.000,00	14.000.000,00	100%		Sì

Fonte: Elaborazione EY su dati AdSP Mar Ionio

Nel parco progettuale del PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 rientrerà inoltre il completamento di un progetto di RFI che è stato avviato nel corso della programmazione 2007-2013 e che ricade nell'ambito del Porto di Taranto. L'importo totale di tale progetto, denominato "Collegamento ferroviario del porto di Taranto con la rete nazionale (prima fase funzionale – lotto 2: Cagioni e Piastra Logistica Taranto)" è pari a 25,5 milioni di Euro, di cui 24,6 milioni a valere sulla programmazione 2014-2020.

Attualmente, il **quadro complessivo degli interventi infrastrutturali** relativi al porto di Taranto include interventi in corso per un ammontare totale di € 404.755.000,00, interventi programmati per un ammontare totale di € 84.850.000,00 e interventi pianificati per un ammontare totale di € 351.000.000,00.

Il dettaglio degli interventi con i relativi costi è fornito nella tabella che segue. Gli interventi sono suddivisi in:

- pianificati - per i quali non sono ancora disponibili i finanziamenti;
- programmati - per i quali è stata individuata la fonte di finanziamento;
- in corso - per i quali i lavori sono in corso di esecuzione.

Si riportano, a titolo riassuntivo, anche gli interventi in corso già rappresentati nei paragrafi precedenti.

**Tabella 14: Sintesi degli interventi infrastrutturali relativi al Porto di Taranto**

DESCRIZIONE	COSTO INTERVENTO (€)
<b>INTERVENTI PIANIFICATI</b>	
Realizzazione del II lotto della cassa di colmata al V sporgente del Porto di Taranto	€ 81.000.000,00
Progetto Distripark Taranto	€ 170.000.000,00
Dragaggio di manutenzione dei fondali antistanti i moli del Porto in rada	€ 20.000.000,00
Il lotto degli interventi di messa in sicurezza e bonifica della falda in area ex Yard Belleli	€ 45.500.000,00
Realizzazione del parcheggio seminterrato alla radice del molo San Cataldo	€ 7.000.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di levante	€ 20.000.000,00
Realizzazione del nuovo varco est e riqualificazione del <i>waterfront</i> della darsena Taranto	€ 2.500.000,00
Taranto Port community system a supporto dell'interoperabilità con il sistema logistico regionale, nazionale e globale.	€ 5.000.000,00
<b>TOTALE INTERVENTI PIANIFICATI</b>	<b>€ 351.000.000,00</b>
<b>INTERVENTI PROGRAMMATI</b>	
Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la darsena servizi del porto di Taranto I e II lotto funzionale	€ 7.800.000,00
Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di levante del Porto di Taranto	€ 18.050.000,00
Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del molo San Cataldo e della calata 1 del Porto di Taranto	€ 25.500.000,00
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	€ 14.000.000,00
Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord	€ 700.000,00
Ricostruzione dell'impalcato in c.a.p. della testata inagibile del molo San Cataldo	€ 18.800.000,00
<b>TOTALE INTERVENTI PROGRAMMATI</b>	<b>€ 84.850.000,00</b>
<b>INTERVENTI IN CORSO</b>	
Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse	€ 15.000.000,00
Progetto piastra portuale del Porto di Taranto (5 interventi)	€ 219.000.000,00
Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio	€ 75.000.000,00
Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V sporgente del Porto di Taranto	€ 83.000.000,00
Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo nel Porto di Taranto	€ 12.755.000,00
Potenziamento dei raccordi ferroviari del complesso del Porto di Taranto con la rete nazionale	€ 25.500.000,00
<b>TOTALE INTERVENTI IN CORSO</b>	<b>€ 430.255.000,00</b>

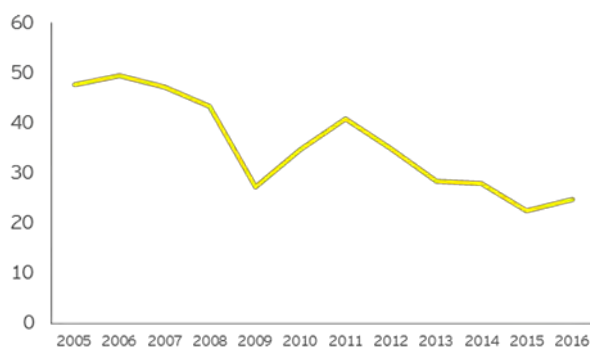
Fonte: ADSP Mar Ionio

## 7. LE PERFORMANCE DEL PORTO

### 7.1. L'andamento dei traffici

Il Porto di Taranto è, tra gli scali nazionali, quello che ha visto la ripresa più lenta dalla crisi economica e finanziaria che, tra il 2007 e il 2013, ha investito l'intero settore portuale. Due sono le criticità che hanno inciso maggiormente sulla performance del porto negli ultimi anni: il grave momento di crisi dell'ILVA e l'abbandono del Terminal Container da parte di Evergreen, che ha trasferito i suoi flussi al Porto del Pireo. Nonostante la lieve ripresa registrata nel corso dell'ultimo anno, il Porto non solo resta distante dalle performance pre-crisi, ma ha risentito della crisi locale anche più rispetto alla crisi economica globale.

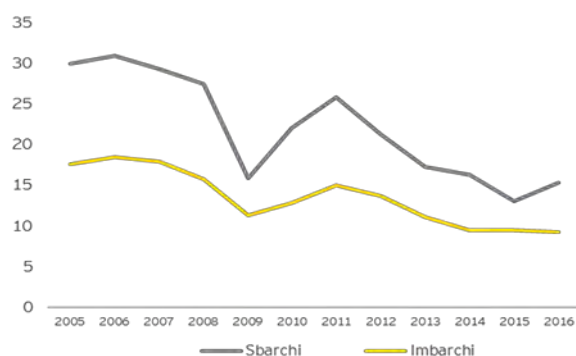
**Figura 35: Merci movimentate nel porto di Taranto (2005-2016, M Ton)**



Fonte: Elaborazione EY su dati Assoport

Ripartendo il totale delle merci movimentate tra sbarchi e imbarchi, il confronto tra i dati restituisce il quadro di una netta prevalenza degli sbarchi, come illustrato dalla figura seguente.

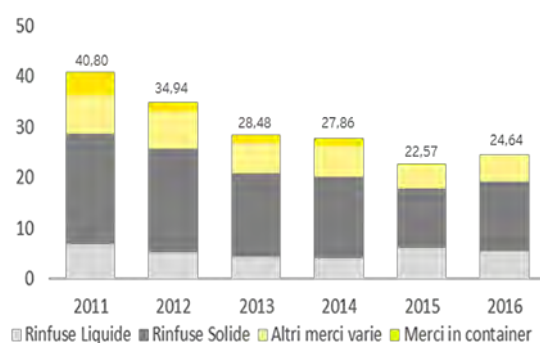
**Figura 36: Merci movimentate nel porto di Taranto (2005-2016, M Ton)**



Fonte: Elaborazione EY su dati Assoport

Dal confronto tra imbarchi e sbarchi emerge anche come la lieve ripresa registrata nel 2016 sia dovuta soltanto a un incremento degli sbarchi (+17,4% rispetto al 2015), poiché la variazione degli imbarchi è stata infatti negativa (-1,8%). Un'analisi dell'andamento del traffico di merci per categoria merceologica evidenzia inoltre che, mentre la movimentazione di prodotti petroliferi rimane stabile e il leggero calo delle merci varie è in linea con l'andamento complessivo del porto, il traffico di rinfuse solide registra un declino più pronunciato.

**Figura 37: Merci movimentate nel Porto di Taranto per categoria merceologica (2011-2016, M Ton)**



Fonte: Elaborazione EY su dati Assoport

La voce “Rinfuse liquide” è composta prevalentemente da prodotti petroliferi raffinati e da petrolio greggio e marginalmente da altre rinfuse liquide. Confrontando i dati del 2016 con quelli del 2015, si osserva che la movimentazione di petrolio greggio è cresciuta del 3,1% (attestandosi a 2,5 milioni di tonnellate), così come quella delle altre rinfuse liquide, che è cresciuta del 24,6% (oltre 142.000 tonnellate). È calata invece del 17,2% la movimentazione di prodotti raffinati, che rimane in ogni caso la componente maggioritaria (2,9 milioni di tonnellate).

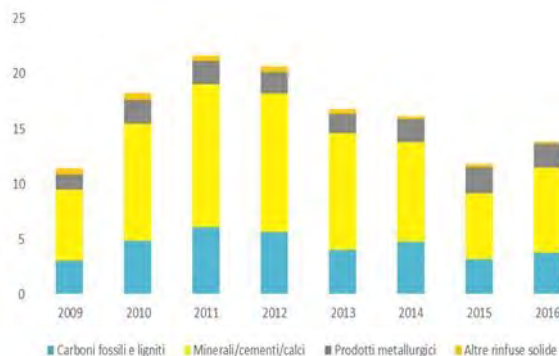
**Figura 38: Movimentazione totale di rinfuse liquide, rinfuse liquide in e rinfuse liquide out (M Ton)**

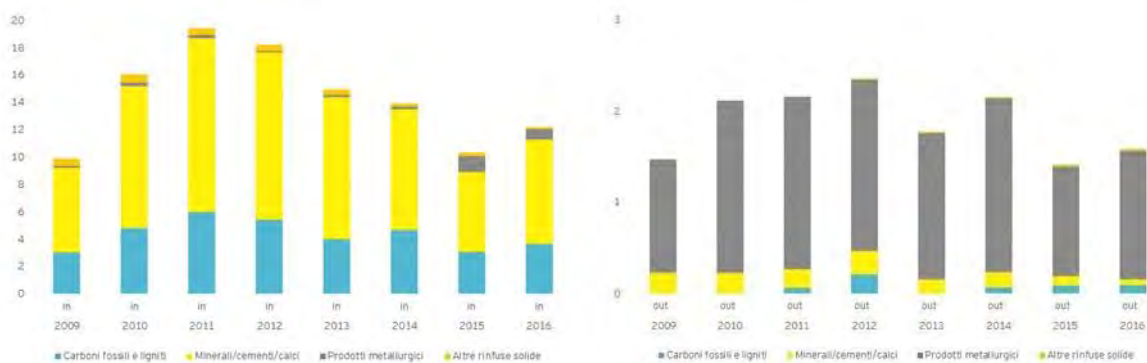


Fonte: Elaborazione EY su dati Assoporti

La movimentazione di “Rinfuse solide” si compone invece innanzitutto di minerali, cementi e calci (7,7 milioni di tonnellate nel 2016, in crescita del 29,2% rispetto al 2015), seguiti da carboni fossili e ligniti (3,7 milioni di tonnellate, +19%), prodotti metallurgici (2,2 milioni di tonnellate, -8,5%) e altre rinfuse solide (oltre 167.000 tonnellate, -39,8%). A differenza delle rinfuse liquide, le rinfuse solide registrano una significativa differenza tra sbarchi e imbarchi, con una decisa prevalenza dei primi sui secondi.

**Figura 39: Movimentazione totale di rinfuse solide, rinfuse solide in e rinfuse solide out (M Ton)**

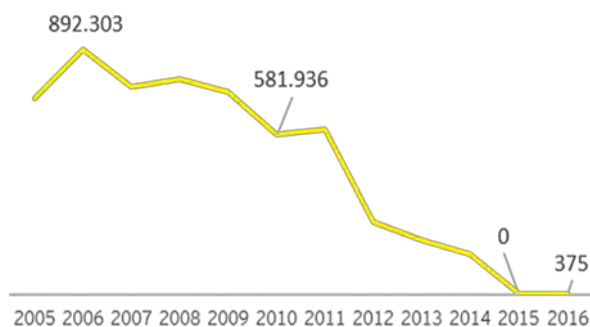




Fonte: Elaborazione EY su dati Assoportri

Rispetto alla totalità dei traffici, il dato maggiormente significativo è tuttavia rappresentato dal crollo del traffico di merci containerizzate, che ha subito un azzeramento completo nel 2015 e ha successivamente visto un debole recupero nel 2016.

Figura 40: Traffico merci containerizzate nel Porto di Taranto (2005-2016, TEU)



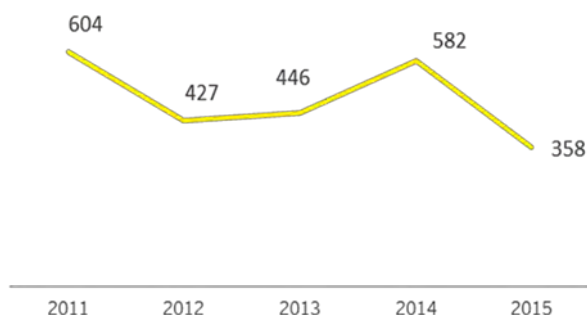
Fonte: Elaborazione EY su dati Assoportri

Coerentemente con quanto affermato nel POT 2012-2014, è stato potenziato il traffico Ro-Ro: nel 2016, secondo dati dell'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio, sono state movimentate 24.147 tonnellate di merci con modalità Ro-Ro, di cui 22.700 in imbarco e 1.447 in sbarco. Sebbene il valore sia ancora basso in proporzione al totale delle merci varie movimentate (5.398.043 tonnellate nel 2016), si tratta certamente di un'evoluzione positiva.

Storicamente, resta invece minoritaria la componente crocieristica. Secondo dati di Assoportri, nel Porto di Taranto il traffico crocieristico, che nel 2014 aveva visto un aumento del 30,5% rispetto all'anno precedente, nel 2015 è calato del 38,5%, attestandosi sul numero di 358 passeggeri in transito, rispetto ai 582 del 2014. In ogni caso, si tratta di valori non comparabili con quelli di altri porti pugliesi: nel 2015, i passeggeri di crociere nei porti di Bari e Brindisi hanno superato rispettivamente le 360.000 e le 150.000 unità.



Figura 41: Traffico crocieristico nel Porto di Taranto (2011-2015, numero passeggeri)



Fonte: Elaborazione EY su dati Assoport

Nel 2017, i sette approdi programmati della Thomson Spirit, nave da crociera da 1400 posti del gruppo inglese Thomson Cruises, proiettano il Porto di Taranto in una nuova dimensione di porto turistico.

## 7.2. I traffici collegati alla produzione industriale di prossimità

Oltre alle attività prettamente commerciali, il porto di Taranto vede una componente fondamentale nella produzione industriale degli stabilimenti che sono situati nelle aree portuali. Il più rilevante di questi – per produzione, per traffici movimentati e per impatto socio-economico sul territorio – è costituito dall’impianto ILVA.

**L’ILVA e il Porto di Taranto.** Come osservato nel capitolo 2, lo stabilimento siderurgico ILVA S.p.A. ha rappresentato dall’inizio degli anni ‘60 il motore fondamentale dell’economia di Taranto. In particolare l’acciaiera rappresenta il principale cliente del porto di Taranto, il quale funge da terminale strategico per i traffici verso l’Oriente e verso i Paesi del Mar Nero.

Figura 42: Le principali rotte da Taranto

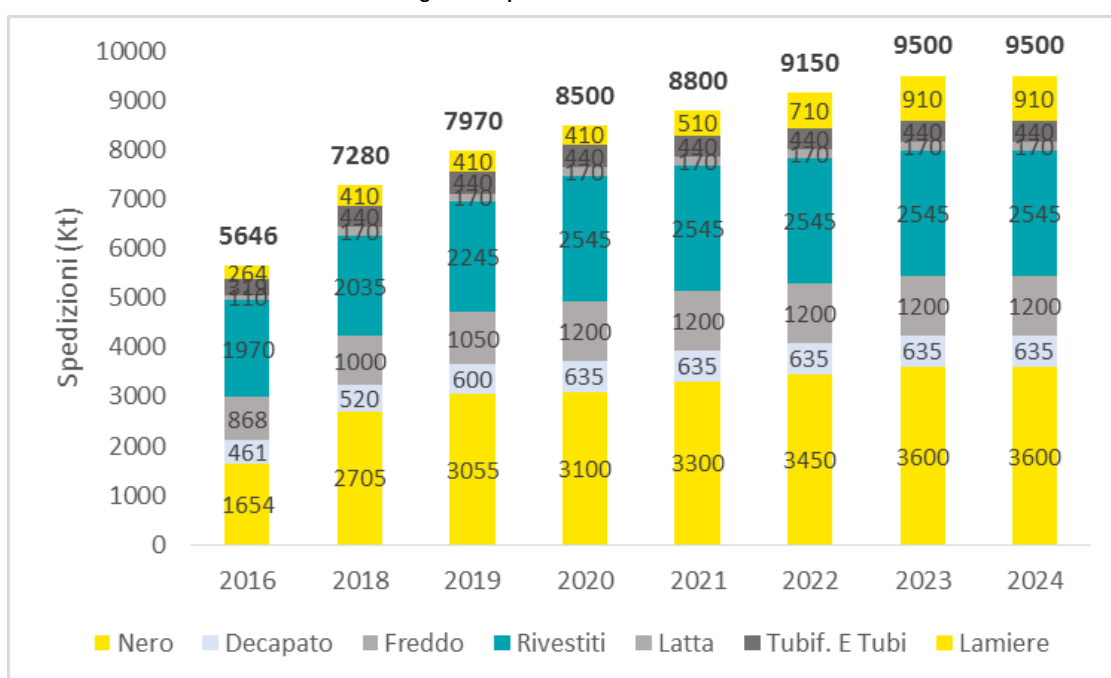


Fonte: Gruppo Ilva (<http://www.gruppoilva.com/it/gruppo-ilva/gruppo-ilva/logistica>)

L’ILVA, infatti, ha in concessione quattro sporgenti (numeri 2, 3, 4 e 5) e una calata (numero 3) del porto di Taranto, per un totale di 5.300 metri di banchine e 691.300 mq di aree operative. Le navi arrivano a Taranto dove scaricano materie prime quali minerali di ferro e carbon fossile, loppa d’altoforno, combustibile, catrame e semilavorati siderurgici quali ghisa in pani e bricchette, che da lì vengono inviati ai parchi di stoccaggio mediante un sistema di

nastri trasportatori. Allo stesso modo prodotti siderurgici finiti vengono imbarcati per essere destinati ai mercati nazionali ed internazionali. È evidente quindi come un gruppo industriale come ILVA non possa prescindere da un'efficiente organizzazione della logistica; esso può contare, infatti, su un vasto sistema infrastrutturale che comprende porti, navi, treni e ferrovie. In particolare, tra le società controllate del gruppo ILVA, è presente ILVA Servizi Marittimi che gestisce la flotta del gruppo. Quest'ultima è composta da un cargo, la Very Large Ore Carrier Gemma per il trasporto di materie prime (dalla capacità di circa 315.000 tonnellate), da quattro spintori e da otto chiatte per il trasporto di prodotti finiti e semilavorati (due dei quali dalla capacità di circa 31.000 tonnellate e altrettanti dalla capacità di circa 16.000 tonnellate). Tra i capisaldi del piano industriale proposto da ArcelorMittal e Marcegaglia vi è proprio il rilancio commerciale e l'incremento delle spedizioni di prodotti finiti fino a 9,5 milioni di tonnellate dal 2023.

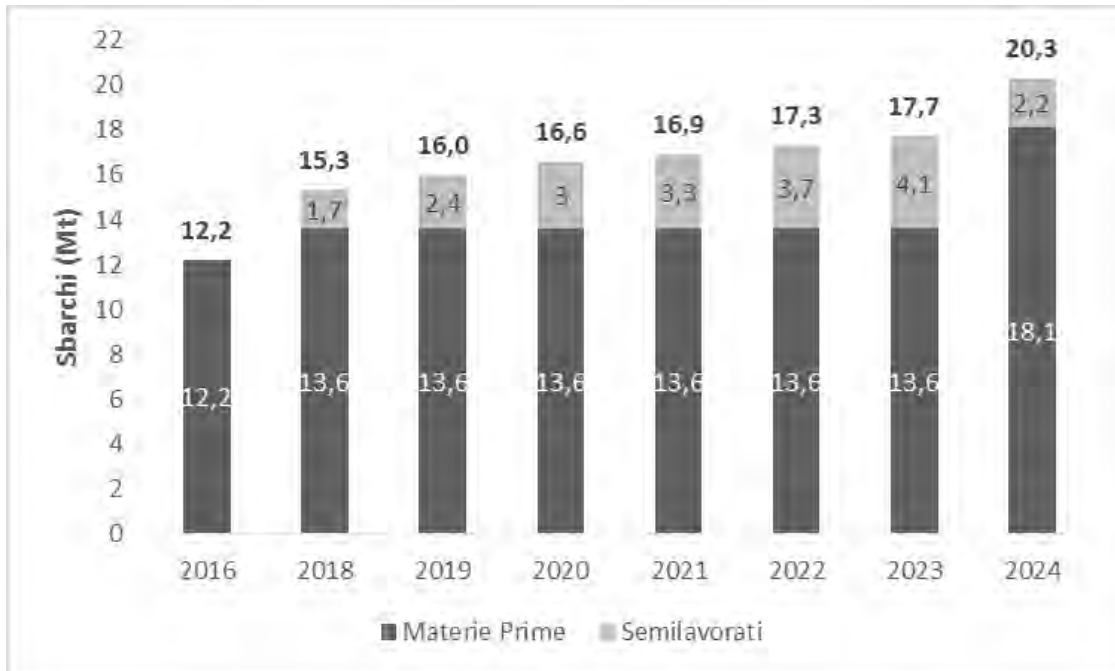
Figura 43: Spedizioni ILVA 2016-2024



Fonte: AM Investco, Piano Industriale management ILVA (2017)

Considerando i volumi produttivi previsti dalla cordata nel periodo 2018-2024 e che il rapporto tra materie prime e prodotti finiti in uscita, è pari in media a 2,26 a 1 (come desumibile dai dati presentati nel cap.2) è stato possibile ipotizzare i volumi di materie prime funzionali ciclo produttivo dell'ILVA che sbarcheranno nel Porto di Taranto nello stesso periodo.

Figura 44: Sbarchi materie prime e semilavorati ILVA 2016-2024



Fonte: elaborazione EY su fonte AM Investco, Piano Industriale management ILVA (2017)

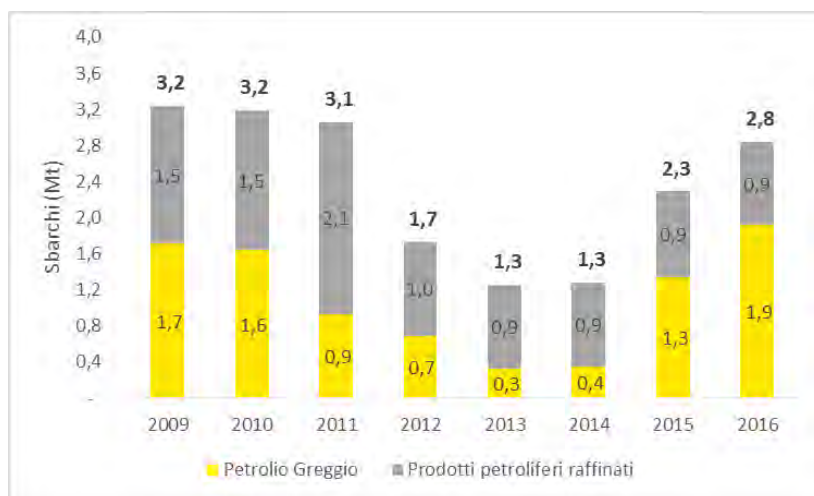
#### 7.2.1. Altri impianti industriali

La componente di flusso degli ulteriori stabilimenti industriali che contribuiscono direttamente alla movimentazione di merci nel Porto di Taranto, e di cui si è già detto nel paragrafo 2, sono riportati di seguito.

#### **Il petrolio e i prodotti petroliferi**

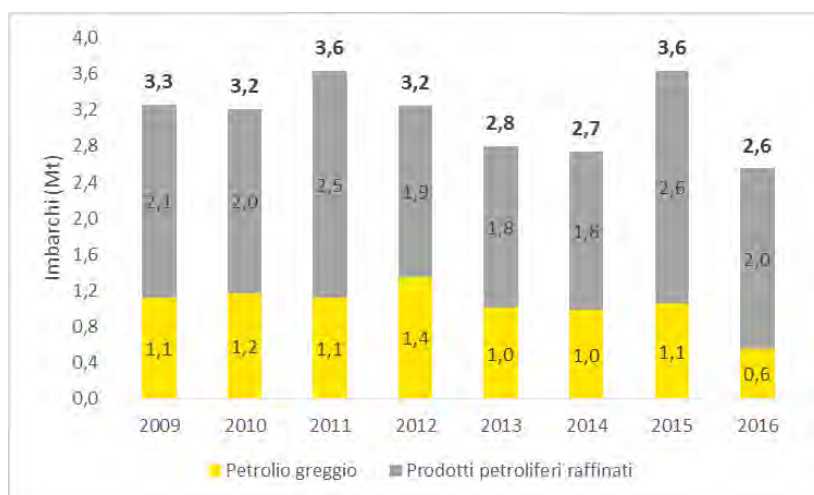
**Eni.** Come già precedentemente illustrato, la Divisione Refining&Marketing di Eni, dispone di una raffineria (6 milioni di tonnellate annue di potenziale e attualmente 4,2 di produzione) che tratta petrolio estratto nei pozzi della Basilicata, del Medioriente e del Nord Africa. ENI è il secondo principale utilizzatore del porto di Taranto: ha in concessione un pontile lungo 560 metri con un fronte d'accosto totale di 1.120 metri, utilizzato per lo sbarco e imbarco di petrolio greggio, prodotti petroliferi raffinati e derivati. La Raffineria di Taranto rifornisce il mercato dei prodotti petroliferi dell'Italia Sud-Orientale. Il collegamento con i giacimenti della Basilicata consente la ricezione, lo stoccaggio, la lavorazione e la spedizione di greggio nazionale. Il trasbordo avviene mediante un sistema di condotte che collegano il pontile allo stabilimento petrolifero. I flussi in ingresso e in uscita dal Porto di Taranto riguardano essenzialmente petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati, rappresentati nel dettaglio nelle figure seguenti.

**Figura 45: Sbarchi petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati Eni 2009-2016**



Fonte: elaborazione Ey su dati Assoport

**Figura 46: Imbarchi petrolio greggio e prodotti petroliferi raffinati Eni 2009-2016**



Fonte: elaborazione EY su dati Assoport

Come visto nel capitolo 2, la produzione di cemento nell'area tarantina è realizzata dalla Cementir. All'interno del Porto di Taranto sono in concessione alla Cementir Italia la Calata 4, 300 metri di lunghezza con pescaggio di 12,5 metri, e un tratto di 167 metri del quarto Sporgente Levante. Qui vengono svolte operazioni di carico e scarico di cemento per un volume annuo di circa 400/500 mila tonnellate. La cementeria è direttamente raccordata alla banchina mediante un nastro trasportatore di grande capacità, con una portata di 2.400 sacchi all'ora o 400 tonnellate di clinker all'ora, dotato di impianto di caricazione natanti per la spedizione di cemento via mare.

### 7.3. I servizi portuali

Nel contesto portuale nazionale, al fine di supportare le operazioni svolte dalle navi all'interno dei porti, sono stati istituiti servizi a supporto di tali operazioni svolti da specifici Enti, Imprese portuali, Cooperative, Associazioni e Soggetti Privati. Il panel di servizi erogabili all'interno dei porti italiani è costituito dai seguenti servizi:

- **servizi tecnico nautici di pilotaggio:** servizio erogato, sia ai fini commerciali che di sicurezza, allo scopo di supportare le navi nelle manovre di ingresso e di uscita dal porto, la cui direzione è affidata ai piloti. Il servizio

di pilotaggio è normato dal Regolamento nazionale di Pilotaggio e da Ordinanze locali delle Capitanerie di Porto (Decreto n° 51 del 22/12/1989 – Direzione Marittima di Bari; Regolamento locale per il servizio di pilotaggio nel porto di Taranto - Annesso Decreto della Direzione Marittima di Bari n° 47/1974 del 12/07/1974 concernente l'obbligatorietà del pilotaggio nel porto di Taranto) che istituiscono le linee di indirizzo del servizio, definendone l'obbligatorietà;

- **servizi tecnico nautici di ormeggio:** servizio erogato allo scopo di supportare le navi nelle operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento e assistenza delle navi in banchina e in rada. Il servizio di pilotaggio è normato dal Regolamento nazionale di Ormeggio e da Ordinanze locali delle Capitanerie di Porto (Ordinanza n. 200/2016 - Modifica al regolamento del servizio di ormeggio; Ordinanza n. 225/2007 - Regolamento per il servizio di ormeggio e disormeggio nel porto di Taranto) che istituiscono le linee di indirizzo del servizio, definendone l'obbligatorietà;
- **servizi tecnico nautici di rimorchio:** servizio erogato allo scopo di supportare le navi nelle operazioni di ingresso / uscita dal porto attraverso l'esecuzione di manovra di rimorchio, ovvero al il traino e alla spinta dei mezzi galleggianti. Il servizio di rimorchio è normato da Ordinanze locali delle Capitanerie di Porto (Ordinanza n. 420/2016 -Deroga all'obbligo del servizio di rimorchio; Ordinanza n. 61/2015 - Tariffe per il servizio di rimorchio delle navi nell'ambito del porto di Taranto e relativa rada; Ordinanza n. 364/2014 - Regolamento per il Servizio di Rimorchio delle navi nel Mar Grande e Mar Piccolo di Taranto e nell'ampliamento ad ovest di Punta Rondinella; Ordinanza n. 295/2013 - Rimorchio nel Porto di Taranto) che istituiscono le linee di indirizzo del servizio, definendone l'obbligatorietà;
- **servizi tecnico nautici di battellaggio:** servizio erogato dai barcaioli allo scopo di trasportare persone e mezzi dalla terra ferma alla nave in mare e in senso contrario. Il servizio di pilotaggio è normato da Ordinanze locali delle Capitanerie di Porto (Ordinanza n. 137/2013 - Approvazione del Regolamento per il servizio di battellaggio nel porto di Taranto e relativa rada);
- **gestione rifiuti solidi:** servizio erogato dagli Enti di Conferimento per porto per lo svolgimento delle operazione di conferimento e smaltimento dei rifiuti solidi stoccati dalle navi attraccate in porto che vengono prodotti dalla nave durante il viaggio o nel corso della sosta della nave in porto;
- **gestione rifiuti liquidi - raccolta acque reflue:** servizio erogato al fine di effettuare le operazione di raccolta, il trasporto, il trattamento, il recupero e/o lo smaltimento delle acque di sentina, delle acque di lavaggio (slops), delle morchie aventi punto di infiammabilità superiore a 60°C e delle acque di zavorra da bordo delle navi mercantili in sosta in porto nel rispetto delle norme antinquinamento;
- **pulizia e disinquinamento specchi:** servizio erogato al fine di mantenere la pulizia degli specchi d'acqua antistanti le banchine anche attraverso opere finalizzate al disinquinamento delle acque;
- **antinquinamento e pronto intervento:** servizio finalizzato alla prevenzione dell'inquinamento in porto e finalizzato ad operazioni di intervento in caso di situazioni "emergenziali" o di contingenza;
- **guardia ai fuochi: servizio antincendio** presso i porti svolto da cooperative e società private autorizzate dall'Autorità Marittima locale, secondo quanto disciplinato dalla Legge 13 maggio 1940, n.690 successivamente modificata ed integrata dalla Legge 27 dicembre 1973, n.850, finalizzato alla sorveglianza e la prevenzione degli incendi ne:
  - le imbarcazioni in cui operano navi cisterna,
  - le navi che trasportano merci pericolose,
  - le navi dove si effettuano lavori a fiamma,
  - i cantieri navali.
- **bunkeraggio:** servizio erogato al fine di effettuare le operazione di rifornimento di carburante a bordo delle navi ancorate in porto; tale servizio può essere effettuato per mezzo di autobotti, per mezzo di bettolina (mezzo nautico) o attraverso gli impianti fissi installati nei terminal portuali;
- **chimico di porto:** consulenze specialistiche in ambito chimico erogate da professionisti iscritti all'albo dei chimici;

- **rifornimento idrico:** servizio di rifornimento idrico delle navi effettuato per mezzo di autobotti nel corso delle sosta della nave in banchina;
- **ferroviario:** servizi di manovra ferroviaria.

In considerazione dei servizi portuali di principale interesse nei porti italiani, nella tabella che segue è riportata una sintesi dei servizi erogati nel porto di Taranto, con indicazione delle specificità riscontrate per il porto di Taranto ed individuazione dell'ente o degli enti (in caso di mercato aperto) che effettua il servizio nel porto.

Tabella 15: Servizi erogati nel Porto di Taranto

SERVIZIO	EROGATO A TARANTO	INDICAZIONI GENERALI SU SERVIZIO	ENTE SERVIZIO
<i>Servizi tecnico nautico di pilotaggio</i>	Sì	Erogato da soggetti autorizzati dalla Capitaneria di Porto	Corpo Piloti del Porto di Taranto
<i>Servizi tecnico nautico di ormeggio</i>	Sì	Erogato da soggetti autorizzati dalla Capitaneria di Porto	Gruppo Ormeggiatori del Porto di Taranto
<i>Servizi tecnico nautico di rimorchio</i>	Sì	Erogato da soggetti autorizzati dalla Capitaneria di Porto	Rimorchiatori Napoletani S.r.l.
<i>Servizi tecnico nautici di battellaggio</i>	Sì	Erogato da soggetti autorizzati dalla Capitaneria di Porto	Gruppo Barcaioi del Porto di Taranto
<i>Gestione rifiuti solidi</i>	Sì	Identificato concessionario rifiuti da AdSP	Nigromare S.r.l.
<i>Gestione rifiuti liquidi - Raccolta acque</i>	Sì	Identificato concessionario rifiuti da AdSP	ATI Morfini Hydrochemical S.r.l.
<i>Pulizia e disinquinamento specchi</i>	No	n.a.	n.a.
<i>Antinquinamento e pronto intervento</i>	Sì	Erogato da soggetti autorizzati dalla Capitaneria di Porto	Ecotras S.p.A.
<i>Guardia ai fuochi</i>	Sì	Servizio erogato da soggetti autorizzati	Ecoservizi S.r.l.
<i>Bunkeraggio (mezzo nautico, mezzo autobotte e mediante impianto fisso)</i>	Sì	Servizio erogato da pluralità di soggetti autorizzati in mercato libero: - mezzo nautico: individuato concessionario servizio da Capitaneria di Porto - mezzo autobotte: autorizzata singola operazione. - Impianto fisso- erogato da Società privata	Consorzio Autocisterne Tarantine; B.T. Trasporti; Consorzio Trasporti Carburanti Taranto; T.C.L.
<i>Ferroviario</i>	No	n.a.	n.a.
<i>Chimico di porto</i>	Sì	Presente albo chimici di porto	3 Professionisti autorizzati
<i>Rifornimento idrico</i>	Sì	Effettuato da soggetti privati in mercato libero	Ecotras S.p.A.

Fonte: Elaborazione EY

In relazione a quanto sopra riportato è da sottolineare che:

- Il servizio di **Pulizia e disinquinamento degli specchi di acqua** in passato era un servizio presente presso il porto di Taranto. I concessionari del porto avevano infatti firmato una convenzione con un soggetto privato al fine di pulire specchi acque antistanti ai loro terminal ed il peso economico maggiore ricadeva sul Terminal ILVA.
- Il servizio **Ferroviario**, anch'esso erogato in passato presso il porto, ad oggi non viene erogato per mancanza di richieste da parte dei Terminal interessati.

#### 7.4. I costi

La scelta di un porto da parte dell'armatore è condizionata da numerosi fattori, tra i quali assume un peso rilevante il costo che la nave deve sostenere nel corso della permanenza presso un porto, dall'arrivo, durante la sosta e fino alla partenza delle nave, tenendo anche in considerazione anche tutti i costi connessi alle operazioni commerciali dell'imbarcazione. Nello specifico i costi che una nave affrontare possono essere suddivisi nelle seguenti categorie di costo:

- **Costo di attracco**, o costo di ormeggio ossia il corso relativo alla permanenza dell'imbarcazione presso la banchina;
- **Costi amministrativi, tasse e tributi**, relativi ai costi da sostenere per l'espletamento delle pratiche burocratiche, quali a titolo esplicativo e non esaustivo i costi connessi alla Tasse di ancoraggio e diritti marittimi (Legge 82/1963 e DPR n. 107 del 28 maggio 2009) e ai Tributi speciali (Legge 130/2011), i costi relativi al bollo connesso alla pratiche amministrative;
- **Costi per servizi portuali**, ovvero i costi dovuti ai soggetti autorizzati o ai soggetti privati per l'espletamento dei servizi portuali individuati nel par. 7.3;
- **Costi connessi ai servizi e alle operazioni commerciali della nave**, ovvero i costi connessi alle attività
- **Accise e dazi doganali**, ossia i costi connessi alla merce imbarcata /sbarcata in porto dovuti all'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

In relazione ai i costi amministrativi, tasse e tributi ed i costi connessi alle accise e ai dazi doganali tali costi pur incidendo sulla scelta del porto da parte della compagnia di navigazione assumono carattere nazionale, in quanto definiti sulla base di leggi nazionali, non creando quindi differenziazione di competitività del porto a livello nazionale.

Per ciò che concerne i costi di attracco ed i costi connessi ai servizi e alle operazioni commerciali della nave, essendo costi connessi al terminal presso cui si intende effettuare l'ormeggio, dipendono tipicamente da una scelta commerciale legata ad un soggetto privato gestore del terminal portuale o ad un concessionario della banchina.

In linea generale per ciò che riguarda invece i costi connessi ai servizi portuali, un elemento di forte impatto per ciò che riguarda tale componente di costo, è l'obbligatorietà del servizio o meno e le prescrizioni dettate per l'espletamento di determinate operazioni definite dalle autorità competenti a livello locale. I costi generati da tali disposizioni per questa categoria di servizi, soprattutto in quelli connessi ai servizi tecnico nautici o alla gestione dei rifiuti, risultano quindi essere un elemento fondamentale per la scelta del porto. Per quanto riguarda il porto di Taranto sono stati analizzati i costi relativi ai servizi portuali presenti nella realtà; nella tabella che segue sono riportati, per ciascun servizio le ordinanze o le disposizioni ove sono regolamentate e definite le tariffe.

**Tabella 16: Costi relativi ai servizi erogati nel Porto di Taranto**

SERVIZIO	EROGATO A TARANTO	FONTE PER IDENTIFICAZIONE COSTO
<i>Servizi tecnico nautico di pilotaggio</i>	Sì	Decreto Direzione Marittima Bari n. 04/2017 – Tariffe per il servizio di pilotaggio nel porto di Taranto, in vigore dal 01/01/2017
<i>Servizi tecnico nautico di ormeggio</i>	Sì	Ordinanza CP Taranto n. 496.2015 - Revisione delle tariffe di ormeggio per il triennio 2016 - 2018.
<i>Servizi tecnico nautico di rimorchio</i>	Sì	Ordinanza CP Taranto n. 61/2015 - Tariffe per il servizio di rimorchio delle navi nell'ambito del porto di Taranto e relativa rada
<i>Servizi tecnico nautici di battellaggio</i>	Sì	Ordinanza CP Taranto n. 497.2015 - Revisione delle tariffe di battellaggio per il triennio 2016 - 2018.
<i>Gestione rifiuti solidi</i>	Sì	Ordinanza AdSP n. 08_14
<i>Gestione rifiuti liquidi - Raccolta acque</i>	Sì	Ordinanza AdSP n.15_15_Tariffe acque sentina
<i>Antinquinamento e pronto intervento</i>	Sì	Ordinanza CP n. 198/2014 - Tariffe per i servizi resi dalla Società ECOTARAS nell'ambito della Concessione per il servizio antinquinamento e di bonifica nell'ambito degli specchi acquei ed ambiti portuali di giurisdizione della Capitaneria di porto di Taranto
<i>Guardia ai fuochi</i>	Sì	Mercato libero
<i>Bunkeraggio (mezzo nautico, mezzo autobotte e mediante impianto fisso)</i>	Sì	Mercato libero
<i>Chimico di porto</i>	Sì	Tariffario pubblicato su Associazione Nazionale Chimico di Porto
<i>Rifornimento idrico</i>	Sì	Mercato libero

Fonte: Elaborazione EY

## 8. LE POTENZIALITÀ

### 8.1. Analisi delle relazioni logistiche: catchment area del porto di Taranto

Come evidenziato dal capitolo precedente, il porto di Taranto si è storicamente connotato per la **presenza di traffici industriali** a servizio prevalente dei maggiori insediamenti produttivi (e.g. ILVA, ENI, Cementir, Vestas) e più marginalmente di traffici generati/attratti dall'indotto locale. Solo in tempi più recenti si è assistito ad uno sviluppo transitorio dei traffici containerizzati con l'esperienza di Evergreen, con valenza però di porto di *transshipment*, quindi di fatto senza relazioni stabili e significative terrestri (ad esclusione di alcuni servizi *gateway* verso il nord).

La storia delle analisi delle relazioni logistiche del porto è quindi, innanzitutto, la storia delle relazioni con pochi grandi gruppi industriali, e ciò costituisce sicuramente un punto di partenza irrinunciabile per tracciare anche la traiettoria di sviluppo futura del porto. In tal senso, oltre ovviamente a interpretare i cambiamenti in corso per i gruppi cui il porto ha storicamente fatto riferimento, appare molto rilevante provare a valutare possibilità di interazione con altre opportunità di mercato, in primis con **il segmento automotive** (impianti di San Nicola di Melfi e di Atessa). Più in generale, per costruire un modello di traffici più resiliente ed aperto, appare utile provare a **valutare la catchment area** del porto di Taranto, così da caratterizzare meglio il tessuto logistico e produttivo di riferimento.

Una prima analisi è rappresentata dalla **valutazione della accessibilità stradale del porto di Taranto** rispetto agli altri porti italiani, misurata su rete con riferimento ai veicoli pesanti, e graficamente riportata nella figura seguente, in forma di isocrone con passo di 30 minuti. Appare evidente che la porzione di territorio raggiungibile entro le due ore – tempo soglia limite per immaginare una doppia trazione andata/ritorno giornaliera con un mezzo pesante – lambisce la Campania e si estende a nord sull'intera Puglia e a sud raggiunge la piana del Cosentino. Naturalmente, occorre considerare anche la presenza degli altri porti dell'area: a tal fine, si è calcolato per ciascun comune italiano il tempo di viaggio con mezzi pesanti da ciascuno dei porti rilevanti per l'analisi di Taranto<sup>22</sup> e lo si è confrontato con il tempo di viaggio con mezzi pesanti dello stesso comune dal porto di Taranto. La differenza tra questi due tempi definisce un intuitivo indice di competitività del porto di Taranto, rappresentato graficamente nella figura seguente in scala di colori. In particolare, **l'area in verde** è quella che comprende tutti i comuni per i quali il porto di Taranto è sicuramente il più vicino (*catchment area captive*); la **fascia in giallo chiaro** comprende tutti i comuni che hanno un porto più vicino rispetto a Taranto, il cui tempo di viaggio aggiuntivo di raggiungimento è però inferiore ai 30 minuti, e pertanto possono essere ritenuti sicuramente includibili nella *catchment area* del porto. Infine, per le **fasce di colore scuro**, il vantaggio competitivo degli altri porti rispetto a Taranto inizia ad essere considerevole. Dall'analisi risulta evidentemente confermato che il porto di Taranto è sicuramente il porto di riferimento per la Basilicata, e che vi sono aree non trascurabili di territorio rispetto ai quali può giocare un ruolo rilevante.

La *catchment area* stradale può essere poi incrociata con **dati produttivi e socioeconomici**: la figura seguente riporta per ciascun comune il numero di addetti alle unità locali del settore manifatturiero, differenziato per dimensione di impresa, così da evidenziare anche la struttura del tessuto produttivo. In tal senso, si evidenzia una notevole eterogeneità nel tessuto produttivo di riferimento del porto di Taranto, con alternanza di grandi imprese e di molte piccole e medie imprese.

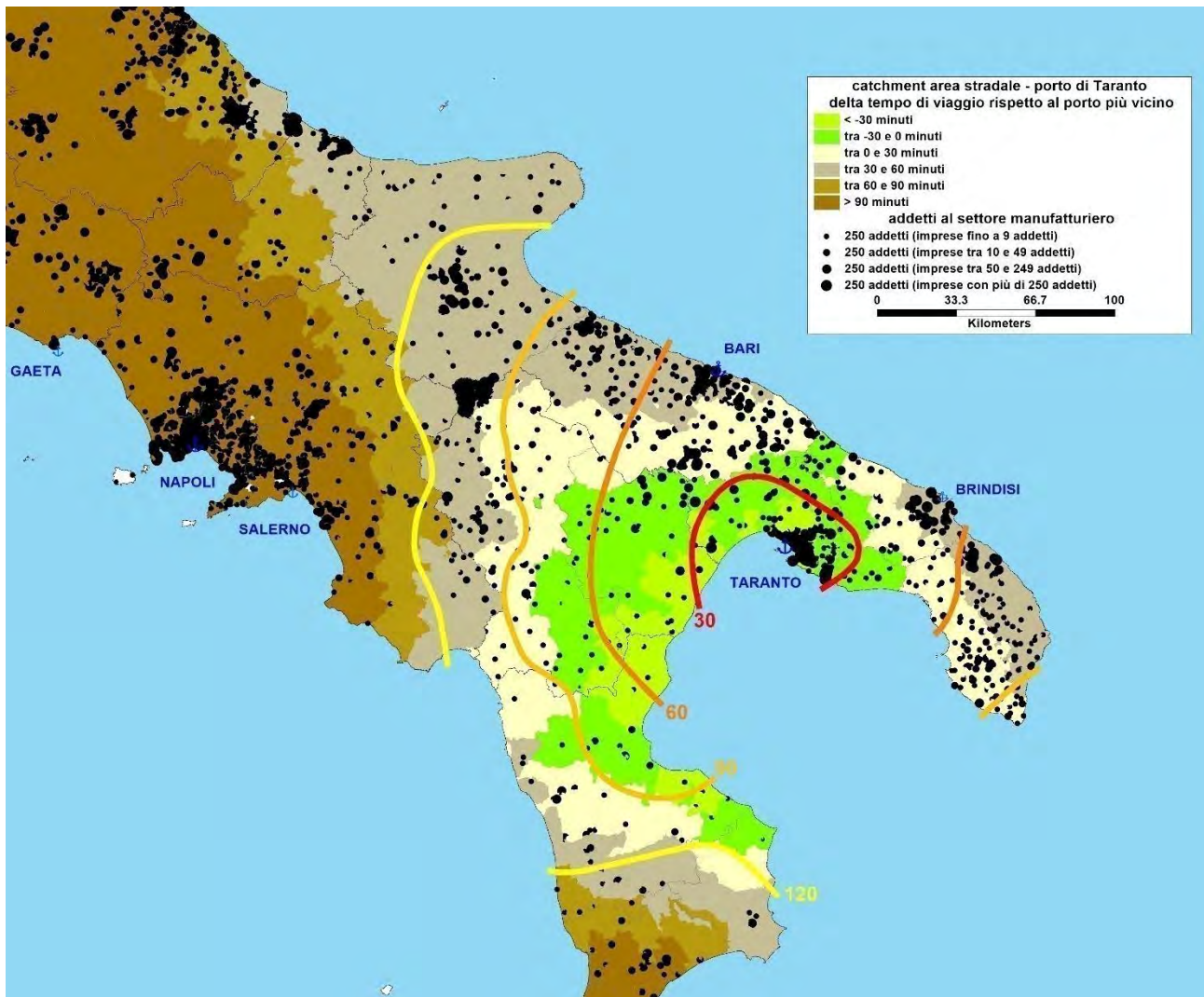
È importante sottolineare che tale analisi vale nell'ipotesi che i porti siano equivalenti rispetto alle rotte marittime, il che vale sicuramente per i traffici intercontinentali; per i traffici Ro-Ro intra-Mediterranei, invece, l'analisi va riconsiderata tenendo conto, ad esempio, che i porti adriatici pugliesi hanno una *catchment area* estremamente vasta rispetto ai traffici verso Grecia e Turchia, mentre i porti tirrenici sono assolutamente da preferirsi nei traffici verso il Mediterraneo occidentale.

---

<sup>22</sup> Napoli, Salerno, Civitavecchia, Ancona, Bari, Brindisi, Gioia Tauro.



Figura 47: Catchment area stradale – Porto di Taranto



Fonte: Elaborazione EY

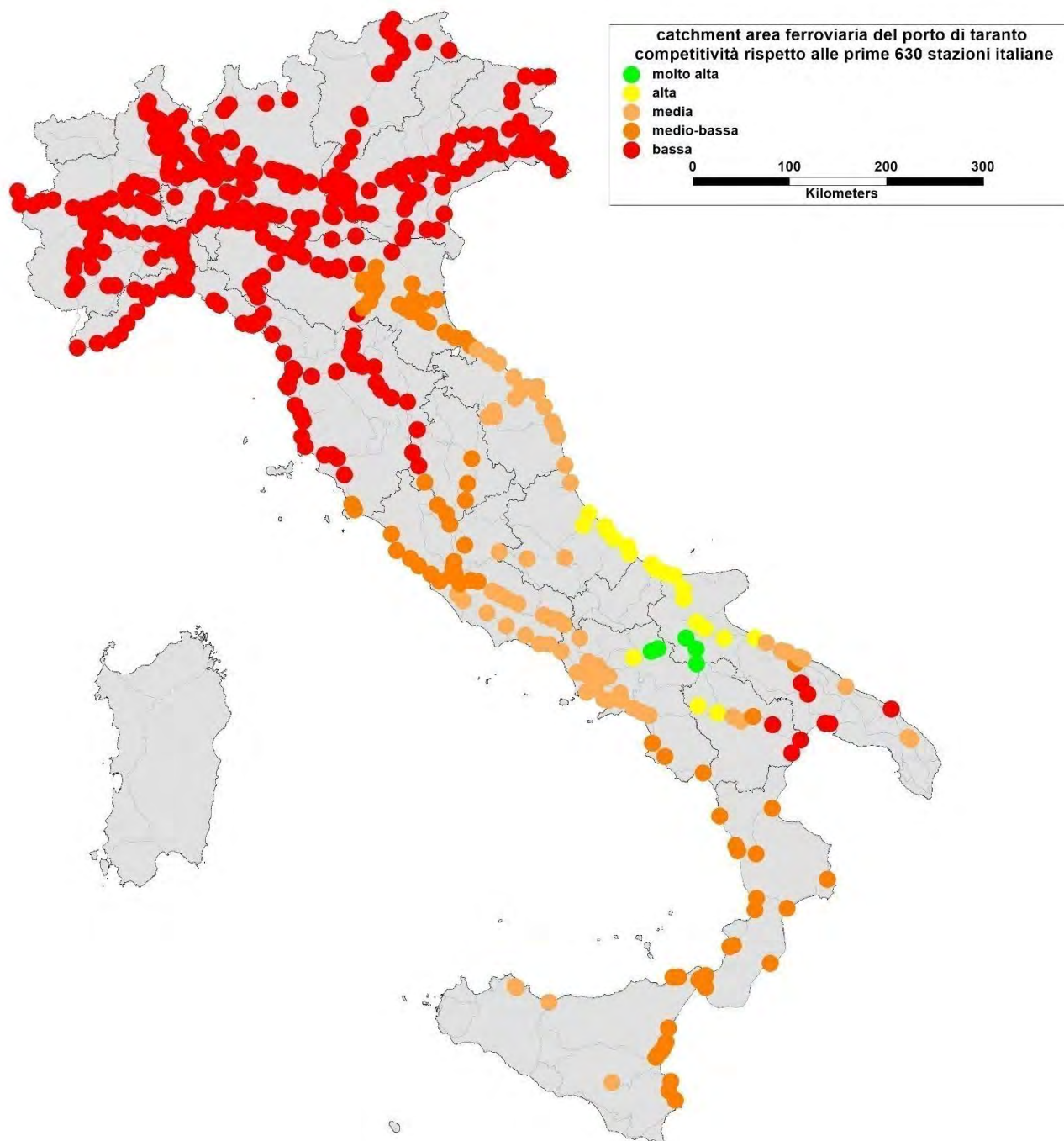
Analogo discorso può effettuarsi per l'**accessibilità ferroviaria del porto di Taranto**. A tale scopo, si è utilizzato un modello di analisi della rete ferroviaria italiana che tiene conto esplicitamente di tutte le prestazioni rilevanti dell'infrastruttura (peso, sagoma, pendenza, lunghezza massima ammissibile) e, per ciascun porto italiano, si è calcolato il costo complessivo e il costo per unità trasportata del miglior treno realizzabile verso ciascuna delle prime 630 stazioni della rete ferroviaria nazionale per traffici merci totali al 2015<sup>23</sup>. Così come per l'accessibilità stradale, dunque, è stato possibile calcolare per ciascuna stazione ferroviaria il **differenziale di costo tra il collegamento ferroviario con il porto italiano più vicino (in termini di costo) e il porto di Taranto**; tale differenziale costituisce quindi di nuovo una misura della competitività del porto di Taranto e quindi della sua *catchment area* rispetto al trasporto ferroviario. L'analisi è restituita in forma grafica nella seguente figura che illustra, per ciascuna stazione, in scala di colori, la competitività relativa del porto di Taranto.

Risulta evidente che le destinazioni immediatamente più vicine soffrono dell'incidenza dei costi fissi (non dipendenti dalla domanda), mentre quelle più lontane della competizione forte con i porti del centro-nord. Al tempo stesso, vi sono opportunità di competitività lungo la dorsale adriatica e in subordine verso l'Emilia e il cluster Campania/Lazio. Peraltro, in sinergia con quanto riportato nella parte delle opere infrastrutturali del POT, il gestore dell'infrastruttura RFI ha in corso importanti impianti di razionalizzazione delle stazioni di Cagioni e Taranto (a servizio rispettivamente

<sup>23</sup> I dettagli della metodologia sono riportati in Marzano et al. (2017).

del molo polisetoriale e della piastra logistica) che consentiranno di intervenire significativamente sulla riduzione dei costi di manovra ferroviaria.

Figura 48: Catchment area ferroviaria del Porto di Taranto



Fonte: Elaborazione EY

Occorre poi sottolineare che l'analisi precedente riguarda, in senso assoluto, la sola modalità ferroviaria, e quindi va incrociata con la eventuale competizione con la modalità marittima. Su quest'ultimo punto, in particolare, si ritiene opportuno sottolineare che la maggior capacità per singola spedizione offerta normalmente dal mare rispetto alla ferrovia (soprattutto per merci bulk che ragionano logisticamente su volumi dell'ordine delle migliaia di tonnellate per carico) e la volatilità del mercato dei noli marittimi che, per contingenze, può trovarsi ad essere estremamente basso, possono nel complesso far sì che la modalità marittima sia spesso preferita rispetto ad un eventuale inoltro terrestre ferroviario più o meno parallelo alla parte marittima stessa.

## 8.2. Modalità ferroviaria: incremento di competitività e Manovra Ferroviaria

Gli interventi di **up-grade prestazionale** previsti sull'intera rete nazionale tenderanno ad ampliare le aree contendibili di ciascun porto e, dunque, tenderanno a spingere verso Nord la catchment area tarantina. Come già accennato, però, a meno di non prevedibili (e, ad oggi, non verosimili) stravolgimenti nell'assetto dei rapporti tra noli marittimi e costo di inoltro terrestre, questo non porterà a cambiamenti sostanziali nella definizione dei porti di riferimento di ciascun territorio. Consentirà però, ai porti che maggiormente sapranno valorizzare l'alternativa intermodale:

- di incrementare i traffici al di là della crescita strutturale del mercato;
- di ampliare il set di merceologie, nicchie di mercato e relative supply chain, che possono trovare convenienza a fare hub su quel porto, o anche solo ad inserirlo nella propria rete di servizi;
- di rendere la propria offerta logistica più resiliente e più facilmente adattabile alle diverse esigenze di velocità, capacità e costo, che possono caratterizzare le diverse funzioni o componenti delle supply chain.

Per quanto concerne Taranto, un altro elemento di rilievo, riguarda gli **interventi di ultimo miglio** (già in corso di realizzazione) che a breve consentiranno una notevole semplificazione delle operazioni di manovra necessarie per comporre e scomporre i treni, spostandoli tra i binari di arrivo/partenza ed i binari di carico/scarico. Questi interventi, andando ad incidere su di un tempo/costo di attraversamento del nodo, risultano indipendenti dalla lunghezza delle direttrici servite e, pertanto, incrementeranno maggiormente la competitività sulle relazioni a breve e media distanza, andando cioè a rafforzare la posizione rispetto alla attuale catchment area e, più in generale, verso l'Italia peninsulare Centro-Meridionale.

Su questo stesso elemento, oltre agli interventi infrastrutturali volti, per esempio, ad allungare ed omogeneizzare i binari di A/P, P/C, C/S, ad estendere l'elettrificazione fino al terminal intermodale, alla realizzazione di raccordi per l'immissione diretta in linea e per evitare la necessità di soste in stazione per inversione di marcia, ciò che può incidere in misura molto rilevante è **l'organizzazione e la gestione operativa delle attività di manovra ferroviaria**. In particolare, ciò che pare importante e che è emerso sia nell'ambito delle "Azioni per il Rilancio del Trasporto Ferroviario delle Merci" coordinate nell'ultimo anno dal MIT, sia nelle attività regolatorie dell'ART, è che si eviti lo spezzatino di competenze tra diversi soggetti designati ad operare tra le diverse stazioni, raccordi e terminali afferenti al porto di Taranto. In altri termini, appare opportuna **l'individuazione di un gestore unico**, che operi in modo imparziale, favorendo l'accesso al servizio di tutte le Imprese Ferroviarie e garantendo economicità ed efficienza dei servizi di manovra ferroviaria. Questa soluzione sembra idonea anche in considerazione del particolare momento storico che sta vivendo Taranto, dove più che efficientare la gestione dei traffici, si tratta di rilanciarli. In tale situazione, senza neanche prendere in considerazione l'ipotesi di più soggetti competenti su differenti porzioni del comprensorio, anche il **ricorso all'autoproduzione come soluzione strutturale**, ridurrebbe notevolmente il numero delle Imprese Ferroviarie in grado di proporsi per l'effettuazione di servizi da e per Taranto. Ancora in coerenza con la situazione contingente tarantina, un intervento diretto della AdSP sul modello di quanto già realizzato con successo in altre realtà nazionali (Trieste), potrebbe risultare determinante per dare la spinta iniziale e contribuire a strutturare il servizio anche in mancanza di una solida base di traffici già attivi. Fatta salva la necessaria verifica di coerenza con i vincoli imposti dalla legislazione vigente, la partecipazione pubblica al gestore del servizio può anche fornire un'ulteriore garanzia di imparzialità e neutralità di gestione e di accessibilità e continuità del servizio, a favore delle imprese ferroviarie. In aggiunta, la partecipazione pubblica può rendere possibile l'adozione di misure strutturali ed organizzative finalizzate a promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario a servizio dei traffici marittimi, per esempio attraverso iniziative di riorganizzazione ed estensione del servizio o mediante investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture.

In aggiunta a ciò, una ulteriore leva operativa è rappresentata da un articolo di legge parzialmente approvato dal Parlamento alla data di redazione del presente POT, che prevede all'art. 47 comma 11ter del c.d. "decreto manovra correttiva" che *"Al fine di promuovere il traffico ferroviario delle merci in ambito portuale, ciascuna Autorità di sistema portuale, relativamente a concessioni in essere per aree demaniali su cui insistono attività terminalistiche, può riconoscere, nel rispetto dei limiti minimi dei canoni di cui all'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, una progressiva diminuzione dei canoni di concessione in funzione del raggiungimento di specifici obiettivi di traffico ferroviario portuale generato da ciascuna area, o comunque ad essa riconducibile. Obiettivi specifici di traffico*

*ferroviario, entità e modalità di determinazione dello sconto saranno stabilite da ciascuna Autorità di sistema portuale compatibilmente con le risorse disponibili nei propri bilanci.”*

### **8.3. Analisi del regime fiscale: Zona franca doganale e Zona Economica Speciale**

Alla data di stesura del POT, nel Porto di Taranto è presente una Zona franca doganale. Nel 2013 l’Autorità Portuale di Taranto aveva presentato istanza all’Ufficio delle Dogane di Taranto per l’istituzione di **una Zona franca doganale non interclusa di Tipo II** nelle aree del Demanio marittimo, per la realizzazione di attività quali: stoccaggio; manipolazioni usuali; trasformazione sotto controllo doganale; perfezionamento attivo; commercializzazione di merci terze. L’iniziativa aveva ricevuto il supporto del Comune di Taranto (Deliberazione n. 90 in data 11/09/2013), il quale si era impegnato a intercedere presso il Governo per l’istituzione di una zona franca o di una Zona Economica Speciale (ZES). La Zona Franca Doganale è stata **avviata nel 2016**, mediante l’emanazione del documento del Comitato Portuale per la disciplina delle modalità di funzionamento, che ha regolamentato le attività consentite agli utilizzatori e gli obblighi connessi, l’utilizzo delle aree, le attività di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale, nonché la possibilità di nuovi insediamenti produttivi. Attualmente, **nella ZFD è possibile** non solo **depositare le merci in sospensione di dazi ed IVA**, ma anche effettuare operazioni diverse, come **l’imballaggio, l’etichettatura, il perfezionamento attivo** ed altre lavorazioni e **manipolazioni varie**. L’Autorità Portuale si era già espressa positivamente sull’opportunità di istituire la ZES, ipotizzando che essa avrebbe permesso di introdurre agevolazioni fiscali quali la riduzione delle imposte sui redditi (Ires), la riduzione dei contributi sulle retribuzioni da lavoro dipendente, la riduzione dell’imposta regionale sulle attività produttive (Irap), la riduzione dell’imposta sugli immobili (Imu). Oltre alla defiscalizzazione, la ZES avrebbe rappresentato altresì un’**opportunità logistica**, favorendo una maggiore semplificazione amministrativa e tempi più certi per le procedure burocratiche. In tal senso, una proposta di legge recante “Disposizioni concernenti l’istituzione di zone economiche speciali in aree logistico-industriali collegate a porti di rilevanza internazionale”, finalizzata ad istituire ZES per le aree di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto, è stata depositata in Parlamento nel 2013, ma è rimasta ferma sino ad oggi. Alla luce dell’approvazione del Decreto legge recante “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno”<sup>24</sup>, che disciplina tra l’altro l’istituzione delle ZES, avrà probabilmente nuovo slancio il percorso avviato per **l’istituzione nel Porto di Taranto di una Zona Economica Speciale** con prerogative più ampie rispetto alla Zona franca.

Tale Decreto, in continuità con il D.L. 243/16 che aveva aumentato gli incentivi agli investimenti industriali, prosegue lo sforzo di attivare interventi di aiuto al Mezzogiorno e, in particolare, istituisce e regola le Zone economiche speciali. Esse saranno concentrate nelle aree portuali e nelle aree ad esse economicamente collegate. Se, dopo la fase di efficacia immediata, l’*iter* di conversione in legge si concluderà positivamente, le ZES saranno caratterizzate da **nuove forme di governo economico**, poiché le procedure amministrative e le procedure di accesso alle infrastrutture per le imprese che operano o che si insedieranno all’interno di tali aree saranno coordinate da un **unico soggetto gestore**, in rappresentanza dell’Amministrazione centrale, della Regione interessata e dell’Autorità di Sistema Portuale. Ciò è stato stabilito al fine di consentire una **progettualità integrata di sviluppo** e di rilanciare la competitività dei porti delle regioni meridionali. Allo stesso scopo, le ZES saranno dotate di agevolazioni fiscali aggiuntive, rispetto al regime ordinario del credito d’imposta al sud. In particolare, oltre agli investimenti delle PMI, saranno eleggibili per il credito d’imposta investimenti fino a 50 milioni di euro, di dimensioni sufficienti ad attrarre player internazionali di grandi dimensioni e di strategica importanza per il trasporto marittimo e la movimentazione delle merci nei porti del Mezzogiorno. Le ZES saranno attivate su richiesta delle regioni meridionali interessate, previa presentazione di un adeguato progetto di sviluppo.

In virtù del regime fiscale agevolato che la caratterizzerebbe, la ZES di Taranto potrebbe rappresentare un importante fattore di competitività in termini di

- incentivi per la realizzazione degli investimenti iniziali di insediamento industriale;
- interventi per l’infrastrutturazione del territorio e per il miglioramento delle connessioni;

---

<sup>24</sup> Decreto Legge approvato in Consiglio dei Ministri in data 9 giugno 2017, su proposta del Presidente del Consiglio e del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno

- agevolazioni doganali, mediante sospensione del pagamento dell'imposta sul valore aggiunto e dei dazi, con semplificazione delle procedure doganali;
- esenzioni fiscali;
- esenzioni e deroghe alle regolamentazioni sui contratti di lavoro;
- esenzioni o riduzione degli oneri sociali sulle retribuzioni.

In linea di massima, l'istituzione di una ZES non è di per sé garanzia di incremento di competitività: tale potenzialità sarebbe infatti mitigata in caso di attivazione di aree caratterizzate da condizioni simili presso i porti in diretta concorrenza con il porto di Taranto. Tuttavia, **la concomitanza delle caratteristiche morfologiche ed infrastrutturali peculiari del porto di Taranto, ed in particolare l'offerta di fondali in grado di accogliere navigli di ogni dimensione peculiarità tarantina nel Mediterraneo, renderebbero la Zona Economica Speciale di Taranto particolarmente attrattiva nei confronti di nuovi stabilimenti produttivi.**

#### 8.4. Analisi dei traffici nel bacino di riferimento

##### 8.4.1. Traffici internazionali delle regioni di riferimento

Il presente paragrafo fornisce un'analisi degli scambi commerciali del Sud Italia con i Paesi Esteri: in primo luogo è stata analizzata l'evoluzione, nell'ultimo quadriennio, dei flussi di importazioni ed esportazioni che hanno interessato le regioni dell'Italia Meridionale, al fine di individuare il posizionamento di tali regioni nei mercati globali, nell'ottica di valutare in particolare le potenzialità di sviluppo del mercato della Regione Puglia.

Il livello di dettaglio utilizzato per la rappresentazione del territorio Italiano nelle elaborazioni di seguito illustrate è quello regionale (livello 2 della Nomenclatura delle Unità Territoriali Statistiche – NUTS2), coerentemente con le finalità dell'analisi di cui sopra. Le elaborazioni nel seguito presentate sono state realizzate con il supporto di dati da fonte ufficiale Istat, individuando come periodo di riferimento utile il quadriennio 2013 – 2016.

In dettaglio le tabelle nel seguito esprimono i volumi degli scambi internazionali, in termini di importazioni ed esportazioni, tra le regioni del Sud Italia e il resto del Mondo, suddiviso in 10 aree di interesse commerciale.

Tabella 17: Flussi import – export 2016,

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2016	
3.327	2.027	323	293	2.012	1.306	5.325	14.614	import	Unione europea 28
2.241	3.107	836	139	5.570	4.728	5	16.626	export	
863	2.553	84	48	6.231	2.107	20.085	31.971	import	Paesi europei non Ue
178	497	20	29	2.497	1.624	131	4.977	export	
593	667	2	8	2.533	1.676	17.101	22.580	import	Africa settentrionale
469	778	63	12	2.511	2.304	8	6.145	export	
121	3.724	0	7	1.279	3.552	14	8.696	import	Altri paesi africani
201	32	3	2	408	117	1	765	export	
897	2.302	28	9	372	275	1	3.884	import	America settentrionale
330	136	195	10	906	67	2	1.646	export	
403	7.411	20	12	413	216	6	8.482	import	America centro-meridionale
135	262	5	2	227	25	1	657	export	
97	603	0	6	14.770	7.199	7	22.682	import	Medio Oriente
171	328	8	5	1.330	1.750	7	3.599	export	
173	1.036	11	7	2.866	1.164	3	5.260	import	Asia centrale
54	19	1	1	44	82	2	203	export	

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2016	
870	1.138	71	31	131	72	11	2.324	import	Asia orientale
433	159	12	9	855	80	7	1.555	export	
6	853	0	2	1	0	0	863	import	Oceania e altri territori
155	54	2	2	15	3	2	232	export	
7.350	22.316	538	422	30.608	17.569	42.553	121.356	import	Mondo
4.368	5.372	1.146	211	14.364	10.780	165	36.406	export	

Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

Tabella 18: Flussi import – export 2015, valori in migliaia di tonnellate

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2015	
3.045	1.823	299	341	1.689	1.636	7.426	16.260	import	Unione europea 28
2.119	2.761	637	121	4.703	3.803	34	14.178	export	
1.009	2.627	16	47	6.581	2.145	22.156	34.580	import	Paesi europei non Ue
208	923	327	44	3.220	2.116	139	6.976	export	
529	762	4	15	3.155	2.428	10.402	17.294	import	Africa settentrionale
396	1.056	73	53	2.817	2.420	18	6.832	export	
118	3.294	0	5	1.153	4.843	22	9.436	import	Altri paesi africani
229	52	5	3	436	88	1	815	export	
685	3.561	32	10	83	273	1	4.644	import	America settentrionale
317	83	46	7	987	21	2	1.465	export	
350	6.104	12	10	723	837	1	8.036	import	America centro-meridionale
88	24	5	2	215	70	1	406	export	
114	222	0	3	13.556	6.064	3	19.961	import	Medio Oriente
174	309	5	11	1.641	1.657	21	3.817	export	
180	715	0	5	2.884	1.245	1	5.030	import	Asia centrale
45	25	1	1	58	94	2	226	export	
866	3.148	89	28	272	84	10	4.497	import	Asia orientale
398	282	7	9	1.164	81	16	1.957	export	
13	370	0	2	1	1	0	388	import	Oceania e altri territori
141	52	1	2	12	4	1	213	export	
6.910	22.627	452	467	30.095	19.555	40.021	120.128	import	Mondo
4.115	5.568	1.108	253	15.253	10.355	234	36.886	export	

Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

Tabella 19: Flussi import – export 2014, valori in migliaia di tonnellate

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2014	
----------	--------	------------	----------	---------	----------	-----------------------------------	------------	------	--

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2014	
2.776	2.095	214	377	1.557	1.842	7.945	16.808	import	Unione europea 28
2.090	3.435	170	93	5.053	2.596	51	13.488	export	
986	2.359	18	64	7.889	2.914	19.542	33.771	import	Paesi europei non Ue
188	855	199	38	2.112	1.762	133	5.287	export	
430	795	3	14	2.852	3.047	9.652	16.794	import	Africa settentrionale
294	877	7	10	2.942	1.508	62	5.700	export	
74	2.724	0	4	381	2.719	0	5.901	import	Altri paesi africani
231	34	2	2	514	190	2	975	export	
783	5.551	8	38	933	386	0	7.699	import	America settentrionale
292	130	18	8	718	140	2	1.308	export	
311	6.943	1	8	920	1.074	36	9.294	import	America centro-meridionale
92	35	6	1	174	115	1	423	export	
61	209	0	23	11.127	4.179	6	15.606	import	Medio Oriente
149	178	5	5	1.243	1.285	12	2.878	export	
156	104	1	4	2.822	906	0	3.994	import	Asia centrale
42	30	1	2	40	108	1	223	export	
682	2.532	40	52	157	75	10	3.548	import	Asia orientale
430	210	7	7	1.037	91	4	1.786	export	
8	877	0	2	1	1	0	888	import	Oceania e altri territori
135	50	1	1	38	8	1	234	export	
6.268	24.190	285	587	28.639	17.142	37.193	114.304	import	Mondo
3.943	5.833	416	168	13.869	7.804	269	32.302	export	

Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

Tabella 20: Flussi import – export 2013, valori in migliaia di tonnellate

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2013	
2.641	1.875	235	354	1.708	1.346	8.774	16.931	import	Unione europea 28
2.152	3.067	175	86	5.302	2.938	49	13.769	export	
819	1.996	16	99	9.517	3.629	18.870	34.946	import	Paesi europei non Ue
174	656	300	10	3.242	1.447	179	6.007	export	
621	777	2	14	2.641	3.976	13.233	21.265	import	Africa settentrionale
418	805	13	11	3.326	1.687	22	6.282	export	
68	2.676	0	35	392	1.462	0	4.633	import	Altri paesi africani
272	29	3	2	365	28	1	702	export	
681	4.280	1	11	183	155	0	5.311	import	America settentrionale
327	98	19	7	893	29	1	1.374	export	
306	7.763	0	39	91	586	2	8.788	import	America centro-meridionale
169	39	3	1	231	216	1	661	export	
90	142	5	7	11.001	5.342	21	16.609	import	Medio Oriente
140	204	59	4	1.242	1.515	17	3.183	export	

CAMPANIA	PUGLIA	BASILICATA	CALABRIA	SICILIA	SARDEGNA	REGIONI DIVERSE O NON SPECIFICATE	SUD ITALIA	2013	
146	134	0	7	4.482	652	1	5.422	import	Asia centrale
33	11	1	1	44	104	2	195	export	
602	2.537	48	69	106	206	10	3.579	import	Asia orientale
422	239	4	12	585	97	7	1.366	export	
4	1.084	0	2	1	6	0	1.097	import	Oceania e altri territori
165	37	1	2	14	12	1	231	export	
5.979	23.264	308	638	30.121	17.361	40.911	118.582	import	Mondo
4.274	5.184	578	135	15.245	8.074	279	33.769	export	

Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

Dall'analisi dei dati illustrati si evince che la maggior parte dei traffici registrati si concentra in 4 aree di prevalente interesse commerciale. In particolare, i **principali partner commerciali del Sud Italia sono i Paesi Europei** con un volume di movimentazioni (inteso totale delle importazioni e delle esportazioni) pari a **36 mln di tonnellate** per i Paesi Europei non appartenenti all'ambito comunitario, e **31mln** di tonnellate per i Paesi EU 28. A questi fanno seguito i **Paesi dell'Africa settentrionale con 29 mln di tonnellate** e quelli del **Medio Oriente con 27 mln di tonnellate** di merce movimentata, in netto aumento, in particolare nel settore delle importazioni, a scapito dei Paesi Europei (vedi figura). In tale contesto, durante lo scorso anno, la Puglia ha movimentato un volume di merci pari a 28 milioni di tonnellate, con una netta prevalenza delle importazioni che si attestano intorno all'80%. Tali numeri, pur confermando la tendenza espressa dalle altre regioni del Sud Italia, individuano **nell'America il principale partner commerciale per la Regione Puglia con 10.1 mln di tonnellate**, seguito dai Paesi Europei con 8.2 mln di ton (vedi figura).

Tabella 21: Percentuali Import – Export Sud Italia, valori in migliaia di tonnellate

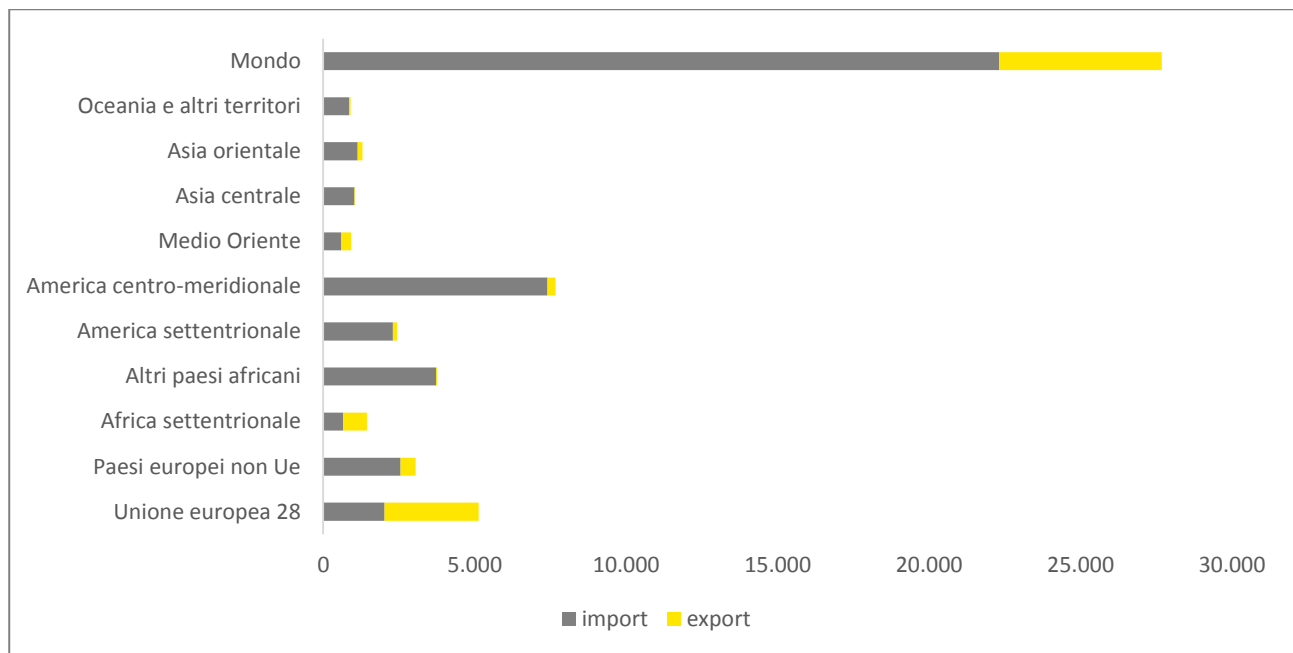
Sud Italia									
2016		2015		2014		2013			
Quantità	%	Quantità	%	Quantità	%	Quantità	%		
14.614	40%	16.260	44%	16.808	52%	16.931	14%	import	Unione europea 28
16.626	46%	14.178	38%	13.488	42%	13.769	12%	export	
31.971	26%	34.580	29%	33.771	30%	34.946	29%	import	Paesi europei non Ue
4.977	14%	6.976	19%	5.287	16%	6.007	5%	export	
22.580	62%	17.294	47%	16.794	52%	21.265	18%	import	Africa settentrionale
6.145	17%	6.832	19%	5.700	18%	6.282	5%	export	
8.696	24%	9.436	26%	5.901	18%	4.633	4%	import	Altri paesi africani
765	2%	815	2%	975	3%	702	1%	export	
3.884	11%	4.644	13%	7.699	24%	5.311	4%	import	America settentrionale
1.646	5%	1.465	4%	1.308	4%	1.374	1%	export	
8.482	23%	8.036	22%	9.294	29%	8.788	7%	import	America centro-meridionale
657	2%	406	1%	423	1%	661	1%	export	
22.682	62%	19.961	54%	15.606	48%	16.609	14%	import	Medio Oriente
3.599	10%	3.817	10%	2.878	9%	3.183	3%	export	
5.260	14%	5.030	14%	3.994	12%	5.422	5%	import	Asia centrale
203	1%	226	1%	223	1%	195	0%	export	
2.324	6%	4.497	12%	3.548	11%	3.579	3%	import	Asia orientale



Sud Italia									
2016		2015		2014		2013			
Quantità	%	Quantità	%	Quantità	%	Quantità	%		
1.555	4%	1.957	5%	1.786	6%	1.366	1%	export	
863	2%	388	1%	888	3%	1.097	1%	import	Oceania e altri territori
232	1%	213	1%	234	1%	231	0%	export	
121.356		120.128		114.304		118.582		import	Mondo
36.406		36.886		32.302		33.769		export	

Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

Figura 49: Dettaglio scambi regione Puglia 2016, valori in migliaia di tonnellate



Fonte: Elaborazione EY su fonte Coeweb Istat

#### 8.4.2. Il Porto di Taranto e i paesi dell'Area Mena

Il mercato in cui si collocano i principali partner commerciali dell'Italia è molto eterogeneo, sia per il contesto geografico di riferimento sia per i relativi trend economici.

In particolare i Paesi dell'Europa Orientale, e in primis la Polonia, si attestano come Paesi di maggior rilievo dal punto di vista economico, caratterizzati da un trend in crescita, nonostante la recessione che ha colpito l'intera Europa. Allo stesso modo anche i paesi dell'Area Mena stanno diventando punti di riferimento per l'economia europea e in particolar modo per quella Italiana, con un'economia sempre in crescita, nonostante le criticità generate dal persistente clima di instabilità sociale e religiosa. In particolare, una recente analisi degli scambi tra l'Italia e l'Area Mena, conferma un aumento dei traffici ad oggi del 64% rispetto al 2001, per un valore che si attesta sui 66,5 miliardi di euro e stima un ulteriore incremento per il 2018, raggiungendo i 68,2 miliardi di euro.

Altri Paesi in forte espansione e che giocano un ruolo importante nell'economia europea sono quelli dell'Africa Sub-Sahariana e del Sub-continente indiano (Bangladesh, India e Pakistan); l'India in particolar modo, negli ultimi anni, ha superato anche il tasso di crescita della Cina. Tuttavia gli scambi tra questi Paesi e l'Italia al momento costituiscono un'aliquota minore dei nostri traffici internazionali. (Una dettagliata analisi degli scambi commerciali tra l'Italia, in particolare tra il Sud Italia e i Paesi Esteri, è illustrata nel seguito).

Il progressivo rallentamento registrato nella crescita dell'economia dell'Europa continentale, potrebbe essere fronteggiato sfruttando l'ottimale posizione di confine con le regioni del Mediterraneo Sud-Orientale, dell'Europa Orientale e dei Balcani. Tali regioni infatti sono caratterizzate sia da una popolazione numerosa, giovane e con una buona formazione scolastica e professionale sia da un mercato del lavoro molto dinamico, con costi relativamente bassi; questi due aspetti rappresentano il mix ideale per una crescita economica robusta e di lungo periodo. Da qui quindi, il forte interesse per questo tipo di mercato, che fornendo una valida opportunità di crescita dei consumi, è in grado di attirare importanti investimenti esteri, sia riguardo alle industrie che ai servizi. In particolare:

- Sul fronte del Mediterraneo la crescita economica è fortemente ostacolata dalle tensioni politiche e militari che interessano il Medio Oriente; tuttavia il mercato negli ultimi anni presenta segnali di ripresa, soprattutto per alcuni Paesi del Nord Africa, quali Algeria, Egitto, Marocco e Tunisia, con conseguenti ripercussioni positive sugli scambi commerciali con l'Europa. Inoltre, i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo godono di una posizione estremamente favorevole grazie alla presenza il canale di Suez che, con il transito di circa il 10% dei traffici marittimi di tutto il mondo, offre ai porti mediterranei la possibilità di intercettare naturalmente gli scambi con l'oriente. Inoltre, il recente allargamento del canale, con la conseguente riduzione dei tempi di transito delle navi, ha agevolato la crescita dei traffici commerciali, dando l'opportunità al governo egiziano di promuovere nuovi insediamenti produttivi e logistici lungo il canale, da Port Said ad Alessandria.
- Un altro mercato di forte interesse è quello della Turchia, che è riuscita ad assicurare un PIL in continua crescita, con tassi ben più elevati di quelli dell'Europa Occidentale, nonostante le tensioni politiche e religiose; fattore questo che le ha consentito di candidarsi come principale hub logistico-portuale lungo la Via della Seta. Anche l'Egitto, grazie alla strategica posizione geografica per il controllo dei transiti del canale di Suez, presenta un'economia in crescita, soprattutto nel settore dei trasporti e della logistica, offrendo interessanti possibilità di investimento.
- Anche l'Europa Centro-orientale e i Balcani dagli anni '90 in poi sono stati caratterizzati da un'economia in crescita, raddoppiando i tassi registrati dall'Europa Occidentale. Fattori chiave sono stati anche in questo caso un basso costo del lavoro e un'elevata formazione della mano d'opera, che, nel decennio a cavallo della fine del secolo scorso, hanno determinato il trasferimento delle principali attività manifatturiere europee ad Est.
- Al contrario di quanto registrato per i paesi di cui sopra, l'Italia ha subito negli ultimi decenni un calo sempre maggiore nella crescita del PIL, con conseguenze trasversali importanti in quasi tutti i settori dell'economia. Unica eccezione, che ha permesso in parte di fronteggiare la tendenza negativa del mercato Italiano, è il settore delle esportazioni che, con una crescita continua negli ultimi anni, è arrivato a rappresentare oltre il 30% del PIL.

I partner commerciali dell'Italia sono ampiamente diversificati, grazie al contesto geografico che le consente di affacciarsi su diversi mercati esteri. Basti pensare che una fetta consistente delle esportazioni, circa il 20% del totale nazionale, ha come destinazione mete extra europee, e il dato è attualmente in crescita. Si stima che nel prossimo decennio la quota di tali esportazioni supererà quella destinata ai mercati Europei. Tale opportunità richiederà ovviamente di affrontare una sfida importante: realizzare collegamenti di lunga percorrenza che siano sempre più performanti, coinvolgendo differenti modalità di trasporto, ferroviaria e marittima in primis, per connettere agevolmente l'Italia ai Paesi del Medio Oriente e del continente Africano.

Dall'analisi del mercato qui illustrata appare chiaro che la dorsale Adriatica rappresenta una zona di grande interesse strategico per il settore Italiano delle esportazioni. In particolare il Sud Est Italiano, grazie alla sua collocazione geografica, rappresenta una "naturale" porta d'accesso al continente Europeo per i traffici che interessano il Mediterraneo orientale e l'Estremo Oriente e l'Europa Centro-orientale. Tale potenzialità dovrebbe essere valorizzata attraverso la promozione di politiche di coesione territoriale, dando una spinta positiva alla formazione di cluster portuali con obiettivi comuni. Tutto ciò dovrebbe essere ovviamente affiancato da un sistema produttivo fortemente incentrato sull'export, capace di generare e gestire un importante flusso di merci, attraverso l'inserimento in catene logistiche molto estese.

In un quadro in cui gli scambi extra europei si presentano come un settore trainante dell'economia Italiana, assumono un ruolo centrale i porti, nodi nevralgici per il transito delle merci nei mercati di riferimento, e gli interporti, soprattutto nelle zone di sovrapposizione di flussi nazionale ed internazionali. In Italia alcune di queste realtà, come gli interporti di Bologna, Padova, Parma e Verona e i porti di Ravenna, Trieste e Venezia insieme a quelli di Capodistria e di Rijeka hanno fatto sistema, sulla scia delle realtà virtuose del Northern Range, proprio per fronteggiare la dura competizione tra gli operatori del settore. Al fine di creare questo tipo di struttura collaborativa un fattore molto importante è l'appartenenza ad una stessa macro regione economica, perché il cluster venga percepito come un vero e proprio gate per i mercati esteri.

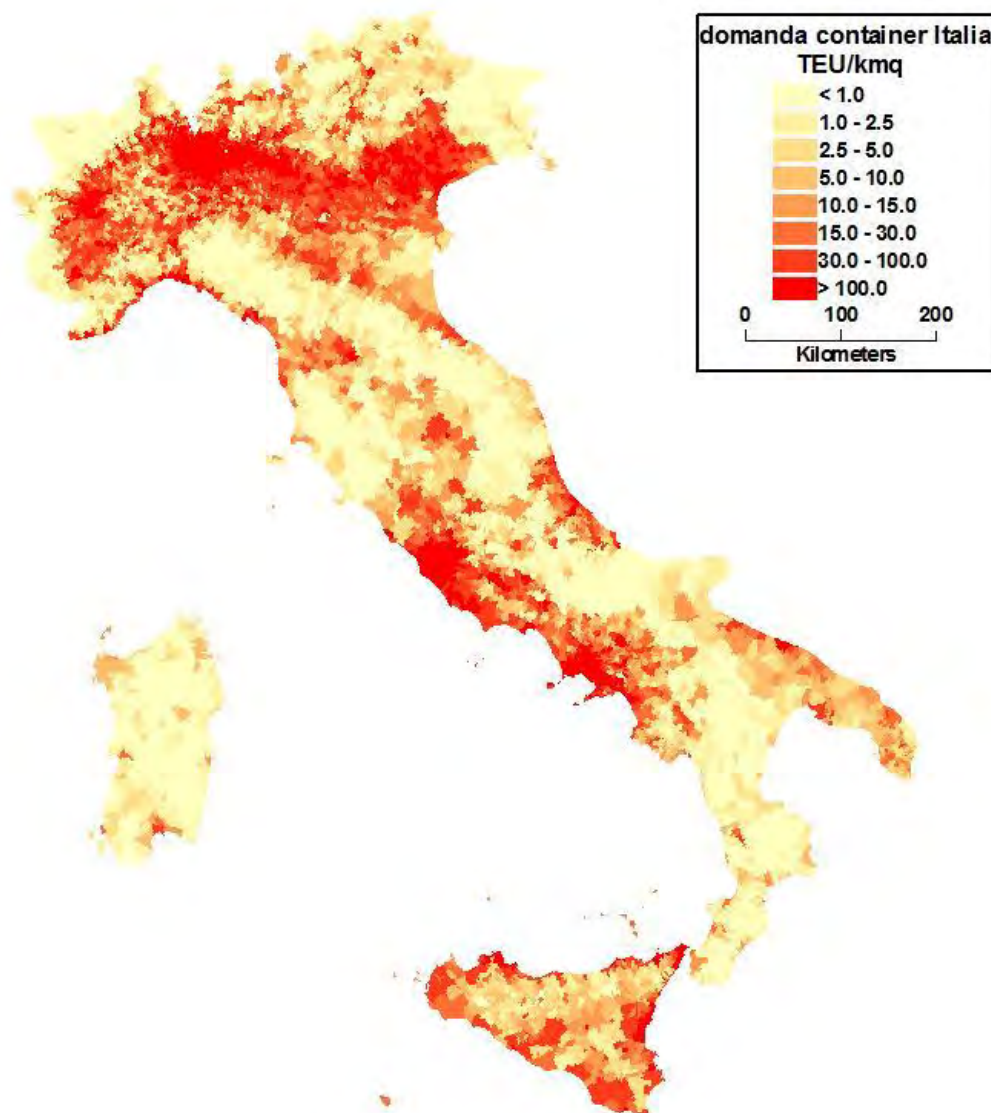
Anche in questo caso va tenuto in conto che la prossimità geografica è, però, solo uno dei fattori di vantaggio sfruttabili su cui eventualmente costruire un ruolo primario per Taranto, almeno a livello nazionale, nelle relazioni commerciali verso il Nord Africa ed il Medio Oriente. Un altro fattore di rilievo, che questa volta non gioca a favore di Taranto, è invece la centralità rispetto ai flussi commerciali più rilevanti. Sebbene, infatti, per le Regioni Meridionali il peso degli scambi con il Nord Africa è mediamente superiore rispetto a quello registrato a livello nazionale, va comunque considerato che le quattro regioni meridionali (Campania, Puglia, Basilicata e Calabria), valgono comunque meno del 6% dell'import-export nazionale verso il Nord Africa. In termini logistici, dunque, nonostante il posizionamento lungo la rotta, i flussi tenderanno a by-passare il mezzogiorno per attestarsi in prossimità del loro baricentro. Ed è questo il motivo per cui nella rete di servizi marittimi i collegamenti con le regioni settentrionali sono maggiori di quelli verso il Mezzogiorno, nonostante la prossimità geografica. Anche in questo caso, dunque, il fattore determinante su cui basare l'implementazione di un ruolo di leadership (o almeno di rilievo) nelle relazioni con Medio Oriente e Nord Africa, riguarda la possibilità di offrire valore aggiunto alle merci, sia consolidandole con produzioni locali, sia tramite (eventualmente) assemblaggi, manipolazioni, confezionamenti, o altre attività fornite a condizioni di vantaggio. Da questo punto di vista risulta determinante sia lo sviluppo della ZES, sia l'individuazione di produzioni locali da poter consolidare con i flussi da e per la sponda meridionale ed orientale del Mediterraneo. A mero titolo esemplificativo si possono citare le produzioni dell'agri-food metapontino, che potrebbero trovare nel Porto di Taranto un nodo di trasformazione e consolidamento con le (o alcune) produzioni israeliane, egiziane, tunisine, verso i mercati del nord (ad esempio quelli dell'Emilia Romagna).

In mancanza di specifici progetti, le semplici connessioni trasportistiche avranno difficoltà a svilupparsi: l'eventuale funzione di hub potrà consentire, nel caso dei flussi containerizzati, collegamenti di feederaggio, soprattutto verso i Porti del Mediterraneo Centrale, dovendo comunque scontare sia la concorrenza degli altri hub, anche africani, sia una evoluzione dei servizi sempre più dedicata a sub-regioni mediterranee, piuttosto che volta a servire il Med di passaggio. Nel caso del trasporto di rotabili, invece, ci potranno essere dei margini nella misura in cui ci si riuscirà ad inserire su rotte destinate a risalire la penisola o sul versante adriatico o su quello tirrenico, tenendo comunque presente che i porti di Bari e Brindisi sono posizionati molto meglio rispetto alle rotte adriatiche e che solo sulle rotte dal Tirreno verso il Mediterraneo Orientale la deviazione per Taranto non risulta particolarmente gravosa.

#### 8.4.3. *Dettaglio sui traffici container*

È utile analizzare in dettaglio la domanda container finale all'interno dei territori di riferimento per il porto di Taranto, così come delineati nei paragrafi precedenti, per provare a quantificare i flussi all'interno della *catchment area* del porto di Taranto. A tal fine è stato utilizzato un modello previsionale dei flussi di traffico container in area Euro-Mediterranea sviluppato dal gruppo di lavoro, che correla i TEU generati/attratti da ciascuna zona (nella fattispecie, comuni italiani) in funzione di caratteristiche socioeconomiche, produttive e territoriali. Il risultato è riportato in forma di tematismo, espresso in TEU/km<sup>2</sup> per omogeneizzare la resa grafica, nella seguente figura.

Figura 50: Domanda container Italia, TEU/kmq



Fonte: Elaborazione EY

Secondo questa analisi, le catchment area dei porti della Puglia si accreditano complessivamente di circa 390.000 TEU/anno, mentre la catchment area del sistema portuale campano pesa per circa 613.000 TEU/anno. Questi valori sono utili per dimensionare un ragionevole traffico gateway del porto di Taranto, ove si riattivassero i traffici containerizzati.

#### 8.5. Catene logistiche e traffici portuali prospettici

In termini prospettici, si può far riferimento in particolare per il segmento container alle analisi elaborate dalla Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha fornito indicazioni in coerenza con il PSNPL separatamente per i traffici *gateway* – relativamente a tre macro-aree geografiche: *Nord Adriatico* (da Ravenna a Trieste), *Nord Tirreno* (da Livorno a Savona), *Altro* (tutti gli altri porti *gateway*) – e di *transshipment*. In dettaglio, le **stime di domanda** sono, **per il 2020, quelle già riportate nel PSNPL, mentre al 2030, per gli ambiti Nord Adriatico e Nord Tirreno si è fatto riferimento allo studio di MDS Transmodal** realizzato nel 2013 per il *North Adriatic Port Association* (NAPA) e aggiornato nel 2015, che assume uno scenario obiettivo molto ambizioso (ampliamento in

ambito internazionale delle *catchment area* dei cluster portuali italiani, basato su di una elevata accessibilità lato mare e soprattutto su collegamenti ferroviari efficienti e di elevate prestazioni). Per gli altri porti gateway, sebbene a servizio di ambiti locali del **centro-sud Italia** per i quali sono prevedibili tassi di crescita inferiori, **si è assunto un coefficiente di crescita del traffico tra il 2020 ed il 2030 pari a quello del Nord Tirreno**, configurando quindi, anche qui, uno scenario di domanda ambizioso. Le stime suddette sono riportate nel seguito aggiornate in funzione dei dati 2016 (*Tabella 8: Movimentazioni container 2016 totali per cluster, di transhipment e verso l'hinterland*), aggregando la domanda *gateway* (ossia di movimentazioni verso l'hinterland) degli "Altri cluster" e degli "Hub" (comunque localizzati nell'Italia Meridionale o Insulare) e mantenendo gli stessi tassi di crescita.

In sintesi, gli scenari di domanda di traffico *gateway* sono riportati nella seguente **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata..**

**Tabella 22 – Movimentazioni traffico Gateway (M Teu)**

CLUSTER	2016	2020	2030
Nord Tirreno	3,95	4,45	5,97
Nord Adriatico	1,11	1,45	2,82
Altro	1,5	1,69	2,27
<b>Totale</b>	<b>6,56</b>	<b>7,59</b>	<b>11,06</b>

*Fonte: Elaborazione su dati STM su dati PSLN, MDS Transmodal*

*\* La stima è basata su un'ipotesi di una completa penetrazione dei cluster portuali italiani nelle rispettive catchment area internazionali, attraverso opportuni interventi ferroviari di ultimo miglio e a rete.*

Tali valori di domanda vanno valutati in relazione alla **capacità attuale e prospettica** delle macro aree portuali italiane. A tal fine, in continuità con le analisi operate dalla Struttura Tecnica di Missione del MIT, la capacità è stata calcolata parametrando a metri lineari di banchina utile e superficie complessiva del terminal, prendendo in considerazione negli scenari futuri i progetti infrastrutturali in corso e/o in avanzata fase procedurale e/o dichiarati come strategici dalle AdSP, tenendo anche conto dei risultati della project review attualmente in corso.

Si è così pervenuti alla stima della capacità di movimentazione dei soli porti gateway (quindi al netto dei circa 7 milioni di TEU di capacità degli hub di transhipment di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto) riportata in Tabella e, dunque, alla valutazione del grado di saturazione riportato in Tabella. In generale, nello scenario attuale non si riscontra, nel complesso, una carenza di capacità e, sia pure con differenti livelli di saturazione nelle diverse macroaree, **l'attuale capacità dovrebbe essere sufficiente** almeno fino al 2020 sia nel cluster Nord Tirrenico, sia in quello Nord Adriatico, mentre **per i restanti porti gateway addirittura fino al 2030 ed oltre**. In particolare è il Nord Tirreno, ad oggi, l'area dove più impellente appare la necessità di nuova capacità e, d'altronde quella dove nel breve periodo sarà immessa più capacità aggiuntiva grazie al nuovo terminal di Vado, ed agli interventi di Genova su Calata Bettolo e sui moli Ronco e Canepa. È da notare, inoltre, che il dato relativo al grado di saturazione degli "altri cluster" tende ad essere notevolmente sovrastimato, in quanto non si tiene in alcun modo conto del contributo di capacità offerto dagli Hub di Cagliari, Gioia Tauro e Taranto. Al contrario tendono ad essere sottostimati i dati dei cluster Nord Tirrenico e Nord Adriatico, in quanto, l'evoluzione delle rotte verso reti basate sui cosiddetti *Regional Hub*, tende a concentrare in questi cluster un numero rilevante di operazioni di transhipment (è il caso, ad esempio, di Trieste per l'Adriatico, o Livorno sul Tirreno, porti con percentuali di transhipment superiori al 30%). D'altra parte la scelta ignorare la componente di transhipment nei porti gateway per dimensionare la capacità necessaria, discende dalla osservazione che, in caso di saturazione, le operazioni di transhipment vengono rapidamente trasferite in altri porti. Appare quindi del tutto evidente che sarà necessaria massima cautela per qualsiasi operazione che comporti un incremento di capacità che rischia, dunque, di sfociare in ulteriore *overcapacity*.

**Tabella 23– Capacità di movimentazione dei soli porti gateway italiani 2016-2030 (M Teu)**

CLUSTER	2016	2020	2030
Nord Tirreno	5,2	7,45	8,25
Nord Adriatico	2,04	2,74	4,27
Altro	2,55	2,55	3,21
<b>Totale</b>	<b>9,79</b>	<b>12,74</b>	<b>15,73</b>

Fonte: Elaborazione su dati STM, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

**Tabella 24 – Grado di saturazione attuale e futuro dei terminal container portuali italiani 2016-2030**

CLUSTER	2016	2020	2030
Nord Tirreno	76%	60%	72%
Nord Adriatico	54%	53%	66%
Altro	59%	66%	71%
<b>Totale</b>	<b>67%</b>	<b>60%</b>	<b>70%</b>

Fonte: Elaborazione su dati STM, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

In tal senso la consistenza complessiva del mercato, anche nelle ipotesi di crescita più ottimistiche, lasciano quindi presumere che per i porti gateway non attestati nel Nord Tirreno e nel Nord Adriatico non vi siano le condizioni per l'arrivo di mega navi, al di là dei vincoli infrastrutturali. Tutti i progetti di incremento di capacità e di accessibilità nautica di tali porti vanno quindi assolutamente motivati sulla base di analisi estremamente dettagliate, tenendo anche conto del contributo che i grandi hub di transshipment di Gioia Tauro e Taranto comunque possono/devono dare almeno al bacino meridionale. In particolare, i cluster portuali campano e pugliese sono quindi chiamati a consolidare il loro ruolo rispetto all'economia regionale di riferimento. Il tema dell'accessibilità terrestre di tali porti è invece rilevante, con criticità puntuali che vanno risolte caso per caso. Per quanto riguarda inoltre il ruolo degli *hub* di *transshipment* puro, appare evidente che crisi dei porti di *transshipment* italiani è ormai strutturale, legata sia alle caratteristiche intrinseche del mercato – determinato dalle scelte di poche compagnie di navigazione e con la disponibilità di numerose infrastrutture – sia alla natura intrinseca di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto, che non esprimono un livello di traffico *gateway* tale da rendere più resiliente la profittabilità del *business* di tali porti. A titolo di confronto, si consideri che la percentuale di *transshipment* sul totale dei traffici è in media inferiore al 30% per i porti del Northern Range, con il solo Bremerhaven al 44%, mentre nel Mediterraneo il porto di Valencia è al 50%. Non essendovi vincoli di accessibilità marittima e di capacità, ed essendo in via di risoluzione i problemi di accessibilità ferroviaria – con la direttrice ionico-adriatica a creare la connessione in direzione sud-nord, per i porti *hub* italiani si pone un problema sostanziale di posizionamento di mercato e di sostenibilità economica a medio/lungo termine. **In generale, con efficaci connessioni ferroviarie, i porti di *transshipment* dell'Italia Meridionale potranno offrire un maggiore contributo nella gestione efficiente del traffico nazionale di import-export, ed in tal caso andrà razionalizzata la competizione interna con gli altri cluster portuali *gateway*, in primis i sistemi campano e pugliese.**

#### 8.5.1. Rinfuse liquide

Il principale generatore/attrattore di rinfuse liquide per il porto di Taranto è la raffineria ENI, che ha visto sostanzialmente modificare il suo ruolo negli ultimi dieci anni in virtù della presenza dei giacimenti in Basilicata, segnatamente Val D'Agri e Tempa Rossa, i più grandi *onshore* d'Europa. La riduzione del numero di navi/anno da circa 700 nel 2006 a circa 350 nel 2016 si spiega infatti con il ruolo di stoccaggio e dispacciamento che la raffineria, e quindi il porto di Taranto, hanno assunto in sinergia con questi giacimenti. Tali flussi sono tutti in export e riguardano essenzialmente i seguenti ambiti:

- prodotti semilavorati: circa 100 navi/anno verso Brindisi, tenendo conto che il progetto di un oleodotto terrestre è attualmente bloccato, e relazioni dirette con la raffineria di Priolo/Augusta;

- prodotti finiti: distribuzione nel mercato prevalentemente nazionale, con traffici rilevanti verso il deposito di Ortona.

Attualmente la raffineria lavora circa 4.2 milioni di tonnellate/anno ed ha circa 6 milioni di tonnellate/anno di capacità produttiva. Una stima prudenziale dell'incremento di traffico portuale derivante dalla piena attivazione dell'impianto di Tempa Rossa è di circa 90 navi/anno aggiuntive, per un traffico previsto massimo di circa 450 navi/anno. Tali traffici andrebbero sostanzialmente ad incrementare le direttrici di flusso prima descritte. In passato vi era un traffico di prodotto finito derivato (bitume) verso destinazioni estere, che potrebbe riprendere in ipotesi di congiuntura economica favorevole per alcuni Paesi del Mediterraneo extra UE. A margine, un aspetto importante da sottolineare in congiunzione con le analisi riportate nel paragrafo 8.1, è che nonostante le direttrici di traffico delle rinfuse liquide siano collocate nell'area di maggior competitività della modalità ferroviaria, quest'ultima è ritenuta non appetibile perché con capacità troppo limitata rispetto a quanto offerto dalla modalità marittima. D'altra parte, se la ferrovia si ritagliasse un ruolo nell'attività di dispacciamento, sottrarrebbe traffici al porto sostituendosi alla modalità marittima e non già operando in sinergia con essa.

#### 8.5.2. Rinfuse solide

I traffici di rinfuse solide del porto di Taranto sono essenzialmente imputabili a due grandi produttori, lo stabilimento ILVA, che a sua volta per sinergia (derivato di produzione della loppa basica d'altoforno) genera traffici di cemento della Cementir.

Per quanto riguarda l'ILVA, è indubbio che si tratti storicamente del principale *player* industriale di riferimento del porto di Taranto, e che una previsione dei flussi di traffico portuale da esso derivante non può non dipendere dal modello di *business* e dalle scelte industriali strategiche che saranno portate a termine dal gruppo assegnatario.

Richiamando, dunque, quanto riportato al capitolo 7, e limitandosi quindi a considerazioni tecnico-oggettive di carattere generale, l'impianto ILVA nella sua configurazione attuale ha una capacità nominale produttiva di 10 milioni di tonnellate/anno, attualmente ridotti ad 6 milioni per prescrizioni di carattere ambientale. La conversione in traffici portuali di tali volumi produttivi può essere fatta, in prima battuta, considerando che 1 tonnellata di acciaio prodotto richiede in importazione circa 2,26 tonnellate di materiale (tra minerale e combustibile), di cui circa il 90% è sempre arrivato via mare. Complessivamente, quindi, 1 milione di tonnellate/anno di produzione di acciaio (in gran parte imbarcato come general cargo da Taranto) generano circa 2,26 milioni di tonnellate/anno di sbarchi di rinfuse in importazione e 1 milione di tonnellate/anno di esportazione di prodotto finito, per cui si può con sufficiente approssimazione ragionare con un **rapporto 1:3,26 tra produzione e traffici portuali corrispondenti**. Un prodotto derivato dalla produzione di acciaio è la loppa basica di altoforno, elemento essenziale nella produzione dei cementi, per circa 0.3 tonnellate prodotte per ogni tonnellata di acciaio, per cui **una produzione di 10 milioni di tonnellate/anno genera ulteriori 3 milioni di tonnellate/anno in esportazione di rinfusa solida**. Come accennato in precedenza, tale valutazione risente naturalmente del modello strategico di produzione che sarà adottato dalla cordata vincente, in quanto il ricorso all'import di semilavorati riduce, naturalmente, la movimentazione complessiva, mentre la produzione con ciclo integrato continuerà probabilmente a vedere l'utilizzo di mega navi di classe *valemax* attestate sul IV sporgente con fondali di 25 metri. I dati forniti permettono comunque di parametrizzare una stima dei traffici futuri in funzione dei piani di produzione della futura nuova ILVA. In generale, occorrerà verificare quanto la nuova proprietà riuscirà a incrementare la produzione, con quale occupazione e quanto punterà su Taranto.

Discorso a parte merita il **IV sporgente**, che va collegato indissolubilmente alla elevatissima accessibilità marittima che già ha consentito di ospitare le *valemax* da 400.000 dwt, il che conferisce un grande vantaggio competitivo sia allo stabilimento ILVA di Taranto – in quanto abbate notevolmente i costi unitari di approvvigionamento della materia prima – sia del porto di Taranto stesso che, essendo uno dei pochi a poter vantare tale caratteristica, si candida naturalmente nel **ruolo di hub mediterraneo anche per questo genere di rinfuse**.

Un aspetto apparentemente marginale, ma estremamente rilevante per la comprensione della futura collocazione logistica del porto di Taranto, è rappresentato dalla **strategia che il gruppo Riva utilizzava in parte per i prodotti finiti e i semilavorati dello stabilimento**. Da un lato, infatti, il ricorso della modalità ferroviaria era praticato soprattutto per destinazioni verso il centro Italia, a riprova della ragionevolezza delle ipotesi di *catchment area* ferroviaria illustrati nel

paragrafo 8.1. Dall'altro, il gruppo Riva si era attrezzato a partire dal 1997 con navi in grado di svolgere di fatto un servizio tipo Autostrade del Mare per servire da Taranto sia Genova nel Tirreno sia Marghera nell'Adriatico, e da questi ultimi servire poi gli stabilimenti di Novi Ligure e il Centro Europa rispettivamente via ferrovia. Ciò è sintomatico della ottimale composizione sinergica della modalità stradale, ferroviaria e marittima per realizzare traffici *gateway* dal porto di Taranto: se infatti da un lato il porto risente in maniera negativa della sua posizione interna allo Ionio, al di fuori delle rotte dirette di penetrazione nel Tirreno e nell'Adriatico, dall'altro però può valorizzare questa stessa posizione proponendosi come **hub di transshipment non solo per i servizi container, ma anche per quelli rinfusieri o di general cargo non containerizzato, effettuato con navi di tipo multipurpose o anche ro-ro, che scalino porti tirreni e adriatici**, avvantaggiandosi della capillarità dell'offerta portuale italiana e risultando sicuramente competitivi per capacità e noli rispetto alla modalità stradale e ferroviaria. Quest'ultima, peraltro, trova una naturale applicazione nel servire destinazioni verso il Centro Italia.

#### 8.5.3. *General cargo*

Oltre alle produzioni dell'ILVA, di cui si è accennato già in paragrafi precedenti, il principale *player* del porto di Taranto in termini di traffico general cargo è la **Vestas**, per la quale il vantaggio competitivo del porto di Taranto deriva innanzitutto dalla vicinanza dello stabilimento produttivo rispetto al porto stesso, il che consente di minimizzare l'onere derivante dal trasporto stradale eccezionale necessario per la movimentazione delle pale eoliche, di dimensione variabile tra 25 e 62 metri di lunghezza. Considerando che il trasporto marittimo tipo prevede circa 45 pale per nave, e che la produzione dello stabilimento si attesta attorno a 1.200 pale per anno, quasi tutte trasportate via mare (circa 95%), si arriva ad un contributo di circa **25 navi/anno**. Le destinazioni sono in tutto il mondo, e la logistica avviene "per progetto", cercando quindi di consolidare insieme tutte le commesse destinate allo stesso sito. È molto difficile fare previsioni sui traffici futuri in quanto, pur essendo rilevante la stabilità produttiva del gruppo e solida la sua proiezione sui mercati mondiali, esistono diversi stabilimenti produttivi in varie parti di Europa e del mondo, e le decisioni di produzione e logistiche sono centralizzate a livello di *headquarter* ad Amburgo. Va comunque detto che **il mercato è in trend stabile** e che il livello di specializzazione produttivo del settore è rilevante, con una componente di *know how* fondamentale rispetto alla qualità del prodotto finale, il che rende meno appetibile una rilocalizzazione produttiva in mercati del lavoro più competitivi. È interessante sottolineare, ai fini dei traffici portuali, che **l'approvvigionamento** della Vestas avviene anch'esso utilizzando la modalità marittima, ma non attraverso il porto di Taranto. In particolare, i flussi prevalenti in import per lo stabilimento sono **fibra secca proveniente dalla Cina**, con un traffico quantificabile in circa **25 container/anno**, prevalentemente sbarcati a Napoli, Salerno e Bari e terminalizzati via strada, e circa 6 camion/giorno di varie provenienze europee per la fornitura di semilavorati; alcuni di questi provengono dalla Spagna utilizzando i servizi Ro-Ro da/verso la Spagna di Grimaldi. Ulteriore elemento importante di interazione con il porto è lo **stoccaggio delle pale nel sedime portuale** per la composizione del carico nave, rispetto al quale ovviamente si trae vantaggio degli spazi a disposizione nel porto di Taranto.

#### 8.5.4. *Container*

Le previsioni di domanda e le catene logistiche relative al mercato dei container sono state ben caratterizzate nei capitoli precedenti. In particolare, data la dimensione complessiva del mercato centro-meridionale e l'elevata concorrenza con altri porti nazionali (quale ad esempio quella con i porti Campani o gli altri porti pugliesi), **non sembra ragionevole ipotizzare per Taranto un futuro in cui il traffico gateway vada oltre qualche centinaio di migliaia di TEU**. D'altra parte, anche le aspettative di traffico connesse alla implementazione di attività logistiche all'interno del porto, devono tenere conto di alcuni aspetti. Generalmente questi traffici, sebbene relevantissimi in termini di valore aggiunto, non costituiscono che una aliquota largamente minoritaria in termini di volumi complessivi, per cui attivare significativi traffici del genere, in mancanza di volumi importanti costituirebbe una anomalia nel panorama internazionale. Non basta, dunque, realizzare le infrastrutture destinate a svolgere attività di logistica a valore aggiunto. Affinché queste attività abbiano effettivamente luogo, ci si deve generalmente trovare preferibilmente il più vicino possibile ai mercati di destinazione (o almeno ad una loro quota consistente), o in un punto strategico di concentrazione dei flussi. Ora, **poiché per Taranto, come visto, i mercati più rilevanti non sono molto prossimi, volumi medio grandi potranno essere realizzati solo qualora il porto venga (re)individuato come hub di riferimento**



**per il bacino del Mediterraneo** o, almeno, del Mediterraneo Centrale, ben sapendo che nel settore container diventa sempre più difficile ritagliarsi questo ruolo e che, comunque, i traffici ad esso collegati sono estremamente volatili. In ogni caso, anche una volta recuperata una dimensione da *hub*, per attirare attività di logistica sarà necessario offrire al mercato vantaggi concreti e consistenti per poter vincere la concorrenza o di altre location più prossime ai mercati finali, o individuate presso altri *hub* Mediterranei.

#### 8.5.5. *Ro-Ro*

Come rilevato già in precedenti paragrafi, **la posizione interna al Mar Ionio non è ottimale rispetto all'inserimento sulle tradizionali rotte commerciali nazionali ed internazionali**, che concentrandosi prevalentemente o sul settore Adriatico, o su quello Tirrenico, non trovano facilmente volumi sufficienti a giustificare una tale deviazione ovvero possono più efficacemente servirli dai porti Pugliesi del versante Adriatico. Pertanto **lo sviluppo di questi servizi sarà possibile prevalentemente caratterizzandosi come nodo strategico per le catene logistiche delle produzioni industriali interne alla *catchment area***. In tale quadro una naturale attenzione va posta alle esigenze del settore *automotive*, che ben si presta anche all'insediamento ed implementazione di ulteriori attività di logistica a valore aggiunto.

#### 8.5.6. *Crociere*

Se è vero che anche per questo settore valgono le considerazioni relative alla difficoltà di inserimento sulle rotte classiche del Mediterraneo Occidentale o lungo il corridoio Adriatico-Grecia e che, dunque, **non è prevedibile uno sviluppo del settore crocieristico tale da arrivare ai grandi numeri di altri porti italiani, vi sono comunque i margini per puntare ad uno sviluppo del settore, puntando su alcuni punti di forza** e, in particolare: la disponibilità, a breve, di idonee infrastrutture di accoglienza passeggeri con il Centro Servizi Polivalente situato sul Molo San Cataldo; il posizionamento ideale quale porto di sbarco per i principali siti di interesse turistico della Basilicata (innanzitutto i Sassi di Matera) e ben posizionato anche rispetto a numerosissimi siti pugliesi (Alberobello,...); la possibilità di inserirsi efficacemente lungo rotte trasversali alternative ma comunque attrattive in virtù dei numerosi scali situati in prossimità di bellezze storiche, archeologiche o naturalistiche. D'altra parte lo sviluppo di questo settore, sia pure senza voler aspirare ai grandi numeri, è però strategico e funzionale al rilancio dell'immagine di Taranto anche in chiave turistica.

### 8.1. Parco eolico

La costruzione del nuovo parco eolico prevista nel Mar Grande di Taranto, potrebbe rappresentare un fattore di successo per il Porto di Taranto. La società lussemburghese Beleoelico Srl, infatti, ha presentato il progetto di realizzazione di un parco eolico, annunciando l'inizio della costruzione nel 2017 e l'entrata in servizio ad inizio 2018. Nel dettaglio, il progetto prevede l'installazione di dieci turbine off-shore con potenza nominale di 3MW ciascuna e una produzione annuale prevista di 80GWh. In particolare, quattro turbine saranno localizzate lungo le banchine del porto di Taranto e le altre sei alla fine del molo. Secondo i dati del progetto, il parco eolico sarà in grado di **fornire energia pulita al porto stesso e a oltre novemila abitazioni, per un abbattimento di CO<sub>2</sub> pari a quarantamila tonnellate annue**. L'energia elettrica generata dal parco eolico potrebbe essere utilizzata anche come **fonte di combustibile pulito alternativo per le navi**. Il rapporto IDTechEx "Electric Boats and Ships 2017-2027" rileva infatti che il mercato per barche e navi ibride ed elettriche salirà rapidamente a oltre 20 miliardi di dollari in tutto il mondo nel 2027. Il Porto di Taranto, in considerazione anche della profondità dei suoi fondali, potrebbe vedere incrementati i traffici sia di grandi navi che di navi da crociera. Esistono infatti, già più di cento produttori di barche e navi elettriche nel mondo. In particolare, in Norvegia, nel 2018, sarà varata la prima nave cargo al mondo a propulsione interamente elettrica che, dopo un anno di prova con equipaggio, inizierà i tragitti controllati a distanza e nel 2020 utilizzerà una guida completamente automatica. L'imbarcazione, a emissioni zero, avrà un'autonomia di 65 miglia nautiche e sarà in grado di trasportare da 3.000 a 3.500 tonnellate di materiale per viaggio ad una velocità di circa 15 nodi. Le batterie della nave saranno ricaricate all'interno del porto di Porsgrunn mediante energia idroelettrica. Non sarà l'unica nave a

propulsione elettrica al mondo, infatti, Msc lavora alla costruzione di navi da crociera a emissione zero. Le navi saranno spinte da due gruppi ad elica azionati elettricamente e da gruppi trasversali elettrici ad elica di prua.

## PARTE IV. PORT VISION 2030

### 9. UNA VISION PER IL PORTO DI TARANTO AL 2030

**Da oggi al 2030, il Porto di Taranto è divenuto il perno logistico e territoriale di un processo di rinnovamento produttivo di una polarità industriale italiana ed europea di primo piano, collocata al centro del Mediterraneo.**

In virtù delle efficaci strategie messe in campo per il corretto posizionamento di mercato del porto di Taranto, si è realizzata la **valorizzazione delle opere costruite negli ultimi 15 anni** e lo scalo tarantino ha visto una **ripresa dei traffici** che abilita il soddisfacimento degli standard europei per i porti della rete *core*, e che a tutti gli effetti fa di Taranto la porta d'accesso meridionale al corridoio Scan-Med.

Il porto ha contribuito, come primario attore locale, a consolidare il processo complessivo di trasformazione e ri-sviluppo dell'area tarantina (innescato da una decisa azione governativa), contribuendo, in particolare, a rendere coesa e coordinata l'azione dei soggetti del territorio e della *port-community*, riuniti nel **cluster-marittimo industriale**.

L'istituzione di una **Zona Economica Speciale** per il sostegno degli investimenti industriali ha favorito non solo la permanenza delle imprese storiche (settori acciaio, cemento, meccanico, idrocarburi) che hanno aumentato la propria efficienza e il proprio ruolo di mercato, ma anche lo sviluppo di un tessuto di altre imprese, in settori simili (siderurgico, meccanico) o complementari, oltre che di operatori di servizi, fra cui quelli del settore logistico. La ZES ha tratto un vantaggio competitivo rispetto alle altre ZES sviluppate nel Mezzogiorno, grazie proprio alla dotazione infrastrutturale e alla elevata accessibilità marittima e terrestre del porto di Taranto.

\*\*\*

**È proprio nel ravvicinato intorno industriale "rilanciato" che il porto, nel 2030, trova ancora la sua fondamentale, per quanto non unica, base di alimentazione dei traffici.**

L'ammodernamento e la razionalizzazione, oltre che il miglioramento ambientale, dei processi produttivi **nello "storico" settore del siderurgico**, che è rimasto un punto di riferimento nelle produzioni nazionali, hanno permesso al porto di **rinforzare ulteriormente la propria vocazione di punto di ingresso dei fattori produttivi**: rinfuse, ma anche un crescente quantitativo di semilavorati.

**Nel settore siderurgico, anche grazie al fiorire di ulteriori produzioni locali di semilavorati e prodotti in acciaio, rivolti all'esportazione, il porto ha complessivamente visto aumentare parallelamente il proprio ruolo di "piattaforma logistica"**, ben al di là dei flussi che alimentano la produzione di acciaio grezzo o la sua esportazione. Attratti dalle condizioni di investimento e di fiscalità, dalla specializzazione dell'area e dalla base di traffico già presente, per sfruttare la favorevole posizione marittima e le condizioni di accessibilità via mare che permettono la riduzione dei costi-nave, alcuni operatori logistici specializzati nel settore break-bulk, in partnership con operatori ferroviari, hanno attivato nel porto di Taranto, anche in qualità di terminalisti, piattaforme specializzate per tali filiere, caratterizzando il porto di Taranto come un porto di riferimento per questo tipo di traffici a livello di intero mediterraneo.

\*\*\*

**Grazie all'efficienza del sistema integrato "piattaforma distributiva/ferrovia", oltre che come "porta dell'industria locale", il porto nel 2030 funziona anche da "gate" per l'importazione e l'esportazione di prodotti in acciaio**, con destinazione o origine in zone collocate fuori dall'area tarantina, vale a dire nella parte del Centro-Nord-Italia (es. Emilia Romagna, Veneto, ecc.). Oltre all'acciaio, sfruttando le potenzialità della ferrovia, ulteriori filiere break-bulk, anche con pesi specifici più leggeri (come quella dei prodotti forestali) integrano i flussi di break-bulk siderurgico.

**Il mezzo ferroviario, reso più efficiente anche da interventi infrastrutturali nell'intorno tarantino, è sempre più apprezzato per i ridotti impatti ambientali, i quali sono rilevati dalle imprese, ormai impegnate a fornire attenti bilanci ambientali dei loro cicli produttivi e logistici.**

Una ottimizzazione delle operazioni di manovra ferroviaria e di interfacciamento con i vettori di rete è permessa dalla **presenza nel porto di un'impresa ferroviaria controllata dall'Autorità di Sistema Portuale**, che su certe tratte corte sostiene anche alcune attività di trazione.

La **localizzazione a Taranto di altre imprese meccaniche**, favorite dalla combinazione unica tra i benefici fiscali di una importante Zona Economica Speciale e le caratteristiche morfologiche e infrastrutturali dei fondali, ha ulteriormente aumentato il **ruolo del porto nel traffico del general cargo non unitizzato** (es. parti di meccanica di grandi dimensioni, assemblaggi di impianti), anche con qualche differenziazione produttive rispetto al passato.

La ferrovia permette lo sviluppo di ulteriori traffici: in considerazione degli ampi piazzali disponibili e del consolidamento di progetti logistici includenti l'elemento ferroviario, il porto di Taranto ha conseguito l'obiettivo di divenire, con la **realizzazione di un "car terminal" avanzato**, anche la piattaforma di esportazione degli autoveicoli prodotti negli stabilimenti di Melfi e di Atesa, risultando più conveniente per motivazioni geografiche e di altra natura rispetto a soluzioni portuali nel sud Tirreno. Alle autovetture in imbarco si sommano le autovetture in importazione verso l'Italia, diretti in piattaforme collocate nei mercati centro-settentrionali del paese, permettendo in tal modo una ulteriore ottimizzazione dei cicli logistici sia lato mare (accorciamento delle rotte delle grandi navi car-carrier) sia lato terra (economie nel terminal e sul lato ferroviario).

\*\*\*

In una Puglia che ha visto drasticamente aumentare la capacità del locale sistema agroalimentare di utilizzare le opportunità dell'import-export, Taranto, valorizzando le infrastrutture specializzate per il fresco e il freddo gestite da operatori attratti dalla posizione e dalle condizioni di investimento offerte dalla ZES, ha assunto un interessante **ruolo di piattaforma di stoccaggio/assortimento/smistamento nei segmenti fresco e congelato per le direttrici di import-export che, da/per i mercati del Nord-Africa, del Middle-East, della Turchia, partono e arrivano dalla Puglia.**

La maggior parte dei flussi viaggia su navi Ro-Ro di grandi dimensioni, in unità intermodali (casce mobili) non accompagnate a temperatura controllata, mentre una parte dei flussi utilizza container a temperatura controllata.

**Le stesse rotte specializzate merci dei Ro-Ro da/per Nord-Africa, Middle-East, Turchia**, divenute un caposaldo dei servizi attestati a Taranto, **servono anche diverse filiere di interesse del porto, come quelle del break-bulk siderurgico** (nelle gamme dei semilavorati a maggiore valore aggiunto).

**Il flusso del container nel porto di Taranto fornisce un interessante complemento di traffico**, sebbene di gran lunga inferiore a quello di alcuni grandi porti sui quali si è concentrata per scelte del mercato.

Il **traffico contenitori** della Puglia si è diviso fra diversi porti. Taranto comunque è toccata da alcuni **servizi diretti di tipo regionale e da alcuni servizi feeder**, ma non svolge sostanziali operazioni di transhipment, mentre vi sono alcuni

treni organizzati da una compagnia che, per evitare di salire l'Adriatico, regolarmente connette Taranto ad un **inland terminal situato nell'area dell'Emilia Romagna**.

\*\*\*

**Il Porto è propulsore di una nuova cultura dello sviluppo sostenibile, del rispetto dell'ecosistema marittimo e promotore del riavvicinamento e della convivenza tra industria pesante e comunità cittadina.**

**I conseguimenti ambientali dei produttori siderurgici**, con la drastica riduzione di emissioni di polveri, e le nuove tecnologie di protezione dei veicoli **hanno permesso una ottimale compatibilità delle filiere** senza problemi di contaminazione.

Oltre che l'area industriale, anche **l'intero porto offre livelli elevatissimi nella riduzione dell'impatto ambientale dei processi**, supportando il raggiungimento degli stringenti standard europei di riduzione delle emissioni inquinanti e di efficientamento energetico: le possibilità di alimentazione del naviglio con GNL e di accogliere navi alimentate elettricamente da terra sono ormai una realtà diffusa.

\*\*\*

Attraverso i sistemi di tracciamento informatizzato dei carichi e dei mezzi di trasporto, integrati nel PCS del porto, è **possibile su molte tratte praticare anche il pre-clearing doganale**, anche grazie alla collaborazione fra tutte le componenti del cluster industriale-marittimo, amministrazioni pubbliche comprese.

Il Porto con l'implementazione del **Port Community System** ha informatizzato completamente i processi operativi e di gestione dell'AdSP, offrendo servizi alla comunità portuale (lavoratori, imprese, dipendenti dell'AdSP) con elevato contenuto digitale incrementando in questo modo i livelli di efficienza e di fluidità di gestione dell'operatività quotidiana nel porto.

\*\*\*

**L'identità della città di Taranto è ormai pienamente integrata con quella del porto. Il mito fondativo della città, risalente all'antica città di Sparta, e l'eredità culturale e archeologica della Magna Grecia hanno rinsaldato il rapporto tra la comunità ed il mare.** Grazie anche alla collaborazione con la Soprintendenza ai Beni Culturali, l'identità marittimo-portuale di Taranto è ben rappresentata anche dalla presenza di reperti archeologici di grande valore negli spazi del porto, con immediati ritorni anche in termini di marketing territoriale.

**La popolazione di Taranto oramai conosce bene il proprio porto e ne è orgogliosa. Spesso vi entra, per assistere, in alcune aree a mare, a grandi eventi che richiamano usualmente molto pubblico da altre province e da fuori regione.** Sempre più studenti ogni anno visitano il porto, il suo "port-exhibition centre" interattivo e le principali industrie dell'area, che hanno approntato pacchetti di visite tecniche secondo quanto proposto sin dai primi anni di avviamento del cluster industriale-marittimo.

Il cluster industriale-marittimo, fra le altre attività, ha anche favorito lo **sviluppo di una serie di percorsi formativi di tipo strettamente tecnico, adeguate alla nuova domanda di professionalità**, per i giovani della città, mentre alcune **iniziative di supporto allo sviluppo di ricerca, all'innovazione e al trasferimento tecnologico** nelle aree di interesse

per porto e logistica sono state avviate in collaborazione con agenzie territoriali specializzate, università regionali e imprenditori.

**Il paesaggio stesso, nell'area portuale, è cambiato:** l'area cuscinetto fra porto e zona industriale è stata sapientemente ri-modellata, con un progetto di "landscape-design", in modo da accogliere un parco lineare che funge da sistema di appoggio per una pista ciclabile circondata, la quale offre agli abitanti di Taranto l'opportunità di visitare diversi siti ad elevata valenza ambientale, realizzati nell'ambito dei processi di sviluppo delle infrastrutture e di escavo.

\*\*\*

**Taranto è divenuta una città accogliente che riceve regolarmente visite turistiche e ha una discreta attività crocieristica, essendo divenuto un "port of call" di riferimento per diversi itinerari,** entro i quali la città è inserita per la particolare opportunità di diversificare le escursioni verso la Basilicata (Matera), Alberobello, alla città vecchia con il museo archeologico ma anche per la visita guidata agli impianti industriali e portuali dell'ILVA e al museo dell'acciaio, oltre che al "port-exhibition centre" interattivo.

La **continua promozione e sviluppo delle attività legate a crociere e nautica** è ormai gestita in perfetta autonomia, ma in pieno coordinamento con le istituzioni, da un gruppo di operatori di diversi settori aggregati nell'ambito del cluster industriale marittimo, che ormai si coordinano regolarmente nel promuovere migliorare e offrire l'intera gamma dei servizi richiesti da nave e passeggero.

Taranto è una località nella quale anche il **diportismo nautico** si è sviluppato progressivamente nelle strutture accoglienti delle banchine collocate in prossimità del porto crociere, e dalle quali ci si può facilmente recare in città, a piedi o con mezzi elettrici a noleggio lungo il **piacevole "waterfront"** sviluppato sulla base di progetti condivisi con la comunità locale.

## 9.1. PORTO COME PROPULSORE DELL'ECONOMIA TERRITORIALE

### 9.1.1. *La specializzazione del Porto*

Un elemento invariante della vision del porto al 2030 è che Taranto deve svolgere innanzitutto un ruolo a servizio dello sviluppo del suo hinterland di riferimento. In tal senso la multifunzionalità del porto, se frutto delle esigenze espresse dal territorio, è senz'altro un valore da coltivare e potenziare, quindi ciò implica, con riferimento ai vari segmenti di mercato attuali e/o potenziali:

- **Porto industriale:** la vocazione originaria del porto dovrà continuare ad essere sorretta e valorizzata il più possibile – per quanto nelle possibilità della Autorità di Sistema Portuale – per supportare la ripresa e/o l'ulteriore sviluppo delle importanti realtà produttive che vi gravitano e che hanno un peso enorme nella economia cittadina;
- **Container:** la domanda espressa dal territorio è modesta e, in più, c'è già una conclamata overcapacity nei cluster portuali dell'Italia Centro-Meridionale. Pertanto, a meno di non riuscire a ritagliarsi nuovamente un ruolo da hub – cosa peraltro sempre più difficile senza ingaggiare una non auspicabile concorrenza non costruttiva con altri porti Mediterranei o, peggio ancora, italiani – non vi è necessità di un terminal container dedicato, potendo i traffici locali anche essere gestiti in un'ottica multipurpose. Tradotto in pratica, si potrebbe anche naturalmente dedicare una piccola parte delle banchine e piazzali del Molo Polisettoriale ad un piccolo terminal container che sarebbe comunque servito, verosimilmente, via feeder, cosa che, è bene precisarlo, non creerebbe alcuno svantaggio per il tessuto economico e produttivo locale. D'altro lato, questo

comporta anche che il posizionamento sul mercato del Molo Polisetoriale debba essere valutato in un'ottica di più generali tipologie di traffici, non fermandosi cioè al solo container;

- **Crociere:** lo sviluppo di questo settore a Taranto è funzionale alla valorizzazione turistica delle ricchezze storiche, architettoniche, naturalistiche di un'area che va dalla stessa Taranto fino a Matera, di cui ne rappresenta l'approdo naturale. Gli interventi sul Molo San Cataldo, tra cui la realizzazione del Centro Polifunzionale con funzioni, tra l'altro, di Stazione Marittima e la riqualificazione del waterfront e dell'interfaccia porto-città costituiscono l'hardware necessario su cui poggiare questo sviluppo, senza trascurare la possibilità di sinergie con il sistema aeroportuale (fly and cruise da Grottaglie) che potrebbero consentire anche una valorizzazione di Taranto oltre il ruolo di porto di transito. Da un lato, infatti, le analisi evidenziano la marginalità di Taranto rispetto ai tradizionali giri nave crociere nel Mediterraneo Occidentale e Orientale, con deviazioni rispetto alle rotte usuali e tempi massimi di sosta in porto spesso non compatibili con una sosta redditizia nell'ottica delle compagnie di navigazione. Dall'altro lato, però, Taranto ha un suo bacino di offerta turistico/crociéristica sostanzialmente captive, Matera in primis, e potrebbe rappresentare un utile punto su cui costruire offerte di crociere parzialmente alternative a quelle attuali. In tal senso, altre sinergie che potrebbero portare ad una accelerazione ad oggi non prevedibile del segmento crociéristico, riguardano la piastra logistica, con la eventualità che qualche Compagnia Crociéristica possa scegliere Taranto come hub per la logistica connessa all'approvvigionamento della cambusa. Parallelamente, il software per le crociere è invece il sistema interregionale Puglia-Basilicata formato dalle Istituzioni ed Amministrazioni locali e Regionali, dagli operatori turistici, dalla stessa Autorità di Sistema Portuale e dalla loro capacità di valorizzare e proporre sui mercati internazionali un pacchetto integrato in cui l'offerta e la competitività di infrastrutture e servizi portuali sono solo una delle componenti necessarie per rendere appetibile la fruizione turistica di questo sistema territoriale. Sarà necessario pertanto, monitorare attentamente l'evoluzione degli standard infrastrutturali e di servizio richiesti, valutando, ad esempio, rispetto all'attuale polarizzazione del naviglio su stazza grande o medio-piccola, gli eventuali vincoli che potrebbero sorgere e limitare lo sviluppo del settore;
- **Ro-ro:** dato il posizionamento non favorevole rispetto alle tradizionali rotte ro-pax, sia nazionali, sia internazionali, i margini di sviluppo sono prevalentemente legati al ro-ro puro, ossia a traffici totalmente destinati al trasporto merci. In ogni caso, anche laddove si riescano ad attrarre servizi misti, ad esempio come estensione di collegamenti adriatici o tirrenici con la Sicilia, ciò avverrebbe verosimilmente per servire specifici traffici commerciali o industriali, con un contributo marginale della componente passeggeri ed auto private. Le opportunità più interessanti sono legate probabilmente al settore automotive, soprattutto in funzione degli stabilimenti di Melfi e Atessa che rientrano a buon diritto nella catchment area tarantina;
- **Multipurpose e break-bulk:** oltre alle produzioni tarantine che già alimentano questo settore e, più nello specifico anche quello del project cargo – in particolare con la produzione di pale eoliche fino ad oltre 60 metri di lunghezza da parte della Vestas – nuovi interessantissimi scenari si possono aprire sfruttando il posizionamento ottimale quale hub, italiano innanzitutto, ma poi anche per tutto il Mediterraneo, di materie prime e/o semi-lavorati. Naturalmente risulterà più semplice, anche se non strettamente necessario, percorrere questa strada facendo fulcro sulle merceologie già trattate dal porto di Taranto e legate all'industria locale.

Da qui al 2030, comunque, una volta terminate le opere già programmate, la dotazione di spazi ed infrastrutture sarà di primo ordine ed il focus dovrà essere spostato prioritariamente sul miglioramento continuo dei servizi portuali, agganciando benchmark almeno nazionali; sullo sviluppo di sinergie sempre più strette con le diverse componenti del sistema territoriale di riferimento; sulla promozione e sul marketing internazionale per provare ad implementare il ruolo di hub, almeno nazionale (e non ci si riferisce ai container, o almeno non solo); sulla implementazione delle condizioni organizzative e normative necessarie ad attrarre nuovi flussi ed a stimolare attività di logistica a valore aggiunto e/o nuove produzioni (ZES).

### 9.1.2. Traffici target per segmento

**Container (gateway):** un target di domanda legato alla componente gateway di traffico container può essere definito a partire dalle stime di crescita della domanda generata a livello nazionale da tutti i cluster portuali, esclusi quello Nord Tirrenico e Nord Adriatico. Aggiornando le stime prodotte dalla Struttura Tecnica di Missione, in funzione dell'effettivo traffico registrato, al netto del transshipment dai cluster portuali italiani nel 2016 e mantenendo gli stessi tassi di crescita ipotizzati da qui al 2030, si stima un traffico complessivo di poco superiore agli 11 milioni di TEU, di cui circa 2,27 milioni ascrivibili agli "altri cluster", ossia differenti dal Nord Tirreno e Nord Adriatico. Guardando poi alla quota di mercato coperta da Taranto negli anni 2006-2008, ossia in corrispondenza degli anni di maggior peso dell'hub di Taranto, si può ricavare la quota di mercato minima cui puntare, ossia pari al 9% del traffico gateway degli "Altri cluster", mentre considerando il recupero di competitività delle connessioni intermodali e la relativa possibilità di ampliamento dell'area contendibile, si può fissare una quota target del 12%, pari cioè ad oltre **270.000 TEU per il 2030**, ossia 2,8 milioni di tonnellate. In tal senso va anche considerato che il completamento del corridoio AV/AC Napoli-Bari al 2030 potrà incrementare significativamente l'accessibilità ferroviaria dal porto di Taranto verso i mercati di Campania e Lazio, e quindi aprire in prospettiva una competizione di *catchment area* servibile con la strada dal cluster portuale campano e con la ferrovia dal porto di Taranto. Questo, in termini ottimistici, potrebbe incrementare la quota di container gateway di Taranto, sostanziano quindi la quota target di gateway fissata.

**Rinfuse liquide:** un target di traffico raggiungibile già nel medio periodo e, in virtù dell'evoluzione del mercato, estendibile anche all'anno 2030, può essere dedotto dalle ipotesi di incremento del numero di navi operabili fornite da ENI, pari a circa il 25% rispetto ai valori 2016. Proiettando questo incremento si fissa, per il 2030, un target di circa **7 milioni di tonnellate movimentate**.

**Rinfuse Solide:** un target di traffico raggiungibile per questo segmento è stimabile mediante le proiezioni di traffici derivanti dal piano industriale ILVA, da cui tali traffici dipenderanno anche nel futuro in modo preponderante. Tale stima giunge ad un valore target 2030 pari a **22 milioni di tonnellate**<sup>25</sup>.

**Altre merci varie (escluso ro-ro e container):** guardando anche in questo caso alla produzione ILVA, si arriva a definire un valore target di **10 milioni di tonnellate** al 2030.

**Altri traffici connessi allo sviluppo della funzione di HUB (non necessariamente container) e ZES:** per semplicità la stima viene condotta ipotizzando una funzione di hub container. In questo caso, ignorando i traffici aggiuntivi legati alla ZES (molto significativi in termini di valore aggiunto per l'economia locale, ma presumibilmente marginali rispetto alla movimentazione complessiva dell'hub), si può fissare un target di almeno 1 milione di TEU di movimentazioni di *transshipment* o, semplificando, **10 milioni di tonnellate di merce**. Ovviamente, uno scenario di sviluppo considerevole di una ZES che abbia necessità di approvvigionamento di materie prime, unita alla eccellente accessibilità marittima di Taranto in questo settore – che ne fa uno dei pochi porti al mondo in grado di accogliere anche le *valemax* e navi da oltre 350.000 dwt – **potrebbe produrre un significativo incremento della quota di traffici inbound di rinfuse**. D'altro lato, il fatto che ci sia già un traffico rinfusiero considerevole nel porto, può a sua volta rappresentare un fattore critico di successo per lo sviluppo della ZES. Naturalmente, allo stato corrente delle conoscenze, non è possibile quantificare l'entità di questo contributo ai traffici del porto. Si intravede comunque come assolutamente sinergico lo sviluppo congiunto della ZES e della funzione di hub del porto (non necessariamente per quanto detto nel settore container), guidato dalla già ottima accessibilità marittima del porto stesso.

**Traffici ro-ro:** non è opportuno prefissare alcun target specifico, in quanto, come detto, il semplice sviluppo di qualche collegamento a servizio dell'economia locale, difficilmente potrà condurre a volumi di rilievo. Diverso è il caso in cui eventuali servizi ro-ro siano il frutto dello sviluppo della funzione di hub (ripetiamo, non necessariamente legata al container) o di ZES, nel qual caso, comunque, sarebbero computati alla voce precedente.

**Crociere:** suddividendo la portualità italiana in funzione dei traffici crocieristici, troviamo i maggiori scali con traffici superiori al milione di passeggeri (Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova), una fascia intermedia di Porti comunque importanti e già inseriti nei principali circuiti, con traffici di almeno 350.000 passeggeri (Livorno, Savona, Palermo, La

---

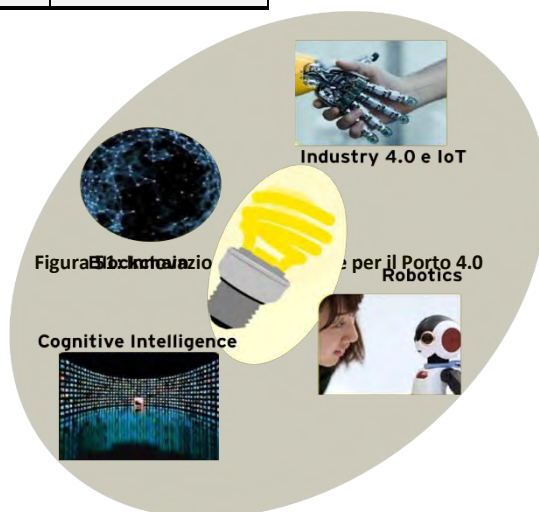
<sup>25</sup> Dai 5,8 milioni di tonnellate del 2016 ad 8 milioni di tonnellate di produzione nel 2024 (assunto come valore di riferimento anche per il 2030), si passerebbe dai 13,7 milioni di tonnellate di rinfuse del 2016 a 19,8, cui vanno sommate le 2,2 tonnellate di semilavorati in import



Spezia, Bari, Messina), ed una prima fascia di porti secondari per le crociere, ma comunque con traffici “non marginali”, ossia superiori alle 100.000 unità (Cagliari, Olbia, Salerno, Trieste, Catania). Un target ragionevole per Taranto è quello di entrare in questa fascia, superando, dunque i **100.000 passeggeri**.

Tabella 25: Porto di Taranto - traffici target al 2030

CLUSTER	MOVIM TOT (MTONN)	PAX ('000)
Rinfuse Liquide	7,0	-
Rinfuse solide	22,0	-
Container (gateway)	2,8	-
Altre merci varie	10,0	-
Sviluppo Hub e ZES	10,0	-
Crociere	-	100



Fonte: Elaborazione EY

	52	100
--	----	-----

Fonte: Elaborazione EY

## 9.2. PORT OF THE FUTURE

### 9.2.1. Verso il Porto 4.0

#### a) Tecnologie

In considerazione della rivoluzione tecnologica dei giorni d’oggi e nello specifico delle innovazioni tecnologiche “nate” negli ultimi anni, è necessario pensare nella visione prospettica del Port Of The Future ad un porto che sia in grado di

inglobare e sviluppare queste tecnologie e **trasformarle in un fattore di successo** per il porto stesso, aumentando così **l'efficienza e la competitività** rispetto agli altri porti nazionali ed esterni. In particolare sono degne di importanza per lo sviluppo del **Porto 4.0** sono le seguenti tecnologie:

- **Blockchain;**
- **Internet of Things – IoT;**
- **Robotics;**
- **Cognitive intelligence.**

La **Blockchain** è un **registro pubblico e distribuito** condiviso tra i diversi partecipanti di un network peer-to-peer. Il nome *blockchain* ha origine da una catena di blocchi ordinati cronologicamente e protetti dalla crittografia. Ciascun blocco (lista di transazioni) è legato al precedente in maniera tale che non è possibile modificare un blocco senza modificarne i successivi e senza possedere il controllo di almeno il 50%+1 della rete. Affinché una transazione venga registrata in un blocco, questa deve essere controllata e validata dai partecipanti. I principali elementi strutturali sono: *distributed ledger*, *consensus*, crittografia e flessibilità. I principali vantaggi nell'utilizzo della Blockchain sono: Immutabilità, Disintermediazione, Sicurezza, Interoperabilità, Trasparenza, Open source, Privacy e Automazione. Nell'ambito della portualità, la **Blockchain** può diventare un fondamentale strumento per la facilitazione della comunicazione degli attori istituzionali ed i soggetti privati della comunità portuale, fornendo privacy, sicurezza, velocità, trasparenza e interoperabilità, quest'ultimo fattore fondamentale per l'efficientamento delle operazioni in porto.

**IoT**, ovvero il processo di **automazione e scambio di dati** nel settore delle tecnologie di produzione. Tale tecnologia comprende sistemi **cyberg physical**, **cloud**, **simulation**, integrazione orizzontale e verticale, *cybersecurity*, **realtà aumentata** e **IoT**. L'IoT è uno dei fenomeni più *disruptive*, non solo nell'industria: un insieme di "oggetti intelligenti" che comunicano tra loro per **scambiare e raccogliere dati in maniera autonoma**. Il valore aggiunto che IoT può dare alla portualità risiede nel pieno controllo e monitoraggio della manutenzione delle aree portuali; grazie all'IoT è possibile infatti ottimizzare gli interventi mantenuti e monitorare lo stato di funzionamento / operatività degli asset da remoto, garantendo il funzionamento del porto a 360° gradi.

**Robotics**, ossia il disegno e lo sviluppo di Robot in grado di eseguire compiti specifici riproducendo il lavoro umano (ad es. Processi R2R, billing, asset e treasury management, ecc.) e intervenendo in quei processi ripetitivi che causano perdite di risorse riutilizzabili in altre mansioni con maggiore valore aggiunto. La Robotics in ambito portuale consentirebbe **l'automazione di tutti i processi "manuali" e standardizzati**, garantendo livelli qualitativi elevati e fornendo tempistiche di esecuzione delle attività predefinite.

**Cognitive intelligence**, ossia il processo di analisi e rielaborazione di un'elevata mole di **dati destrutturati** con l'obiettivo di **supportare le decisioni** attraverso l'utilizzo di strumenti di ricerca operativa. Insight e analisi predittive. **Machine learning** ed **intelligenza artificiale**. Tutti strumenti con le potenzialità di **abilitare un vantaggio competitivo tramite decisioni informate**. In considerazione del processo di informatizzazione del collecting di moli di dati verso cui si stanno orientando le realtà portuali, la Cognitive intelligence risulterebbe uno strumento di fondamentale per la valorizzazione di dati al fine di sfruttarli per il processo decisionale inerente le linee strategiche del porto.

#### ***b) Port Community System e l'informatizzazione dei processi***

In considerazione del ruolo ricoperto dal Port Community System nell'ambito della portualità italiana, ha sempre più importanza per le Autorità di Sistema Portuale creare uno strumento in grado di ottimizzare ed efficiente tutti i processi portuali, fornendo in questo modo uno strumento di ausilio per la comunità portuale.

In considerazione dello stato dell'arte del PCS nella realtà portuale di Taranto e delle sue evoluzioni grazie al possibile accordo con il soggetto Promotore della PLN e nell'ottica di raggiungimento dell'obiettivo di Porto 4.0, prendono

sempre più valore e rilevanza linee evolutive del PCS che mirano alla creazione di uno strumento gestionale e di controllo della realtà portuale.

Un elemento di fondamentale importanza per l'evoluzione del PCS è rappresentato dallo sviluppo di un layer cartografico, attraverso l'implementazione di una piattaforma georeferenziata, che sia integrato con i processi gestionali del porto. Un supporto di questo tipo consentirebbe l'informatizzazione e l'automazione dei processi relativamente a:

- La gestione delle aree demaniali, grazie anche all'implementazione di procedure per la gestione ed in monitoraggio delle concessioni demaniali nelle aree portuali;
- La gestione delle merci importo, attraverso l'implementazione di sistemi di controllo delle merci stoccate nelle aree portuali e di supporto agli operatori portuali in relazione alle pratiche amministrative e ai controlli sulle merci;
- Esecuzione dei processi connessi alla security portuale;
- Gestione e monitoraggio delle situazioni di emergenza in porto.

Altro elemento di rilevanza nello sviluppo dell'informatica portuale è rappresentato dalla digitalizzazione delle procedure di monitoraggio ambientale collegate all'inclusione delle aree del porto di Taranto tra le aree SIN. La soluzione è da realizzare mediante componenti di IoT (per la rilevazione dei dati dei sensori installati in mare), di modellistica tecnica di elaborazione dei dati, di layer di raccolta dati, componenti di workflow per la programmazione e la gestione delle attività di monitoraggio e di portale di front end verso l'ARPA.

Sotto il profilo della gestione interna dell'AdsP di Taranto è possibile tracciare delle linee evolutive del modello di budget e controllo di gestione, e dei relativi sistemi, a patto di un lavoro preliminare da realizzare con le Dogane che metta a disposizione i dati di dettaglio relativi alle Tasse Portuali. Tali informazioni rappresentano un prerequisito progettuale e alimenterebbero anche evoluzioni dell'AdsP sotto il profilo di analisi strategiche e di indirizzo

#### 9.2.2. *Il porto di Taranto come hub della ricerca e dell'innovazione*

Il Porto di Taranto può candidarsi a divenire, nel medio periodo, un centro propulsore dell'innovazione legata alla blue economy, configurandosi come un polo attrattore di talenti e di imprese innovative nel campo del digitale a supporto dello shipping, della logistica, del turismo legato al mare, della tutela dell'ecosistema marino, della salvaguardia dell'ambiente, dello sviluppo di un'industria pesante che sia moderna e sostenibile. L'AdSP potrà perseguire questa visione percorrendo due direttrici, entrambe strettamente connesse con il territorio, ma anche tese alla contaminazione con le migliori pratiche nazionali ed internazionali.

##### **a) La promozione della ricerca**

In collaborazione con gli istituti di formazione e le università, il porto potrà farsi promotore di iniziative di ricerca e sviluppo sui temi della *blue economy* e della *maritime economy*, con la triplice finalità di:

- **Incentivare lo studio specialistico e la ricerca negli ambiti tematici connessi allo sviluppo del porto** e delle attività logistiche ad esso collegate, favorendo lo sviluppo di professionalità con competenze distintive immediatamente impiegabili su scala locale, con importanti ritorni occupazionali per il territorio tarantino;
- **Contribuire alla creazione di un capitale sociale locale**, che garantisca al porto e alle imprese ad esso collegate un importante bacino di risorse umane esperte ed aggiornate cui attingere per mantenere alti livelli di competitività;
- **Stabilire un network con le università regionali** che valorizzi le peculiarità marittime del territorio, mediante corsi di laurea e programmi di ricerca ai quali potranno partecipare università e centri di ricerca stranieri e ricercatori di elevato *ranking* internazionale.

In tal senso, è degna di nota l'esperienza realizzata dall'ex Autorità Portuale di Livorno grazie alla convenzione con il CNIT - Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Telecomunicazioni con l'obiettivo di creare un "Centro Servizi d'Innovazione per la Portualità e la Logistica (CSI-PL, Direzione Sviluppo e Innovazione)" per fornire servizi innovativi alle Comunità Portuali. Le principali leve sfruttate hanno riguardato gli open data, l'informatizzazione dei processi operativi nelle piattaforme informatiche portuali e l'implementazione di funzioni e dei servizi che coinvolgono l'interesse degli stakeholder portuali. Al fine di fornire uno strumento in grado di misurare le variabili ed individuare gli

eventi di importanza per la Comunità portuale, è stata sviluppata la “Monitoring and Control Application (MONI.C.A.)”, che consente di avere informazioni relative alle presenze d’imbarco, ai dati meteo, ai sensori d’inquinamento, alla sorveglianza, all’infomobilità, ecc.; il sistema è inoltre in grado di interfacciarsi con il PMIS e la National Maritime Single Window.

#### **b) Il porto come acceleratore di idee**

L’AdSP potrà altresì divenire protagonista di un nuovo modello di sviluppo imprenditoriale che veda coinvolti start-up, ricercatori, incubatori, investitori privati e operatori del settore digitale nella co-creazione di soluzioni innovative per i servizi portuali e per l’evoluzione del modello di business del Porto.

Per realizzare tale visione, l’AdSP potrà farsi promotrice dell’insediamento, negli spazi portuali o circostanti il porto, di un acceleratore d’impresa per imprenditori e innovatori del settore. L’iniziativa, condotta in partnership con soggetti di rilievo del mondo dell’imprenditoria, potrà facilitare l’accesso al mercato a start up innovative, in grado di supportare il porto e gli operatori ad esso connessi nella trasformazione digitale e nell’evoluzione verso il *Port of the Future*. Adeguatamente supportata da investitori, istituti bancari ed istituzioni locali, una siffatta iniziativa contribuirebbe al rilancio economico dell’area tarantina, generando un ecosistema *business-friendly* in grado di produrre valore per gli stakeholder, e creando le condizioni di sviluppo di una mentalità imprenditoriale locale connessa all’economia marittima.

### **9.3. PORTO E TERRITORIO**

#### *9.3.1. Il porto come elemento di promozione territoriale*

Nel caso di Taranto, come di altri contesti, la promozione del territorio trova nel porto un duplice elemento di possibile appoggio e sinergia, in relazione a:

- A) la promozione del territorio quale area di localizzazione di attività industriali o logistiche
- B) la promozione del territorio quale contesto ampio di realizzazione di opportunità socio-economiche in senso lato (attraverso funzioni potenzialmente diversificate, quale il contributo all’attuazione di flussi turistici o il miglioramento delle condizioni urbanistiche)

Ambedue le funzioni, anche nel caso di Taranto, dovrebbero essere ricomprese in una più ampia cornice strategica, formalizzata, descrivibile come “piano di visione, sviluppo e marketing territoriale”, che dovrebbe essere condivisa dall’intero sistema dei portatori di interesse.

Nel caso di Taranto, città che sta vivendo una trasformazione importante nel senso della “ripresa innovativa” di tracciati di sviluppo interrotti da eventi critici (crisi dell’Ilva e crisi della terminalistica di “transhipment” nel porto), il momento sembra opportuno per contribuire, da parte dell’Autorità di Sistema Portuale, al tracciamento e alla condivisione con la comunità locale e più nello specifico con il “cluster” marittimo-industriale, di alcune linee essenziali di questo “piano” partendo dalle opportunità offerte dal porto.

#### *A. Il territorio come contesto per l’insediamento logistico e industriale*

Per quel che riguarda la funzione del porto come “promotore di attività produttive di natura logistica o produttiva industriale”, va sottolineato che Taranto è uno dei pochi porti italiani che ha un carattere “originario proprio” di porto industriale. Questo è un valore da non trascurare e che anzi dovrebbe essere alla base di una visione (e un processo di valutazione e focalizzazione) mirata ad esplorare tutte le potenzialità e opportunità che il sito Tarantino ha, nel suo complesso, come sito di localizzazione di attività produttive.

Il porto si sente chiamato ad agire come propulsore di una maggiore integrazione nel sistema locale come nel caso dell’iniziativa sviluppata nell’ambito di Invitalia (“Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell’area di crisi Industriale complessa di Taranto” - “PRRI Taranto”), al fine di aumentare l’efficienza del processo stesso: i caratteri “generalisti” dell’importante iniziativa di “Invitalia”, dovuti alla dimensione nazionale della stessa, potrebbero essere utilmente affiancati e integrati a livello locale<sup>26</sup>.

---

<sup>26</sup> Come puro esempio di attività locali di affiancamento al piano di Invitalia si può immaginare la creazione di un sistema di informazione per gli investitori potenziali concepito in base alle reali esigenze informative di soggetti internazionali, da affiancare alle informazioni estremamente

Autorità di Sistema Portuale ritiene utile la promozione e la ulteriore formalizzazione di un cluster “marittimo-industriale” dell’area tarantina, includente i soggetti privati e un numero limitato di enti pubblici, compreso il Comune di Taranto, con la missione di supportare e focalizzare il processo di rilancio dell’area industriale/portuale di Taranto già intrapreso a livello nazionale e regionale.

Il porto di Taranto, nel periodo 2017-2019 è interessato a promuovere, anche in eventuale collaborazione con enti sovra-ordinati, la realizzazione di un documento di indirizzo strategico del cluster marittimo-industriale fortemente orientato all’obiettivo dell’attrazione degli investimenti e degli operatori basato su:

- a) una accurata mappatura dei siti di potenziale interesse per insediamenti, sia di industrie che di servizi alle imprese, con documentazione sulle condizioni delle aree e dello stato giuridico/urbanistico e fisico delle aree stesse, anche nella prospettiva di realizzazione di un più definito “strumento guida”;
- b) una valutazione, realizzata con il supporto di terzi indipendenti, delle reali opportunità attrattive del sito, sia nella configurazione complessiva (clima di investimento, risorse del bacino di specializzazione, ecc.) sia nelle articolazioni specifiche (entro e fuori lo stretto recinto dell’Autorità di Sistema Portuale), considerando i possibili settori di insediamento (logistica di vario tipo, produzioni industriali interessate allo sbocco marittimo – es. impiantistica, ecc. o alla vicinanza con le imprese esistenti – es. acciaio, eolico;) , e identificando i diversi indicatori per la valutazione della “business location”, i possibili strumenti di valorizzazione (es. incentivi, fiscalità di vantaggio, ecc.), a fronte dei possibili costi di insediamento;
- c) la definizione e l’implementazione, anche con la costituzione di uno specifico “nucleo di promozione” realizzato ad esempio nell’ambito del cluster, di una strategia di adeguata comunicazione delle opportunità e dei piani di sviluppo<sup>27</sup>, nonché di implementazione di strumenti operativi focalizzati all’accompagnamento dei possibili investitori o operatori interessati al percorso di valutazione localizzativa e quindi di insediamento.

Inoltre, parallelamente all’azione di promozione e supporto, andrà impostato un piano di “rafforzamento” del contesto di insediamento, ad esempio con la valutazione dei fabbisogni formativi delle imprese e programmazione di adeguati percorsi di formazione, o di altre iniziative simili.

A valle del processo, in armonia con i processi avviati a livello nazionale, si ritiene di poter avviare la formulazione di un vero e proprio piano locale di promozione e sviluppo del cluster industriale-marittimo.

In un contesto come quello Tarantino, fortemente e tradizionalmente connotato dalla natura industriale delle attività marittime, sembra effettivamente adeguato che l’Autorità di Sistema Portuale si assuma in questo momento storico il ruolo di soggetto promotore di iniziative locali collegate allo sviluppo delle opportunità di insediamento che, pur partendo dalle specifiche opportunità collocate all’interno dell’area portuale, si amplino in modo coordinato all’intero contesto dell’area industriale/produttiva.

Per quel che concerne le politiche di supporto allo sviluppo sembra infine importante valutare con attenzione i rischi di percorsi finalizzati alla creazione “artificiale” di progetti di innovazione generica.

Il concetto di “hub innovativo” può essere un punto di riferimento, se effettivamente correlato alle specifiche esigenze delle imprese presenti, pienamente integrato con i modelli di innovazione settoriale e con sostenibilità finanziaria propria dopo un breve periodo di avvio. Va infatti, evitata la creazione con maggioranza di intervento pubblico di generici centri di innovazione come “acceleratori di start-up” o “parchi dell’innovazione”, visto l’elevato grado di insuccesso, in termini di impatto locale e di sostenibilità economica, mediamente riscontrato da iniziative di questo genere che rischiano spessissimo di non relazionarsi in alcun modo con i contesti reali dell’innovazione delle imprese, soprattutto se i contesti settoriali sono caratterizzati, per varie motivazioni, o da processi di innovazione scarsamente sensibili al trasferimento tecnologico o da un modesto livello di “capacità di assorbimento”.

---

sintetiche sull’area fornite da Invitalia nel bando di “Invito a manifestare interesse ad investire nell’area di crisi industriale complessa di Taranto” del dicembre 2016.

<sup>27</sup> Anche iniziativa come l’organizzazione periodica di un convegno (es. biennale) sulla logistica dei prodotti siderurgici/pesanti nel Mediterraneo saranno possibili strumenti di promozione del sito

- B. *La promozione del territorio quale contesto ampio di realizzazione di opportunità socio-economiche in senso lato (attraverso funzioni potenzialmente diversificate, quale il contributo all'attuazione di flussi turistici o i sistemi della "formazione").*

L'Autorità di Sistema Portuale, cogliendo le opportunità collegate al suo ruolo istituzionale di soggetto responsabile dello sviluppo del mercato crocieristico, ha l'obiettivo di integrare ulteriormente il sistema dell'offerta e dell'attrattività turistica dell'area tarantina con il sistema di offerta per il settore crociere, da poco avviato con la realizzazione di un terminal crociere. La località di Taranto è chiamata a riconoscere la necessità di un particolare sforzo di sviluppo per il segmento crociere, considerata la forte competizione di altri "port of call" nell'ambito della Puglia. Tale sforzo richiede, più che in altri contesti, una fortissima attenzione alla qualità dell'offerta, al raggiungimento di elevati standard qualitativi di servizio, e alla sua differenziazione innovativa.

Agendo sempre all'interno della strategia di rinforzo delle funzioni del cluster industriale-marittimo, l'Autorità di Sistema Portuale promuoverà la realizzazione di uno specifico sottosistema del cluster, specificamente dedicato al settore crociere/nautica/turismo.

Le finalità sarà quella di sviluppare, anche con un processo di ulteriore coordinamento, coinvolgimento e sensibilizzazione dei vari portatori di interesse, una strategia integrata che dovrà essere basata su:

- riconoscimento delle effettive potenzialità e degli effettivi limiti del sito tarantino nell'attuale mercato delle crociere
- individuazione delle priorità di azione, per la promozione ottimale delle opportunità presso i soggetti chiave (compagnie, enti di promozione turistica regionale, ecc.), anche in un quadro di superiore coordinamento del marketing dei vari siti e porti (strategie condivise di differenziazione/valorizzazione integrata);
- individuazione dei punti deboli e dei possibili processi di miglioramento, sul piano del rapporto fra crociere e turismo, che identifichi in particolare le seguenti tematiche: a) sistema di informazione, anticipata e in situ, multilingue, al crocierista e agli equipaggi, in merito all'intera gamma di possibili ambiti di necessità (percorsi terminal-città, risorse territoriali/culturali/commerciali, piantine, trasporti taxi e pubblici, orari, scontistica, servizi "extra" (noleggio autovetture con autista, accompagnatori/guide, ecc.) b) valutazione e ottimizzazione – anche nell'ambito dei progetti di riqualificazione del "waterfront" - del sistema infrastrutturale di connessione terminal/città (pedonale e con mezzi di trasporto), in un'ottica di standard ottimale sul piano della: informazione, sicurezza percepita dei percorsi, accessibilità fisica, popolamento, ecc. c) valutazione e eventuale ottimizzazione dell'interfaccia terminal/parcheggi autobus turistici;
- avvio di processi di "definizione di standard condivisi" per ottimizzare il rapporto fra sistema del turismo crocieristico e sistema città, nei seguenti possibili ambiti di lavoro: servizi taxi (tariffe, informazione, mezzi di pagamento elettronici/carte di credito, ecc.); servizi commerciali (es. coordinamento orari negozi, mezzi di pagamento, scontistica, mercatini dell'artigianato, lingue straniere, altri "eventi", ecc.).
- valutazione, progettazione e eventuale test promozione, attraverso il gruppo crociere del cluster marittimo-industriale, di possibili pacchetti-visita (escursioni) di natura innovativa per crocieristi nel sito tarantino (es. visite guidate organizzate al complesso portuale/siderurgico<sup>28</sup>; escursioni focalizzate sulle risorse agri-food, quali mitilicoltura, ecc.).

Uno specifico processo di valutazione sarà sviluppato per identificare il potenziale del porto tarantino come "home port", in considerazione di alcune qualità possedute dalla località (buona e rapida connessione con le autostrade, possibilità di utilizzare siti aeroportuali di prossimità – es. Brindisi - a basso livello di congestione per eventuali servizi charter, ampi spazi di parcheggio in prossimità delle banchine, ecc.), benché si tratti di una strategia che richiede ulteriori sforzi rispetto allo sviluppo delle opportunità di "porto of call" e che, dunque, sembra profilarsi in questo momento come secondo passo del percorso di sviluppo delle opportunità crocieristiche.

---

<sup>28</sup> Si ritiene che la (ri)costruzione di una identità di città portuale passi anche attraverso processi di "riappropriazione" positiva dei propri caratteri, compresi quelli apparentemente connotati da aspetti critici. L'acciaieria di Taranto e il relativo apparato logistico marittimo, nonché l'intero sistema di spazi del porto, rappresentano un unicum in Italia che, compatibilmente con le misure di sicurezza e altri vincoli, potrebbe essere reso visitabile e contenere, eventualmente, un centro espositivo avanzato sull'industria siderurgica e sul rapporto (storico e tecnico) fra industrie e territorio

Uno specifico processo di marketing, sempre all'interno del cluster industriale-marittimo (sottogruppo turismo/crociere), è opportuno nell'ambito del turismo nautico.

#### *Turismo nautico*

Per alcuni aspetti, il sistema di servizi e informazioni sviluppato per i crocieristi potrà integrarsi pienamente nel sistema dell'offerta per il turismo nautico. Per altri aspetti, correlati al sistema degli ormeggi (informazioni, sistemi di prenotazione, fornitura servizi, ecc.) e dei servizi tecnici alle imbarcazioni (manutenzioni, ricambi, ecc.) si dovrà sviluppare uno strumentario sistemico di mappatura e valutazione dello stato di fatto. A valle, si potrà coordinare l'implementazione di un percorso di ottimizzazione, nel quale si dovrà prevedere anche lo sviluppo della componente di informazione, comunicazione e promozione. Anche in questo caso, la definizione, a livello di cluster, di standard condivisi di offerta e di servizio, promossi sulla base di benchmarking, sarà utile al coordinamento e alla qualificazione dell'offerta.

#### *Infrastrutture per la nautica*

Sul piano delle infrastrutture per la nautica, considerata l'esistente progettualità relativa alla dismissione della ex Base Torpediniere della M.M. situata nel Mar Piccolo di Taranto e la sua riconversione in banchina in approdo per la nautica da diporto, maxiyacht e navi da crociera, l'AdSP ritiene che sia necessario sia focalizzato sin d'ora il modello di possibile sviluppo (sotto gli aspetti della domanda nei diversi sementi, della redditività economico-finanziario, del modello di gestione e delle esigenze correlate al "design") della facility, con un apposito processo di valutazione e indirizzo, in modo che i prossimi passi siano realizzati con un chiaro orientamento al mercato.

#### *Altri modelli di sviluppo di attività "port-related"*

Al di fuori dello specifico contesto del turismo nautico e del crocierismo andranno infine valutate le opportunità di sviluppare attività che possano sfruttare le "facilities" portuali integrate con il sistema delle conoscenze locali: solo come ad esempio, la valutazione sulle possibilità di sviluppare un centro per la formazione e certificazione del personale e delle tecnologie correlate alla sicurezza di bordo e alle operazioni di intervento in emergenza che richiede, fra le altre cose, un contesto fisico (bacino per l'effettuazione delle prove dei mezzi, ecc.) adatto allo scopo.

#### *9.3.2. Il porto come elemento dell'identità cittadina*

Taranto è una città che ha il porto collocato a ridosso della città, senza però eccessivi problemi di sovrapposizione e disturbo rispetto alle funzioni urbane. Recentemente la città ha intrapreso la complessa sfida dell'innovazione non solo nel campo della qualità dello spazio urbano (vedi ad esempio le iniziative condotte anche in collaborazione con "Invitalia" sul ridisegno del centro storico) ma anche, più in generale, su quello dell'identità urbana.

In relazione al tema dell'identità urbana, (in primo luogo di quella economica e funzionale, per lungo tempo schiacciata dal peso di una sostanziale monocultura industriale), si scorgono i segnali della volontà condivisa di porre in maggior rilievo il ruolo giocato dal porto (e più in generale dalla marittimità del sito).

Eventi quali gli "Ionian Shipping Days" hanno già avuto il merito di mettere in rilievo il possibile maggior peso dell'identità locale collegata alla portualità, sia commerciale che turistica (crociere).

L'avvicinamento tra porto e città, sul piano è perseguito anche attraverso la riqualificazione del "waterfront" ed il progetto del Centro servizi polivalenti al molo San Cataldo. Tale progettualità intende valorizzare la vocazione commerciale del porto, con un eventuale richiamo visuale e concettuale ai traffici, creando al contempo uno spazio da vivere per la comunità e promuovendo una cultura marittima tra la cittadinanza.

In generale, nel voler supportare lo sviluppo del "fattore porto" come fattore identitario locale, l'AdSP del Mar Ionio ritiene che i principi da seguire per tale strategia siano i seguenti:

- a) Concedere spazio primario, soprattutto nelle prime fasi, alle componenti di azione basate su aspetti "soft" e focalizzati sui rapporti diretti con le categorie di cittadinanza e i gruppi di interesse (informazione, formazione, comunicazione, ricerca e divulgazione culturale eventi, coinvolgimento attivo, incontri, ecc.) piuttosto che sulla realizzazione di investimenti prevalentemente materiali;

- b) Sistematizzazione e coordinamento di un programma di iniziative puntuali affidato ad un soggetto specifico, anche di nuova costituzione, possibilmente integrato nella comunità del cluster industriale-marittimo e più in generale del contesto territoriale, con focalizzazione sulla progettazione creativa di iniziative e di coinvolgimento dal basso dei soggetti del territorio. Il concetto di “port-center” dovrà essere quindi sviluppato più come sistema di funzioni che di luogo fisico. Sarà ad esempio utile lanciare un’iniziativa esplorativa (con finalità conoscitiva e di coinvolgimento) tramite strumenti quali interviste, questionari o focus group sulle percezioni della popolazione locale in tema di rapporto identitario città-porto.
- c) Identificazione (anche in relazione agli obiettivi generali di sviluppo trattati)
- d) Focalizzazione sul rapporto con le fasce giovanili di popolazione (bambini, ragazzi) e con il sistema della formazione, nonché con le categorie produttive (es. commercianti, ecc.) e più in generale con il tessuto delle famiglie. Sono possibili strumenti per lo stabilimento di tale rapporto operazioni quali ad esempio: 1. L’organizzazione di un pacchetto integrato standardizzato (preparazione + visita) differenziato per i diversi livelli scolastici, da estendere, possibilmente, non solo alla visita del porto ma anche delle principali realtà industriali ad esso collegato, con la possibilità di estenderlo anche a pubblici diversi (turisti, crocieristi); 2. L’organizzazione regolare di una giornata “open day annuale” del porto; 3. L’organizzazione di eventi estemporanei (es. concerti, altre manifestazioni popolari, gare sportive, ecc.), in alcune aree “praticabili” del porto – con la preventiva necessità di definire, per tali aree, regole chiare, standard di accesso e eventualmente interventi “una tantum” per la risoluzione delle problematiche tecniche/amministrative e (sicurezza, ecc.): l’organizzazione sarà a cura del soggetto di cui al punto b). 5. La proposte di iniziative dal basso in tema di relazioni fra città e porto (es. concorso di cortometraggi, concorsi fotografici, ecc.) su temi che coinvolgano la dimensione umana del porto e del lavoro portuale. 6. Realizzazione di un “parco urbano” di piccola dimensione nel centro città, con spazio giochi, al servizio della cittadinanza, ispirato tematicamente al porto. 6. Apertura degli spazi sottoutilizzati (es. stazione marittime) ad attività culturali e di leisure per la popolazione tarantina.

Più in generale, seguendo le indicazioni metodologiche e i modelli di buone pratiche elaborate dall’Associazione Internazionale delle città portuali<sup>29</sup>, si valuteranno le possibilità di lavorare anche con alcuni interventi “hardware” riferiti, ad esempio, all’interfaccia fisica città/porto e alle aree verdi o di leisure (es. piste ciclabili, ecc.), al paesaggio e ai “landmark”, alle risorse della biodiversità presso le aree portuali. L’AdSP potrebbe sviluppare e formalizzare un “layer” dei propri piani di sviluppo esplicitamente dedicato agli interventi di natura “urbanistica” e “di gestione delle risorse ambientali” a vantaggio della comunità urbana

### 9.3.3. *L’integrazione economica e culturale tra porto e città e la nascita di un nuovo concetto di Port Community*

Come evidenziato anche nei precedenti paragrafi, la formazione di una nuova dimensione nel rapporto identitario città-porto può trarre vantaggio da una solida integrazione economica e culturale con la città, a patto di inserire nella propria agenda dello sviluppo un percorso partecipato per la definizione di un’identità condivisa dalla quale la comunità possa sentirsi rappresentata.

Si ritiene che nel caso di Taranto questo processo possa essere sostenuto (in parte anche economicamente) attraverso il rinforzo del progetto del “cluster industriale-marittimo”, di cui si è detto sopra.

In generale è fondamentale evitare che il cluster divenga un soggetto formale, di pura rappresentanza, ma privo di dinamica interna.

Una leadership condivisa e neutrale, ma forte e carismatica, sarà importante. Tuttavia, l’aspetto fondamentale è che il cluster si evolva come reale partnership operativa, in una prospettiva di rete pubblico-privata, capace di sviluppare al proprio interno i diversi “sotto-segmenti” specializzati, con diversi orientamenti (es. focalizzazione industriale, turistico/nautica, ecc.), benché interattivi.

Sul piano delle formule per il governo del cluster, sarà richiesto di procedere con un processo per gradi partendo da alcune esperienze guida di carattere Europeo.

<sup>29</sup> Cfr. Association Internationale Villes Ports, Plan the City with the Port, Guide of Good Practices, Le Havre (2015).



Un apparato di “propulsione” e “dinamicizzazione” del cluster, caratterizzato dalla presenza di personale con forte coinvolgimento e elevati livelli di conoscenza, è comunque una necessità ineludibile.

L’Autorità di Sistema Portuale ritiene che almeno nelle prime fasi, lo “start-up” e la vivacizzazione del cluster industriale-marittimo dell’area tarantina possa essere legittimo obiettivo dell’AdSP, che sarà chiamata pertanto a seguire il processo di costituzione di crescita e di organizzazione del modello di lavoro, in condivisione con gli altri soggetti.

Il cluster non conchiude, naturalmente, il concetto di “port community”, che è ben più ampia, non richiede fattori di formalizzazione e incorpora elementi maggiormente identitari e culturali. In questa fase, tuttavia, il cluster appare come un soggetto importante proprio per il supporto, assieme ad altri strumenti, atto a lanciare e sostenere il più ampio sistema della “comunità portuale (e produttiva)” del tarantino.

## PARTE V. LE AZIONI DI PIANO

### 10. Le azioni per il triennio 2017-2019

Le azioni di breve periodo rappresentano l'avvio del percorso di realizzazione della Vision del Porto di Taranto, ponendo le basi per una nuova stagione di innovazione, competitività e rilancio del territorio, sebbene in continuità con le precedenti programmazioni. Le azioni del triennio di piano sono state articolate su sette assi di sviluppo:

- A. Innovazione Digitale
- B. Infrastruttura fisica e tecnologica
- C. Partnership
- D. Sviluppo e miglioramento offerta servizi portuali
- E. Organizzazione dell'ente
- F. Porto e territorio
- G. Sostenibilità ambientale

Asse	Pillar	Azione
A. Innovazione digitale	Innovazione	1. FuturePORT Innovation Hub
	Innovazione	2. Port Community System (PCS)
	Innovazione	3. Monitoraggio ambientale
	Innovazione	4. Cartografia operativa
B. Infrastruttura fisica e tecnologica	Traffici, logistica e competitività	5. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse
	Traffici, logistica e competitività	6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)
	Traffici, logistica e competitività	7. Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio
	Traffici, logistica e competitività	8. Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo
	Traffici, logistica e competitività	10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi del porto di Taranto (I e II lotto funzionale)
	Traffici, logistica e competitività	11. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto
	Traffici, logistica e competitività	13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente
	Traffici, logistica e competitività	14. Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord
	Traffici, logistica e competitività	15. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo
C. Accordi e partnership	Traffici, logistica e competitività; Territorio	16. Accordi e partnership per Incremento traffici commerciali e sviluppo dell'industria locale
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	17. Accordi e partnership per incremento traffici di passeggeri e sviluppo della filiera turistica
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	18. Accordi e partnership per sviluppo di attività logistiche
	Innovazione	19. Accordi e partnership per promozione dell'innovazione e della ricerca

Asse	Pillar	Azione
	Territorio	20. Accordi e partnership per promozione della cultura del mare
D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta	Traffici, logistica e competitività	21. Analisi competitività servizi portuali
	Traffici, logistica e competitività	22. Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario
E. Organizzazione dell'ente	Traffici, logistica e competitività	23. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	24. Formazione continua del personale dell'AdSP
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	25. Sviluppo comunicazione interna all'Ente
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	26. Avvio dell'Agenzia del lavoro portuale
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	27. Costituzione di un ufficio di analisi strategica, promozione e marketing, con delega allo start-up del cluster industriale-marittimo
F. Porto e territorio	Territorio	28. Programma di attività per la promozione del porto e della cultura del mare come elementi di identità urbana, e costituzione del soggetto facilitatore
	Territorio	29. Sviluppo del "port exhibition center" e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche al porto/area industriale
	Territorio	30. Normazione e interventi per organizzazione di eventi in area portuale
	Territorio	31. Piano di interventi per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano
	Territorio	32. Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio BES sulla qualità della vita a Taranto
G. Sostenibilità Ambientale	Territorio, Traffici, logistica e competitività	34. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale
	Traffici, logistica e competitività, Innovazione	35. Studi in materia di combustibili alternativi

## 10.1. Innovazione Digitale

### AZIONE 1: REALIZZAZIONE DEL "FuturePORT INNOVATION HUB"

<b>Obiettivi</b>	Incrementare l'attrattività del porto di Taranto come centro propulsore dell'innovazione digitale applicata alle tematiche portuali e alla <i>blue economy</i>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Fondazione Taranto FuturePORT, Regione Puglia, PortXL Rotterdam, Università, Associazione SRM – Studi e ricerche per il Mezzogiorno, banche, istituti di credito cooperativo locali, Ministero per lo Sviluppo Economico, Start up
<b>Tempistiche</b>	Avvio entro il 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€300.000 Da valutare auto finanziamento/fondi comunitari per fase di avvio, sostenibilità finanziaria dell'hub a partire dal secondo esercizio

#### Descrizione:

Istituzione presso il porto di Taranto di un **Innovation Hub**, in partenariato con enti locali e soggetti legati all'imprenditoria, finalizzato alla realizzazione di un **programma di accelerazione di start-up** e alla creazione di un **incubatore di idee innovative in ambito portuale**, da promuovere ed "esportare" potenzialmente in tutto il mondo. Il modello operativo necessario alla realizzazione dell'Innovation Hub prevede:

- **Individuazione di partner di progetto** da coinvolgere quali promotori dell'iniziativa al fianco dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, come Università (es. Politecnico di Bari), centri di ricerca (es. Sr-m), istituti bancari (es. Intesa - San Paolo), operatori del settore portuale (armatori, spedizionieri, terminalisti, ...), imprenditori locali, industriali (Ilva, Eni, ...);
- **Istituzione di un programma annuale** in cui coinvolgere un numero predefinito di start-up legate ad ambiti e tematiche connesse alla realtà portuale e/o industriale, provenienti da tutto il mondo;
- **Definizione del percorso e fornitura del supporto alle start-up** selezionate finalizzato alla sponsorizzazione della soluzione innovativa proposta, e orientato alla ricerca di un finanziamento per l'implementazione della soluzione;
- **Definizione del percorso di commercializzazione delle soluzioni** volto all'individuazione dei potenziali clienti della soluzione e supporto alla fasi di *proposition* verso questi ultimi;
- **Supporto alla finalizzazione delle fasi di contrattazione** e negoziazione con i Clienti.

#### Benefici attesi:

L'implementazione di un Innovation Hub fornirà alla realtà portuale di Taranto un'importante chiave di ingresso nelle tematiche ICT e *digital* di forte impatto nella realtà attuale, e consentirà all'AdSP di:

- Contribuire a **generare un ecosistema dal quale attingere soluzioni digitali evolute**, implementabili dall'AdSP stessa e/o dagli operatori presenti nel porto;
- Fare del porto di Taranto un **polo di attrazione di talenti e di realtà imprenditoriali innovative** – anche su scala mediterranea e internazionale;
- Sviluppare – a partire dalla realtà portuale e logistica tarantina – un **nuovo modello di business, soluzioni digitali scalabili e buone pratiche esportabili** in altre realtà.

## AZIONE 2: PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

<b>Obiettivi</b>	Messa a disposizione della Comunità Portuale di un sistema informativo a supporto delle operazioni in porto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, UIRNet, Gestore Piattaforma Logistica Nazionale, Comunità Portuale
<b>Tempistiche</b>	Tempistiche in accordo con i tempi di sviluppo e deploy dei servizi ipotizzati dal Promotore e dal Gestore del modulo PCS della Piattaforma Logistica Nazionale
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	Da valutare PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

### **Descrizione:**

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

- La sottoscrizione della convenzione con UIRNet per la messa in esercizio dei servizi ad oggi implementati nel pilota di Port Community System sviluppato da UIRNet stessa con la collaborazione dell'AdSP del Mar Ionio nel porto di Taranto.
- L'attivazione della fase finale di test con l'utenza per le componenti relative ai moduli per gestione degli accessi e gestione dei varchi portuali.
- L'individuazione dei principali fabbisogni informativi e di digitalizzazione dei processi portuali funzionali alle necessità della Comunità Portuale di Taranto
- L'individuazione dei termini della collaborazione tecnica con il soggetto attuatore del modulo PCS della PLN in merito alla progettazione dei moduli evolutivi del sistema in base a piani di lavoro concordati con UIRNet,
- L'indirizzamento degli eventuali fabbisogni non coperti dai termini di collaborazione tecnica definiti con UIRNet

### **Benefici attesi:**

L'avvio del PCS nella realtà portuale di Taranto è finalizzato a fornire un beneficio complessivo all'intera Comunità Portuale e principalmente identificabile in termini di:

- Efficientamento dello scambio informativo tra gli attori della comunità portuale;
- Ottimizzazione delle operazioni in porto;
- Maggiore controllo delle operazioni portuali ai fini della sicurezza in porto.

### AZIONE 3: MONITORAGGIO AMBIENTALE

<b>Obiettivi</b>	Creazione di un sistema di supporto alle attività di monitoraggio e controllo degli impatti ambientali nel porto di Taranto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Terminal Portuali, Capitaneria di Porto, ARPA, Ministero dell'Ambiente
<b>Tempistiche</b>	Identificazione dei requisiti tecnici e definizione della base d'asta da porre a bando di gara pubblico entro 1° trimestre 2018 Avvio della procedura di gara pubblica e selezione partner tecnologico / informatico entro 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	Da valutare Autofinanziamento/fondi comunitari

#### **Descrizione:**

Sulla base dei piani di monitoraggio integrato definiti nel porto di Taranto ed in considerazione dell'inserimento della zona portuale tarantina nelle aree SIN, si procederà all'attivazione di un percorso di digitalizzazione delle attività di Monitoraggio ambientale, che prevede come framework di riferimento per le attività di monitoraggio ambientale: la caratterizzazione del progetto, la definizione del progetto e l'intervento di bonifica. Nello specifico si dovranno tenere in considerazione i seguenti aspetti:

- la realizzazione della componente di sensori per il monitoraggio da installare nelle zone portuali
- lo sviluppo di algoritmi per la modellizzazione dei parametri di monitoraggio ambientale basato su quanto definito dalla normativa di riferimento
- la definizione del workflow di riferimento per la programmazione e la gestione delle attività di monitoraggio
- lo sviluppo di un database per il collecting dei dati e del front-end per la distribuzione delle informazioni connesse ai dati di monitoraggio con i soggetti interessati

Il percorso di digitalizzazione delle attività di monitoraggio prevede:

- la redazione di un bando pubblico di gara realizzato attraverso la definizione dei requisiti tecnici da porre a base di gara del Capitolato Tecnico e l'identificazione
- l'avvio della procedura di gara pubblica per la selezione del partner tecnologico / informatico
- l'affidamento del servizio con il partner tecnologico / informatico individuato

#### **Benefici attesi:**

L'intervento mira essenzialmente a:

- Salvaguardia e tutela della salute cittadina
- Individuazione tempestiva di situazioni ambientali "anomale"
- Semplificazione delle attività di monitoraggio

#### AZIONE 4: CARTOGRAFIA OPERATIVA

<b>Obiettivi</b>	Creazione layer cartografico per la gestione dei processi portuali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Terminal Portuali, Altre AdSP
<b>Tempistiche</b>	Rilascio piattaforma e primi moduli operativi metà 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 1.000.000 PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, Horizon 2020 e altri fondi EU

##### **Descrizione:**

Avvio di un percorso finalizzato alla realizzazione di un sistema cartografico per il porto di Taranto conseguito mediante lo sviluppo di un progetto di:

- georeferenziazione delle aree demaniali del porto finalizzato alla rappresentazione su layer cartografico
- informatizzazione dei processi portuali (operativi e non) in sinergia con lo sviluppo del PCS Tarantino al fine di ottimizzare e automatizzare ove possibile le attività (es. programmazione controlli concessioni demaniali, monitoraggio e programmazione della manutenzione - correttiva, a guasto e predittiva- dello stato infrastruttura/impiantistica portuale, monitoraggio persone e mezzi in area di demanio marittimo, ...)

Nello specifico l'AdSP procederà a:

- l'identificazione delle aree portuali rientranti nel progetto
- l'analisi ed il disegno dei processi portuali che potranno essere ottimizzati ed automatizzati mediante la realizzazione del layer cartografico
- stipula di accordi anche con altre AdSP per la redazione di un bando pubblico di gara realizzato attraverso la definizione dei requisiti tecnici da porre a base di gara del Capitolato Tecnico sia per la realizzazione del layer cartografico sia per l'informatizzazione dei processi
- l'avvio della procedura di gara pubblica per la selezione del partner tecnologico / informatico
- l'affidamento del servizio con il partner tecnologico / informatico individuato

##### **Benefici attesi:**

L'intervento consente sia all'AdSP sia alla comunità portuale di avere maggiore supporto agli stessi ne:

- il monitoraggio e controllo, anche in termini di sicurezza, delle aree portuali, delle persone in porto
- la pianificazione e monitoraggio delle operazioni in porto,
- la gestione del porto
- la programmazione e gestione delle attività istituzionali dell'AdSP (monitoraggio ambientale, controllo su concessioni demaniali, ...)

## 10.2. Infrastruttura fisica e tecnologica

### AZIONE 5: Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Completamento e collaudo entro la metà del 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€15.000.000 PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

#### Descrizione:

L'opera rientra nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

Gli interventi previsti in progetto consistono, sinteticamente, in:

- opere civili di ripristino delle strutture di banchina;
- opere stradali per la riqualificazione dei piazzali;
- adeguamento degli impianti di servizio e delle reti alle prescrizioni di normativa.

Nello specifico, l'insieme dei lavori previsti risultano:

- interventi di ripristino del copriferro del fronte e della sovrastruttura di banchina;
- rifacimento della pavimentazione esistente di piazzale, che risulta attualmente gravemente danneggiata, con presenza diffusa di avvallamenti, orme e priva dello strato di usura;
- regolarizzazione generale delle quote dell'area, anche attraverso la sopraelevazione delle aree, da quota +2m a quota +3m circa slm. Attualmente infatti l'area in radice al molo (la cosiddetta "banchina operativa") si trova a quota +2,90m s.l.m.m., mentre l'area interposta tra il Molo Polisettoriale stesso ed il V sporgente (la cosiddetta "banchina di servizio") si trova a quota +2,00m s.l.m.m.
- smontaggio, revamping e ripristino delle bitte;
- installazione di nuovi parabordi di tipo "cell fender";
- tracciamento della segnaletica orizzontale e verticale per la nuova viabilità;
- realizzazione di una nuova recinzione di tipo doganale;
- adeguamento dell'impianto elettrico e di illuminazione dell'area;
- realizzazione di un impianto antintrusione IR;
- adeguamento dell'impianto antincendio a servizio dell'area;
- realizzazione della rete di drenaggio e collettamento delle acque verso l'impianto di trattamento.

Al termine dei lavori l'area disporrà, pertanto, di due banchine:

- una banchina operativa, da progressiva 1.500m a 1.800m, a quota + 2,90m s.l.m.m., servita da gru mobili, avente una superficie complessiva pari a circa 10.150 m<sup>2</sup>;
- una banchina di servizio, da progressiva 1.800m a 2.050m. La quota di banchina, attualmente pari a + 2,00m s.l.m.m. verrà rialzata sino a quota +2,90m. Ad essa è annesso un piazzale di servizio di circa 20.000 m<sup>2</sup>.

#### Benefici attesi:

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- il ripristino della funzionalità delle strutture di banchina che necessitano di interventi di manutenzione straordinaria;
- la riqualificazione delle aree a terra;
- l'adeguamento degli impianti elettrico e di drenaggio delle acque meteoriche alla normativa vigente;
- lo sviluppo dei traffici commerciali anche tramite interventi di razionalizzazione dell'uso delle banchine e la conservazione dell'efficienza delle infrastrutture, degli impianti e dei servizi all'interno dello scalo pugliese.



## AZIONE 6: Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Completamento e collaudo entro la metà del 2020
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€219.000.000

### **Descrizione:**

Il progetto per la realizzazione dei lavori della Piastra Logistica integrata del Porto di Taranto è costituito dai seguenti interventi:

- **Piattaforma logistica (opera terminata ed inaugurata nel dicembre 2015).**

Si tratta di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea) ma come fasi di un unico processo, costituendo un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).

La Piattaforma si estende su un'area di 200.000 mq. in ambito portuale.

- **Strada dei moli ed impianti**

La strada dei moli e impianti prevede il collegamento organico ed efficiente di tutti i moli del porto di Taranto e il miglioramento dei collegamenti con la rete stradale nazionale. È inoltre prevista la realizzazione delle reti idriche, fognanti, collettamento acque di pioggia, acqua industriale, illuminazione pubblica, alimentazione principale elettrica, predisposizione telefonica e telematica.

- **Ampliamento del IV sporgente**

L'ampliamento del IV sporgente prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio per una lunghezza di m 600.

- **Darsena a Ovest del IV sporgente**

La Darsena ad Ovest del IV sporgente comprende sia la banchina di riva che le banchine di raccordo sino all'esistente darsena servizi.

- **Vasca di colmata (opera connessa).**

La Vasca di Contenimento dei Fanghi serve ad accogliere i fanghi provenienti dai dragaggi del IV Sporgente e della Darsena Ovest.

### **Benefici attesi:**

La Piattaforma Logistica, le nuove banchine, la strada che collegherà i moli e le reti idriche/fognarie/telematiche, modificheranno in modo sostanziale l'aspetto e l'efficienza del porto a tutto vantaggio del traffico commerciale e del raggiungimento dell'obiettivo di diversificazione dei traffici. Il complesso di opere contribuirà, altresì, al raggiungimento dell'altro obiettivo: aumento della percentuale del traffico contenitori in import/export a discapito del semplice "trasbordo" (transshipment). Inoltre, le opere consentiranno la creazione/perimetrazione di un unico circuito doganale (attualmente non esiste la continuità) a tutto vantaggio dell'accelerazione delle pratiche per i controlli, dei servizi e dell'abbattimento dei costi e dei tempi. Circa la Piattaforma, in particolare, trattandosi di una infrastruttura portuale, finalizzata alla realizzazione di un modello di piattaforma logistica integrata nei diversi segmenti del trasporto non più suddivisi per modalità (marittima, terrestre, aerea), concepiti, però, come fasi di un unico processo, la stessa costituirà un centro d'interscambio fra due o più modalità di trasporto (strada - ferro - mare) in un'area dotata di adeguati collegamenti diretti con la rete ferroviaria e stradale nazionale (trasporto intermodale).

**AZIONE 7: Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio**

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Completamento e il collaudo entro la fine del 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€75.000.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, Regione Puglia FSC Delibera CIPE 62/11, Fondi propri AdSP, Delib. CIPE 92/2012

**Descrizione:**

Opera rientrante nell' "Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale" del 20.06.2012.

L'intervento consiste nella realizzazione di un impalcato su pali, complanare (quota +3.00 m sul l.m.m.) ed in adiacenza all'esistente banchina a cassoni, benché completamente scollegato strutturalmente dai cassoni stessi. Tale impalcato (dim. trasversale pari a 10,30 m) interessa un tratto del Molo Polisettoriale di 1200 m e consente un avanzamento di 10.10 m dell'attuale ciglio di banchina, sovrapponendosi lo sbalzo al filo banchina attuale di 20 cm.

A 3.0 m dal nuovo ciglio di banchina è prevista la via di corsa esterna della gru portainers, inglobata nel corpo dell'impalcato su pali con binario tipo burbak A120 incassato e posto con l'estradosso a quota +3.0 m. All'interno del molo polisettoriale è invece prevista la realizzazione della nuova trave portabinario posta con l'asse della rotaia (burbak A120) a 100 piedi (30.48 m) dall'asse rotaia della via di corsa esterna incassata nell'impalcato su pali.

L'intervento comporta anche attività di dragaggio limitatamente a una fascia di 20 metri posta in adiacenza alla banchina esistente. I dragaggi previsti sono complementari a quelli ben più ampi previsti dal Progetto generale di dragaggio di 2,3 Mmc di sedimenti al Molo Polisettoriale, in quanto comportano l'adozione di precauzioni tecniche per garantire la stabilità della banchina esistente a cassoni.

Infine l'intervento prevede l'integrazione del sistema di drenaggio delle acque meteoriche che riguarderà non solo la captazione, ma anche la regimentazione verso le unità di trattamento, conformemente alle norme di tutela dell'ambiente.

**Benefici attesi:**

- Consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture a cassoni esistenti, l'approfondimento dei fondali dagli attuali -14,50, -15,50 metri ai richiesti -16,50 metri, in conformità alle previsioni della Variante al Piano Regolatore Portuale del Porto di Taranto (edizione 2007);
- Realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche tali da intervenire sino alla 24° fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione; movimentare in contemporanea 4 container da 20 piedi per volta, con un raddoppio dei cimenti statici e dinamici indotte dalle ruote delle carrelliere rispetto alle esistenti portainers da circa 50 ton/(metro lineare di binario) a circa 100 ton/(metro lineare di binario);
- Aggiornare le reti di utenza quali l'impianto di drenaggio e l'alimentazione elettrica in Media Tensione.

La ricaduta dell'intervento è l'Incremento della funzione di HUB Internazionale del porto di Taranto.

**AZIONE 8: Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente**

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Completamento e il collaudo entro la prima metà del 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€83.000.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014/2020, MATTM – DM 408/01, Regione Puglia FSC Delibera CIPE n. 87/2012, Fondi propri APT, PON 2007-2013

**Descrizione:**

Opera rientrante nell'“Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale” del 20.06.2012

L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisettoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V Sporgente (lato levante), in cui saranno refluiti i sedimenti dragati. Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, che di portualità, attraverso il raggiungimento della profondità di -16,50m, che consentirà l'attracco di porta container fino a 18.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.

In particolare verrà raggiunta la quota di -16,50 m nel bacino di evoluzione e per i primi 1.200 m della banchina del Molo Polisettoriale, ad esclusione delle aree a ridosso delle banchine dei due moli che, per questioni legate alla stabilità delle infrastrutture portuali esistenti, si è deciso di portare a:

- quota - 15,50 nel centro della Darsena;
- quota -14,50 nella fascia di rispetto di 20 m dal Molo Polisettoriale;
- quota - 12,50 nella fascia di rispetto di 15 m dal V° sporgente.

Nella cassa di colmata saranno refluiti solamente i sedimenti non pericolosi all'origine o resi tali a seguito di trattamenti finalizzati esclusivamente alla rimozione degli inquinanti, a esclusione dei soli processi finalizzati all'immobilizzazione delle sostanze inquinanti stesse, attraverso processi di solidificazione/stabilizzazione. I sedimenti che in seguito a caratterizzazione risulteranno essere pericolosi saranno, infatti, gestiti al di fuori della cassa di colmata e conferiti, dopo trattamento, ad apposita discarica.

**Benefici attesi:**

Gli obiettivi principali e i risultati attesi per effetto della realizzazione dell'intervento sono:

- Consentire l'ormeggio di navi porta contenitori di ultima generazione (fino a 18.000 TEU);
- Sviluppare la funzione di HUB Internazionale logistico/portuale e gateway europeo del porto di Taranto.

In termini numerici si rappresenta che l'obiettivo primario dell'intervento (che si associa ad altri interventi in corso) è quello di riportare i traffici containers del porto di Taranto, ovvero del molo Polisettoriale, alla situazione pre-crisi (anni 2005-2009), in cui erano movimentati mediamente 750.000 TEUs.

### AZIONE 9: Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo

<b>Obiettivi</b>	Miglioramento dell'offerta di servizi
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Completamento e collaudo entro la fine del 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€12.755.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

#### **Descrizione:**

L'opera prevede la realizzazione di un edificio polifunzionale sul molo S. Cataldo con la riqualificazione delle aree esterne.

L'opera intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del Piano Regolatore Portuale, un processo di valorizzazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto.

L'edificio è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzo prevedendo lo svolgimento delle seguenti attività:

- promozionali della cultura marittima: auditorium polifunzionale sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche;
- servizi ai passeggeri e croceristi;
- attività di servizio e accoglienza (informazioni, zona relax, bar, servizi igienici).

#### **Benefici attesi:**

La realizzazione del Centro Servizi Polivalente per usi portuali al Molo San Cataldo del porto di Taranto ha come obiettivo l'attivazione di un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, attraverso la generazione di una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali tra la città vecchia e il porto. Ciò in linea con gli obiettivi del PO volti, tra l'altro, al potenziamento delle strutture portuali e all'adeguamento delle stesse ai migliori standard operativi. La "struttura portuale" sarà, quindi, da intendersi sia come insieme di infrastrutture che come servizi offerti, che siano in grado di innescare un processo virtuoso di rivitalizzazione del tessuto economico e sociale del territorio locale e, in un'ottica di Area Logistica Integrata, di complementarità di tutto l'insieme di servizi offerti a livello pugliese. In considerazione del fatto che nel Centro Servizi verranno svolte attività di servizio a passeggeri e croceristi, l'intento è quello di sviluppare tale tipologia di traffico nel porto di Taranto, sempre ai fini della diversificazione dell'offerta portuale e della crescita del turismo sostenibile attraverso l'aumento dell'attrattiva del territorio attraverso lo sviluppo sostenibile del turismo costiero, marittimo e dell'entroterra finalizzato altresì alla promozione di un marchio regionale comune.

**AZIONE 10: Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi (I e II lotto funzionale)**

<b>Obiettivi</b>	Miglioramento dell'offerta di servizi
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Avvio dei lavori a fine 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 7.800.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

**Descrizione:**

L'intervento è volto alla realizzazione di due edifici, nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove potranno trovare idonea sistemazione logistica gli addetti alle attività portuali di servizio quali piloti, rimorchiatori, barcaioi, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale.

**Benefici attesi:**

La soluzione progettuale individuata nell'attuale analisi risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.

**AZIONE 11: Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante**

<b>Obiettivi</b>	Compliance normativa
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Avvio dei lavori nella seconda metà del 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 18.050.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

**Descrizione:**

Il progetto prevede la realizzazione di:

- reti interrato per la raccolta, il collettamento, il trattamento e lo scarico in mare delle acque di pioggia derivanti dal ruscellamento nelle aree comuni del Porto di Taranto;
- rete fognante nella zona di levante del Porto di Taranto;
- rete di distribuzione di acque industriali per l'impiego di acqua meteorica trattata e recuperata come acqua di lavaggio per la rete fognante, di lavaggio per i piazzali e per l'irrigazione delle aree a verde.

**Benefici attesi:**

Adeguamento delle reti impiantistiche alle normative vigenti.

**AZIONE 12: Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1**

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	In corso la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 25.500.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020, Art. 36 L. 166/02 (DM 18/13), Protocollo d'intesa MIT n. 7 21/10/2002

**Descrizione:**

Il progetto ha per oggetto gli interventi di:

- rettifica ed allargamento della banchina di levante del Molo San Cataldo;
- rifodero della banchina Calata 1.

L'area complessiva, nella quale si inseriscono gli interventi si estende, nel suo complesso, per circa sei ettari, ed è conformata dalle due banchine oggetto degli interventi, e dalle zone ad esse retrostanti, fino al confine con le aree ferroviarie poste a nord del porto. La Calata 1 si sviluppa per complessivi 230 metri circa, mentre la banchina di levante del Molo San Cataldo ha un'estensione in lunghezza pari a circa 360 metri. Nella parte meridionale della banchina, è presente una rientranza, di circa 25 metri di profondità, e lunghezza pari a 230 metri circa. Nella zona di contatto tra le due banchine sono posizionati una serie di edifici adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto; Autorità di Sistema Portuale, uffici pertinentiali...).

In progetto sono previste le opere necessarie per il consolidamento della Calata 1 e la rettifica e l'ampliamento della banchina di levante del molo S. Cataldo, attraverso l'eliminazione dell'attuale risega, e la sistemazione delle aree retrostanti.

L'intervento al Molo S. Cataldo prevede la rettifica del filo banchina esistente del I Sporgente, che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. L'area dell'intervento si estende per circa 230 m., con una larghezza pari a circa 25 m. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato di spessore complessivo pari a 1.60 m costituito da travi e piastre prefabbricate solidarizzate tra loro da un getto di completamento in c.a.. La quota finale del rustico del piazzale è 2.80 m.

L'intervento in Calata 1 prevede invece il rifodero della banchina esistente realizzata a massi sovrapposti. Attualmente i massi realizzati in calcestruzzo presentano un avanzato stato di degrado mentre nei piazzali retrostanti si osservano cedimenti diffusi del piano campagna probabilmente dovuti alla fuoriuscita della parte fina del materiale di riempimento attraverso i giunti tra i massi. Ciò ha addirittura portato l'AdSP a recintare l'area ed interdirne l'accesso in attesa dei lavori di adeguamento. La soluzione di progetto adottata per il consolidamento/recupero strutturale del muro di banchina consiste nella realizzazione di un incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione di un telaio costituito lato mare da pali di c.a. e palancole metalliche collegate attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di c.a. posti alle spalle del muro attuale.

**Benefici attesi:**

L'intervento prevede la rettifica, allargamento ed adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e il consolidamento della Calata 1 del Porto Mercantile di Taranto.

**AZIONE 13: Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente**

<b>Obiettivi</b>	Miglioramento dell'offerta
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Avvio dei lavori a metà 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 14.000.000,00 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

**Descrizione:**

Opera rientrante nell'“Accordo Generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato d'emergenza socio economico ambientale” del 20.06.2012.

L'intervento consiste nella realizzazione nel porto fuori rada di una diga a gettata, di lunghezza pari a 500 metri, denominata “Tratto di Ponente”, posizionata a circa 100m dal paleo alveo del fiume Tara esistente.

La nuova diga foranea sarà realizzata in massi naturali ed artificiali, tipologia strutturale che meglio si adatta alle caratteristiche geotecniche dei fondali.

La scogliera sarà costituita da un nucleo in tout-venant di cava, da uno strato filtro in massi naturali e da una mantellata. Quest'ultima sarà realizzata con due strati di tetrapodi, di pezzatura variabile tra 16 e 20 t, lungo il lato esterno della scogliera e in corrispondenza delle testate, in massi naturali di IV categoria lungo il paramento interno del corpo diga.

Più dettagliatamente le opere consistono in:

- dragaggio ambientale per la rimozione dei sedimenti “GIALLI” e “ROSSI”, di cui al “Piano di gestione dei sedimenti” redatto da ISPRA, nel quale sono state definite quattro classi in funzione del livello di contaminazione dei sedimenti;
- dragaggio del fondale marino, a quote diverse, in corrispondenza dell'impronta della diga per la completa rimozione dei sedimenti comprimibili;
- imbonimento del letto di fondazione, eseguito per mezzo di pietrame scapolo 5-50kg, fino alle quote di progetto;
- formazione del nucleo in *tout-venant* di cava, avente pezzatura del peso 5-100kg;
- realizzazione dello strato filtro, previa posa in opera di geotessuto a protezione del nucleo e formazione della berma al piede;
- realizzazione della mantellata interna, per mezzo di massi naturali di IV categoria (7-10t);
- realizzazione di massi artificiali del tipo “tetrapodo”, di pezzatura pari a 16t e 20t e successiva movimentazione, trasporto e posa in opera, secondo le sezioni di progetto, per la formazione della mantellata esterna.

**Benefici attesi:**

All'intervento è assegnata la funzione di migliorare il sistema di difesa artificiale del porto commerciale di Taranto. La costruzione del tratto di Ponente della diga foranea determina un miglioramento della sicurezza della navigazione, in termini di agitazione residua, agli accosti della banchina del porto fuori rada ed all'interno del cerchio di evoluzione

**AZIONE 14: Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord**

<b>Obiettivi</b>	Sostenibilità ambientale
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Avvio dei lavori ad inizio 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 700.000 / Programma triennale LL.PP. 2016-2018

**Descrizione:**

Si tratta di un intervento di bonifica reso necessario a seguito della caratterizzazione delle “aree libere a terra” eseguita dall’Autorità portuale di Taranto e sottoposta all’esame del Ministero dell’Ambiente. Alla luce dei risultati dell’Analisi di Rischio sito specifica, eseguita nell’ Aprile 2013, è necessario procedere alla rimozione del terreno contaminato nelle aree adiacenti il Varco Nord.

**Benefici attesi:**

L’intervento di che trattasi si propone quale strumento finalizzato ad annullare il rischio ambientale per la risorsa idrica sotterranea.

**AZIONE 15: Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo**

<b>Obiettivi</b>	Aumento della competitività del porto e attrazione di traffici commerciali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Autorità di Gestione PON Infrastrutture e Reti
<b>Tempistiche</b>	Avvio dei lavori nella seconda metà del 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€18.800.000 / PON Infrastrutture e Reti 2014-2020

**Descrizione:**

L’intervento prevede la ricostruzione dell’impalcato in CAP, previa demolizione del manufatto preesistente (attualmente inagibile), ubicato in corrispondenza della testata del molo a giorno “San Cataldo”. Superficie impalcato interessato dai lavori circa mq 8.100.

**Benefici attesi:**

Riqualificazione del porto storico di Taranto, diversificazione e potenziamento dei traffici.  
L’intervento si pone, in particolare, l’obiettivo di reintegrare l’importante funzione svolta dal molo nell’ambito delle attività portuali previste.  
Lungo il molo infatti, operano le imprese portuali addette alle attività di imbarco/ sbarco movimentazione di merci varie su veicoli commerciali da e su navi ro-ro e per le operazioni di imbarco e sbarco di merci varie.  
L’obiettivo primario dell’intervento prevede nello specifico il ripristino della staticità delle strutture, profondamente e diffusamente danneggiate e/o degradate, e di prevenire la ricomparsa dei fenomeni di degrado di tutte le parti esposte all’aggressione dell’ambiente marino circostante.

Risulta **improbabile l’avvio nel triennio degli interventi pianificati**, per i quali non sono ad oggi disponibili fonti di finanziamento certe.



### 10.3. Accordi e Partnership

<b>AZIONE 16. ACCORDI E PARTNERSHIP PER LO SVILUPPO DI TRAFFICI COMMERCIALI</b>	
<b>Obiettivi</b>	Incremento dei traffici commerciali e sviluppo dell'industria locale
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, compagnie armatoriali, terminalisti, stabilimenti produttivi locali
<b>Tempistiche</b>	Entro 2018 primi accordi
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	n.a. – Personale AdSP
<b>Descrizione:</b> Scouting dei possibili partner a valle dei vari completamenti infrastrutturali. Rafforzamento del dialogo commerciale con le compagnie armatoriali per identificare le condizioni di competitività utili a rendere lo scalo tarantino preferibile rispetto ad altri. In particolare, nel triennio l'AdSP si attiverà per la definizione e selezione di uno o più terminalisti per il Molo polisettoriale, alla luce dell'intervento infrastrutturale di ammodernamento della banchina di ormeggio e prima fase dei dragaggi dell'area prospiciente la nuova banchina.	
<b>Benefici attesi:</b> L'attrazione di operatori interessati a beneficiare dell'infrastrutturazione del Molo polisettoriale incrementerà il ruolo del porto come hub Internazionale.	

## AZIONE 17. ACCORDI E PARTNERSHIP PER LO SVILUPPO DI TRAFFICI PASSEGGERI

<b>Obiettivi</b>	Incremento dei traffici passeggeri e sviluppo della filiera turistica locale
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, MIT, MiBACT, ENIT, Compagnie crocieristiche, Aeroporti di Puglia, Regione Puglia, Regione Basilicata, provider di servizi turistici a terra
<b>Tempistiche</b>	Entro 2018 primi accordi
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	n.a. – Personale AdSP

### **Descrizione:**

Nel triennio, l'AdSP valorizzerà gli accordi già stipulati in termini di arrivi crocieristici, procedendo lungo quattro direttrici:

- Rafforzamento del dialogo con le compagnie crocieristiche, per recepire in anticipo, rispetto al mercato, esigenze di servizi e "prodotti" innovativi da realizzare concretamente e tempestivamente nella realtà tarantina che renderebbero preferibile il porto come toccata di tali compagnie.
- Interlocuzione con il MIT e con Aeroporti di Puglia per facilitare l'attivazione di iniziative turistiche caratterizzate da spostamenti intermodali aereo-crociera (*fly & cruise*), anche valorizzando l'aeroporto di Grottaglie come scalo per voli charter.
- Interlocuzione con il MiBACT, l'ENIT, la Regione Puglia e la Regione Basilicata per la definizione e la promozione di percorsi turistici integrati mare-terra sia nella città di Taranto sia nel bacino turistico circostante.
- Facilitazione di accordi tra compagnie crocieristiche, tour operator internazionali e operatori locali per la promozione di offerte turistiche integrate per i crocieristi.

### **Benefici attesi:**

Il perseguimento di accordi e partnership miranti ad inserire il porto all'interno di un'offerta turistica integrata renderà lo scalo tarantino più appetibile alle compagnie crocieristiche in qualità di proporsi come "home port" per partenze di crociere dirette verso la Grecia o il Mediterraneo orientale, migliorando il posizionamento di Taranto rispetto ai competitor, anche in ottica di destagionalizzazione dei flussi turistici. L'incremento dei flussi turistici transitanti per il porto di Taranto potrà avere impatti positivi sull'intero territorio, soprattutto se sforzi congiunti con enti e operatori locali riusciranno ad incrementare i tempi di permanenza e la spesa media dei turisti sbarcati a Taranto.

### AZIONE 18. ACCORDI E PARTNERSHIP PER LO SVILUPPO DI ATTIVITÀ LOGISTICHE

<b>Obiettivi</b>	Attrazione operatori e facilitazione delle operazioni logistiche
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Operatori logistici, Imprese
<b>Tempistiche</b>	Entro 2018 primi accordi
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	n.a. – Personale AdSP

**Descrizione:**

In relazione allo sviluppo delle attività logistiche del porto, l'AdSP di Taranto si propone di valorizzare la Piattaforma logistica disponibile mediante l'adozione di un approccio strategico di accordi e partnership che vedrebbe contestualmente la risoluzione del contenzioso in corso con Gavio per l'attrezzaggio della Piattaforma e la definizione della destinazione d'uso della stessa attivando accordi con operatori industriali/logistici.

**Benefici attesi:**

La risoluzione del contenzioso relativo all'attrezzaggio della Piattaforma, assieme all'identificazione di operatori industriali e logistici interessati ad utilizzarla, consentiranno l'effettivo impiego di un'infrastruttura sulla quale sono confluiti investimenti importanti, che a regime potrà costituire un importante fattore di competitività e attrattività del porto.

### AZIONE 19. ACCORDI E PARTNERSHIP PER LA PROMOZIONE DELL'INNOVAZIONE E DELLA RICERCA

<b>Obiettivi</b>	Contribuire alla promozione dell'innovazione e della ricerca nelle tematiche di interesse per il porto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Università regionali, Università europee, MIUR, Centri studi e ricerche
<b>Tempistiche</b>	Emanazione del primo bando di concorso per l'erogazione di una borsa di studio entro la fine dell'a.a. 2017/2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€10.000 Autofinanziamento/fondi EU

**Descrizione:**

Sotto il profilo della promozione dell'innovazione e della ricerca sui temi connessi alla portualità, alla logistica ed alla *blue economy*, per dare immediata esecuzione alla linea di "Promozione della ricerca" identificata nella Vision 2030, l'AdSP di Taranto si fa promotrice di partnership e accordi operativi finalizzati a:

- Istituzione di borse di studio e/o premi di laurea sulle tematiche di interesse del porto;
- Attivazione di stage curriculari da espletare presso l'AdSP per gli studenti universitari, aperti a livello europeo;
- Collaborazioni con atenei pugliesi ed europei, nonché con porti europei, per attivazione di scambi formativi nell'ambito del Programma Erasmus (Erasmus placement, Erasmus giovani imprenditori).

**Benefici attesi:**

L'AdSP consolida una comunità scientifica e imprenditoriale con expertise specifica sulle tematiche di proprio interesse, contribuendo così a generare i fattori di sostenibilità delle attività innovative previste dal Piano.

## AZIONE 20. ACCORDI E PARTNERSHIP PER LA PROMOZIONE DELLA CULTURA DEL MARE

<b>Obiettivi</b>	Miglioramento della percezione del porto e contributo alla definizione dell'identità cittadina
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Comune di Taranto, Regione Puglia, poli museali
<b>Tempistiche</b>	Indizione del concorso di idee per il concept del Port Exhibition Center entro la prima metà del 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	n.a. – Personale AdSP

### **Descrizione:**

Al fine di garantire ampia risonanza e adeguata partecipazione alle proprie iniziative per la promozione della cultura del Mare e dell'identità marittimo-portuale della città, l'AdSP promuove partnership strategiche con enti locali e soggetti attivi della vita culturale cittadina e regionale in tutte le fasi di progettazione ed implementazione delle suddette iniziative.

In particolare, nel triennio 2017-2019 l'AdSP potrà attivare tale metodo inclusivo per l'indizione di un concorso di idee tra giovani designer, architetti, progettisti finalizzato a identificare il concept del Port Exhibition Center di prossima costruzione.

### **Benefici attesi:**

L'indizione di iniziative congiunte con partner locali e/o nazionali sui temi connessi alla cultura del mare garantisce al contempo maggiore pubblicità alle iniziative e maggiore condivisione con la comunità, con importanti ritorni attesi in termini di coinvolgimento del territorio e aumento dell'attrattività nei confronti di ulteriori partner.

#### 10.4. Sviluppo e miglioramento offerta dei servizi in porto

<b>AZIONE 21: ANALISI COMPETITIVITÀ SERVIZI PORTUALI</b>	
<b>Obiettivi</b>	Individuazione delle principali leve di competitività del porto di Taranto relativamente agli aspetti connessi ai servizi portuali
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP Mar Ionio, AdSP panel di riferimento, Capitaneria di Porto di Taranto, Comando Generale delle Capitanerie di Porto, Imprese Servizi Portuali, Imprese Servizi Tecnico Nautici
<b>Tempistiche</b>	Realizzazione benchmark comparativo entro fine 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€80.000 Autofinanziamento/fondi per studi su asse 3 PON Infrastruttura e Reti 2014-2020
<b>Descrizione:</b>	
<p>Conduzione di un'analisi di benchmark per la valutazione del livello di competitività del porto di Taranto rispetto ad un panel di porti nazionali, selezionati in funzione del livello di competitività e possibile concorrenza con il Porto di Taranto, in relazione ai servizi portuali erogati, con particolare riferimento ai servizi relativi a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizi tecnico - nautici di rimorchio, pilotaggio, ormeggio e battellaggio,</li> <li>• rifiuti solidi e liquidi - raccolta acque,</li> <li>• pulizia e disinquinamento specchi,</li> <li>• antinquinamento e pronto intervento;</li> <li>• guardia ai fuochi</li> <li>• bunkeraggio</li> </ul> <p>Lo studio sarà finalizzato all'individuazione per ciascun servizio erogato nei porti oggetto di analisi delle seguenti caratteristiche di rilievo, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• obbligatorietà del servizio nel porto, eseguita attraverso l'analisi delle disposizioni sia nazionali che locali vigenti che regolamentano il servizio</li> <li>• tariffa applicata per l'espletamento del servizio</li> </ul>	
<b>Benefici attesi:</b>	
L'intervento porrà le basi per l'identificazione e l'avvio di azioni di remediation in merito ai servizi portuali da porre all'attenzione sugli opportuni tavoli di lavoro istituzionali finalizzate all'incremento della competitività del Porto di Taranto.	

**AZIONE 22: COSTITUZIONE DI UNA SOCIETÀ IN-HOUSE CON FUNZIONI DI OPERATORE FERROVIARIO**

<b>Obiettivo</b>	Strutturazione del servizio ferroviario nel porto di Taranto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Rete Ferroviaria Italiana, Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, Autorità di Regolazione dei Trasporti
<b>Tempistiche</b>	Realizzazione della fattibilità economica e del piano industriale entro inizio 2019
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	100.000€ Autofinanziamento AdSP, altra fonte da valutare

**Descrizione:**

L'intervento prevede la realizzazione da parte di AdSP dell'analisi di fattibilità economica e la definizione del piano industriale volta alla valutazione dei costi e dei benefici della creazione di una società in-house partecipata da AdSP, che svolga le funzioni di Operatore Ferroviario ed Operatore di Impianto, così come definito dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti, per la fornitura del servizio di manovra ferroviaria nel porto di Taranto ed i servizi connessi alle attività terminalistiche dello scalo ferroviario.

**Benefici attesi:**

La creazione della società di servizi ferroviari sotto il governo dell'AdSP consentirà:

- Imparzialità nell'erogazione dei servizi nei confronti delle Imprese Ferroviarie;
- Semplificazione degli oneri per le Imprese Ferroviarie
- Abilitazione alla strutturazione di misure strutturali ed organizzative finalizzate a promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario a servizio dei traffici marittimi

## 10.5. Organizzazione dell'Ente

### AZIONE 23: RIORGANIZZAZIONE DEGLI UFFICI E DELLE COMPETENZE INTERNE

<b>Obiettivi</b>	Efficientamento delle articolazioni amministrative dell'Ente
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Piano di change management entro la prima metà del 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€150.000 Autofinanziamento/PON Governance

#### **Descrizione:**

In ottemperanza alla Direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti recante "Individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'Anno 2017", del 31 maggio 2017, le AdSP sono tenute al perseguimento dei seguenti tre obiettivi operativi:

- Ridefinizione dell'organizzazione degli uffici;
- Operatività delle articolazioni organizzative, al fine di consentire l'avvio delle AdSP stesse;
- Consolidamento della cultura della trasparenza e della prevenzione della corruzione.

Con particolare riferimento all'Obiettivo A), l'AdSP del Mar Ionio è pertanto tenuta a dotarsi di strutture organizzative interne funzionali agli scopi previsti dalla riforma della *governance* portuale (D.Lgs. 169/2016). Tale esigenza consente di cogliere l'occasione di introdurre elementi di innovazione nelle modalità di interazione tra le articolazioni amministrative dell'Ente.

L'azione è implementata in diverse fasi:

- Analisi AS IS dell'organizzazione dell'Ente;
- Definizione del modello organizzativo più adeguato al raggiungimento degli obiettivi dell'Ente, quali identificati dalla norma (D.Lgs. 169/2016, Direttiva del MIT recante "Individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale per l'Anno 2017", del 31 maggio 2017), nonché al perseguimento della Vision 2030;
- Implementazione del modello organizzativo individuato in costante dialogo con il personale dell'Ente;
- Identificazione di gruppi di lavoro trasversali alle direzioni per attività specifiche (es. contabilità);
- Rafforzamento delle attività di coordinamento tra gli uffici;
- Introduzione di innovazioni organizzative e digitali a supporto delle attività delle strutture amministrative.

#### **Benefici attesi:**

Mediante il nuovo modello organizzativo, l'AdSP ottempererà ai dettami normativi e potrà ottenere performance elevate sia in termini di efficienza degli uffici, sia in termini di miglioramento della qualità dell'ambiente di lavoro per il personale, valorizzando allo stesso tempo le risorse interne in relazione alle nuove attività in capo all'AdSP.

#### AZIONE 24: FORMAZIONE CONTINUA DEL PERSONALE DELL'ADSP

<b>Obiettivi</b>	Incremento delle capacità istituzionale dell'Ente
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, MIT
<b>Tempistiche</b>	Entro 2018 prima tranche e continua nell'arco di piano
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€200.000 PON Governance o altri fondi comunitari

##### **Descrizione:**

Alla luce delle competenze e delle responsabilità attribuite alle Autorità di Sistema Portuale dalla riforma della governance (D.lgs. 169/2016), l'AdSP di Taranto ha l'esigenza di rivedere l'organizzazione interna degli uffici al fine di garantire il corretto espletamento di tutte le funzioni previste dalla norma. In tal senso risulta opportuno rafforzare l'organico dell'Ente, sia attraverso opportuni momenti formativi per il personale, al fine di ampliarne le attività, sia attraverso l'acquisizione di professionalità con expertise specifica per lo svolgimento delle funzioni nuove che la norma assegna alle AdSP.

Gli ambiti di competenza rispetto ai quali l'AdSP dovrà aumentare la propria capacità amministrativa sono relativi a:

- **Europrogettazione e project management**, per l'accesso ai programmi di finanziamento dell'Unione Europea e la gestione dei relativi progetti;
- **Marketing e comunicazione**, per la promozione del porto sul territorio e a livello internazionale, finalizzata sia all'attrazione di investitori, operatori e partner commerciali, sia alla valorizzazione del porto come "porta d'accesso" (turistica e commerciale) al territorio;
- **Semplificazione amministrativa**, per l'implementazione dello Sportello unico amministrativo e dello Sportello unico doganale;

**Innovazione digitale**, per supportare l'AdSP nella digitalizzazione delle infrastrutture e dei processi logistici, oltre che per abilitare un percorso partecipato di innovazione digitale che interessi l'intera filiera marittima. Momenti formativi specifici potranno essere previsti per diversi target all'interno dell'Ente.

##### **Benefici attesi:**

Il rafforzamento delle competenze interne abilita l'Ente ad affiancare alle tradizionali attività amministrative e tecniche connesse alla *mission* dell'AdSP ulteriori filoni innovativi di attività funzionali ad assolvere gli adempimenti previsti dalla norma, ma anche a perseguire la Vision di lungo periodo del Porto.



## AZIONE 25: SVILUPPO COMUNICAZIONE INTERNA

<b>Obiettivi</b>	Migliorare la socializzazione interna e il coinvolgimento del personale nell'amministrazione ordinaria e nella definizione delle strategie
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Entro il 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	n.a. / Personale AdSP

### **Descrizione:**

Al fine di promuovere la partecipazione delle diverse anime organizzative all'orientamento dei momenti decisionali dell'Ente e abilitare una programmazione infrasettoriale, l'AdSP può dotarsi di strumenti di collaboration e comunicazione interna secondo i più elevati standard di organizzazioni di mercato complesse.

L'AdSP introdurrà nello specifico i seguenti strumenti:

- Rassegna stampa quotidiana disponibile sulla rete intranet dell'Ente;
- Newsletter settimanale/mensile con approfondimenti tematici e possibilità di contributi prodotti internamente dal personale;
- Momenti periodici di incontro del personale e di aggiornamento circa lo stato di avanzamento della Vision e delle attività dell'AdSP.

### **Benefici attesi:**

La comunità dell'AdSP è più coesa e coinvolta e contribuisce maggiormente al funzionamento efficiente dell'Ente. L'AdSP si rafforza come luogo di lavoro attrattivo per la comunità cittadina e diventa attrattore di talenti.

**AZIONE 26: AVVIO DELL'AGENZIA DEL LAVORO PORTUALE**

<b>Obiettivi</b>	Sostegno all'occupazione
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, MIT, Sindacati, Agenzia per la Coesione Territoriale
<b>Tempistiche</b>	Entro fine 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	Da valutare

**Descrizione:**

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha autorizzato l'istituzione, nel porto di Taranto, dell'Agenzia del lavoro portuale secondo le previsioni del D.L. 243 del 2016 convertito in Legge 18/2017, recante interventi urgenti per la coesione sociale e territoriale, con particolare riferimento a situazioni critiche in alcune aree del Mezzogiorno. L'istituzione di tale Agenzia è stata prevista per facilitare la gestione delle crisi occupazionali verificatesi nei porti di transhipment di Taranto e Gioia Tauro con la fine degli ammortizzatori sociali.

Ad esito positivo dell'iter normativo e procedurale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'AdSP deve quanto prima finalizzare il percorso per l'avvio dell'operatività dell'Agenzia del lavoro portuale, che esplicherà i suoi effetti nei successivi 36 mesi.

**Benefici attesi:**

L'Agenzia del lavoro portuale del Porto di Taranto consentirà l'assorbimento da parte delle imprese nel porto dei circa 520 lavoratori ex Tct posti in mobilità dal 31 dicembre 2016, nonché l'elargizione di un'indennità di mancato avviamento – comprensiva di una quota di formazione professionale - per i marittimi e i portuali che non dovessero essere ricollocati.

**AZIONE 27: COSTITUZIONE DI UN UFFICIO DI ANALISI STRATEGICA, PROMOZIONE E MARKETING,  
CON DELEGA ALLO START-UP DEL CLUSTER INDUSTRIALE-MARITTIMO**

<b>Obiettivi</b>	Fornire impulso, focalizzazione, e risorse, nell'ambito di AdSP, alle attività collegate al sostegno e alla promozione del processo di riposizionamento del porto, in un ottica propulsiva, sia nel sistema del mercato dei traffici sia nell'ambito del contesto territoriale.
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€250.000 (costi personale e azioni promozionali) Da valutare (finanziamenti comunitari e soggetti del cluster marittimo portuale)

**Descrizione:**

- L'AdSP è chiamata a realizzare un'importante attività di rilancio e riposizionamento del porto sia nel mercato dei traffici, con la necessità di acquisire nuove partnership logistiche, sia di sviappare il sistema delle relazioni ad un livello più ampio, anche nell'ambito territoriale.
- A tale fine è necessario rinforzare, all'interno dell'organizzazione, l'attività collegata alla funzione analisi/promozione/marketing, da porre in staff dei vertici e connotandola come essenziale e caratterizzata dalla presenza di leadership dinamica con elevata rappresentatività e capacità propulsiva nelle relazioni con il contesto, compresa l'operazione di sviluppo del cluster industriale marittimo.
- L'attività sarà quindi costituita, a livello organizzativo, dal processo di rinforzo e focalizzazione della funzione, da porre in staff ai vertici, con la selezione di adeguate risorse umane e con la dotazione di ulteriori risorse necessarie allo sviluppo delle attività.

**Benefici attesi:**

- Focalizzazione strategica e gestionale dell'attività di promozione e marketing, con conseguente miglioramento degli esiti nelle decisioni strategiche con ricadute di mercato, nella selezione e sviluppo di progetti logistici degli operatori e di insediamento d'impresa;
- Focalizzazione dell'attività di sviluppo, indirizzo e gestione della partnership territoriale del cluster industriale marittimo.

## 10.6. Porto e territorio

### AZIONE 28: PROGRAMMA (2017-2020) DI ATTIVITÀ PER LA PROMOZIONE DEL PORTO E DELLA CULTURA DEL MARE COME ELEMENTI DI IDENTITÀ URBANA, E COSTITUZIONE DEL SOGGETTO FACILITATORE

<b>Obiettivi</b>	Avvicinare, con la mediazione di un soggetto di intermediazione e di facilitazione, la cittadinanza e gli altri portatori di interesse del territorio al mondo delle attività marittimo-portuali, con un programma di attività diretto a promuoverne la sensibilità la conoscenza e l'attenzione verso i temi dell'economia e della cultura marittimo portuale;
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Enti locali; Associazioni culturali di rilevanza cittadina; altri soggetti della comunità marittimo portuale; Scuole cittadine; centri di ricerca e di conoscenza territoriali</i>
<b>Tempistiche</b>	Identificazione/costituzione del soggetto facilitatore; entro 2017; disegno e sviluppo del programma: 2018-2020
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€300.000 Da valutare (finanziamenti comunitari e soggetti del cluster marittimo portuale)

#### **Descrizione:**

L'Autorità di Sistema Portuale sosterrà e si attiverà, attraverso un suo delegato di vertice, come promotore e coordinatore di un'associazione, a cui possono aderire persone giuridiche, per la promozione della cultura e dell'identità marittimo portuale di Taranto, che avrà la finalità, sotto il coordinamento dell'AdSP, e in collaborazione con gli altri soggetti, di disegnare la linea strategica, il modello operativo e lo sviluppo di un programma di attività **per la promozione del porto e della cultura del mare come elemento di identità urbana.**

- Il disegno strategico delle attività, da realizzare e gestire da parte dall'associazione, con possibili fonti di finanziamento esterno (es. fondazioni, ecc.), individuerà un coerente programma di obiettivi, di azioni necessarie, e di iniziative, coinvolgendo a più livelli le altre organizzazioni cittadine e le imprese interessate;
- Saranno in particolare, obiettivo dell'azione la realizzazione di eventi culturali (conferenze, mostre, spettacoli, ecc.) o di altro tipo (es. visite, formazione, concorsi scolastici/borse di studio, produzione audiovisivi, ecc.) che coinvolgano attivamente la popolazione, nelle diverse fasce e con diverse modalità.

#### **Benefici attesi:**

- Coinvolgimento della popolazione ma anche dei vari soggetti (imprenditoria, istituzioni locali, ecc.) verso il tema dell'identità "marittima" di Taranto, come preconditione di maggiore attenzione, conoscenza e sensibilità verso le sfide dello sviluppo del porto e dell'attività marittimo portuale

**AZIONE 29: SVILUPPO DEL "PORT EXHIBITION CENTER" E REALIZZAZIONE DI UN SISTEMA MODULARE DI VISITE FORMATIVE/TURISTICHE AL PORTO/AREA INDUSTRIALE**

<b>Obiettivi</b>	Progettazione e realizzazione di un sistema modularizzato di "visita" al porto, diversificato e diretto a diversi possibili gruppi di utenti (cittadini, turisti, scolaresche di diverso grado,...) in modo da aumentare l'attrattiva di Taranto unitamente allo sviluppo dell'identità marittimo portuale. Concettualizzazione progettazione e realizzazione di una sede multifunzione ("port exhibition centre"), come struttura per la presentazione del contesto portuale (centro visite, centro mostre e manifestazioni/conferenze; centro informativo/interattivo, ...)
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Impresa di servizi; Imprenditori industriali e portuali; terminalisti; altre amministrazioni
<b>Tempistiche</b>	Sistema di visite: Progettazione 2017; implementazione da 2018 Port Exhibition Centre: entro 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	Programmazione visite: €125.000 (triennali) Port exhibition centre: da valutare

**Descrizione**

- In collaborazione con le strutture interne dell'ADSP e con il supporto di un fornitore di servizi selezionato, si organizzerà un sistema modularizzato e standardizzato per l'organizzazione di visite offerte a diverse categorie di utenti, sia gratuite che, in prospettiva, a pagamento.
- Sarà selezionato il soggetto che si occuperà di supportare ADSP nella progettazione del sistema, e dei percorsi, con l'individuazione delle tipologie e condizioni tecniche e normative per le visite e che attiverà le azioni per la partenza sperimentale dell'iniziativa, la quale potrebbe comprendere la visita ad alcuni partner industriali delle iniziative (es. Ilva, ecc.)
- In collaborazione con il soggetto individuato saranno analizzati aspetti normativi e di sicurezza, tecnici e di altra natura.
- Concettualizzazione progettazione e realizzazione di una sede multifunzione ("port exhibition centre"), come struttura per la presentazione del contesto portuale (centro visite, centro mostre e manifestazioni/conferenze; centro informativo/interattivo, ecc.)

**Benefici attesi**

- Apertura del porto alla città come parte della strategia di creazione dell'identità marittimo portuale
- Incremento visitatori alla città di Taranto (attrattiva)
- Promozione del porto presso soggetti visitatori con ricadute di "conoscenza del brand"
- Avvicinamento delle giovani generazioni, attraverso le visite, all'ambito del porto

**AZIONE 30: NORMAZIONE E INTERVENTI PER ORGANIZZAZIONE DI EVENTI IN AREA PORTUALE**

<b>Obiettivi</b>	Ai fini dell'arricchimento dell'identità marittimo portuale della comunità di Taranto, nonché dell'avvicinamento fra comunità urbana e porto, si predispongono le condizioni tecniche e normative per permettere l'organizzazione di eventi in aree sotto il controllo dell'AdSP.
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Amministrazioni pubbliche locali;
<b>Tempistiche</b>	Parti immateriali: inizio 2018; Realizzazione tecnica; metà 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€500.000 Da valutare

**Descrizione:**

- L'AdSP intraprenderà una mappatura della possibile utilizzazione di aree collocate sotto la propria competenza gestionale per la realizzazione di eventi (es. concerti, gare, spettacoli, percorsi di visita, ecc.), predisponendo le condizioni normative e tecniche (anche con eventuali interventi di adattamento e attivazione di impiantistica) a tale fine.
- È predisposto inoltre, un capitolato con le condizioni di utilizzo e le modalità di richiesta.

**Benefici attesi:**

- Reale supporto alla promozione del territorio attraverso la facilitazione di attività attrattive anche a livello turistico
- Aumento della visibilità del porto e del legame fra porto e città

**AZIONE 31: PIANO DI INTERVENTI 2018-2020 PER AREE “ LEISURE/AMBIENTALI” IN AMBITO PORTUALE E URBANO**

<b>Obiettivi</b>	Concretizzare, sotto l’aspetto percepibile della qualità degli spazi, l’impegno dell’AdSP a contribuire alla costruzione di un ambiente riqualificato capace di valorizzare le risorse ambientali, offrendo alla cittadinanza nuove opportunità per l’utilizzo del contesto dell’interfaccia città porto e più in generale degli spazi urbani che evidenziano la relazione fra città e porto.
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Municipalità; altri enti territoriali; imprese insediate nell’area industriale.
<b>Tempistiche</b>	Disegno e prima valutazione del piano: 2018/19 Primi interventi pilota: 2020
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	Elaborazione/progettazione: €600.000 Da valutare

**Descrizione:**

- In una prospettiva di avvicinamento e integrazione fra porto e città, l’AdSP avvierà, come proposta autonoma da sviluppare, valutare e condividere con le altre realtà istituzionali (Municipalità, proprietari industriali) e il coinvolgimento partecipativo della cittadinanza e di giovani professionisti (es. concorso di idee per giovani architetti), un piano-progetto integrato orientato allo sviluppo coordinato di interventi (es. parco ciclabile lineare lungo il confine portuale, spazi per attività sportiva, zone di “valorizzazione” di micro-giacimenti ambientali di biodiversità, punti di osservazione e informazione; spazi di gioco urbani per bambini, ecc.) volto alla fruizione nel tempo libero per la cittadinanza.
- Il piano progetto costituirà la premessa per l’attivazione del percorso realizzativo, che potrà avvenire anche per fasi, con l’avvio di qualche primo intervento pilota.

**Benefici attesi:**

- Riqualificazione e valorizzazione di aree marginali e ambientalmente degradate, in particolare ma non unicamente nella zona di interfaccia città/porto; creazione di opportunità di “leisure” per la popolazione; contributo alla valorizzazione del rapporto fra comunità cittadina e porto, nella direzione dell’avvicinamento
- Creazione di aree con valori ambientali specifici (es. sviluppo o conservazione di biodiversità, ecc.)

**AZIONE 32: SVILUPPO E SUPPORTO PER L'ATTIVAZIONE DELL'OSSERVATORIO "BES" A LIVELLO URBANO E DI ADSP**

<b>Obiettivi</b>	Migliorare la qualità dei processi nel campo della gestione ambientale e della sostenibilità nell'area di Taranto attraverso a promozione e l'applicazione dei protocolli di analisi e valutazioni del sistema multi-indicatore sul benessere territoriale "BES" (Benessere Equo e Sostenibile - ISTAT) , per l'applicazione sia a livello di Municipalità che, per quel che concerne la parte degli impatti, di AdSP
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Municipalità; Industrie leader
<b>Tempistiche</b>	2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€50.000 Da valutare

**Descrizione:**

- Il sistema BES (Benessere Equo e Sostenibile) è un modello di misurazione del benessere e della qualità della vita basato su 12 classi di indicatori, che può essere applicato per la valutazione della qualità della vita in precisi ambiti territoriali (es. città, province, Stato). Dal 2016 lo Stato lo ha introdotto nella propria legislazione come sistema di riferimento per la valutazione delle politiche.
- L'AdSP, intende promuovere con una serie di azioni, in collaborazione con le istituzioni locali e fornendo supporto ove utile e necessario, l'adozione di questo sistema di indicatori affinché il contesto tarantino divenga oggetto di un processo di valutazione e gestione basato sul BES, con l'obiettivo di valutare e indirizzare meglio le scelte di politica e un miglioramento della qualità della vita dei cittadini.
- Per quel che concerne l'AdSP, si realizzerà un modello procedurale interno, affinché, nell'ambito dei processi decisionali di maggiore rilevanza sia resa obbligatoria una valutazione dell'impatto delle azioni su indicatori di tipo BES sulle collettività di riferimento

**Benefici attesi:**

- Miglioramento delle conoscenze e dell'informazione sullo stato della qualità della vita nella città di Taranto e miglioramento concreto dei processi decisionali collettivi nella direzione della sostenibilità;
- Riconoscimento del contesto tarantino e dell'AdSP, anche sul piano ufficiale, come contesto di applicazione di modelli avanzati di gestione e sviluppo sostenibile;
- Supporto, nella prospettiva della collaborazione inter-istituzionale, allo sviluppo di un ruolo attivo del porto nell'ambito cittadino come importante istituzione identitaria del contesto.



**AZIONE 33: AVVIO DEL CLUSTER INDUSTRIALE-MARITTIMO TARANTINO E  
DEL "CRUISE-CLUSTER"**

<b>Obiettivi</b>	Accelerare, anche attraverso la costituzione di un soggetto, la formazione e lo sviluppo di un contesto intersoggettivo di "comunità industriale-marittima territoriale", per sviluppare in una prospettiva coordinata il senso identitario, le opportunità relazionali e collaborative e la diffusione di strategie e modelli operativi condivisi e forme innovative di partnership nel business. L'azione sarà sviluppata sia in generale che, come priorità, nello specifico sotto-ambito interessato allo sviluppo delle crociere e della nautica.
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Enti locali; imprese; associazioni e rappresentanti di categorie; altre istituzioni (es. centri di formazione)
<b>Tempistiche</b>	2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€300.000 Da Valutare

**Descrizione:**

- In considerazione dell'attuale debole livello di interazione fra i soggetti che costituiscono in potenza la comunità marittima e industriale, l'AdSP si attiva per un'accelerazione rapida del processo di "aggregazione" proponendo e coordinando un percorso di aggregazione basato sulla formalizzazione e promozione di un "network" (rete) industriale-marittimo partendo dai soggetti leader, secondo un modello (cluster) adottate con successo a livello internazionale.
- L'AdSP sviluppa l'innescò del network, attraverso la costituzione di un soggetto (es. associazione) e promuove dalla sua posizione di "leadership", la formazione e l'arricchimento della rete, con l'impegno diretto dei vertici e la predisposizione di risorse adeguate per gli aspetti organizzativi e promozionali e per l'alimentazione di alcuni primi "progetti di cluster" (es. mappatura dei soggetti e delle interazioni; costruzione di una visione condivisa del contesto e delle opportunità di cooperazione; organizzazione di eventi in comune)
- L'AdSP promuove, in particolare, in tempi rapidi, la formazione di un sotto-livello della rete, immaginato come sub-strato di una "partnership" di business, comprendente gruppi e soggetti attivi nei settori collegati alle crociere e alla nautica, sul modello di buone pratiche di "cruise cluster".

**Benefici attesi:**

- Accelerazione del processo di formazione di un contesto di "comunità industriale-marittima" e della sua identità; diffusione e promozione di innovazione dei processi di collaborazione e cooperazione, nel senso della partnership fra privati e fra pubblico e privati; sviluppo di analisi e di progettazione condivisa di iniziative; creazione di un gruppo di soggetti anche imprenditoriali (fornitori di servizi, ecc.) per l'auto-organizzazione coordinata del sistema di offerta rivolto al segmento crociere/nautica, ispirato alle buone prassi dei "cruise-cluster" urbane.

## 10.7. Sostenibilità Ambientale

### AZIONE 34: DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE ENERGETICA ED AMBIENTALE DEL SISTEMA PORTUALE

<b>Obiettivi</b>	Sostenibilità energetica e ambientale del Porto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP, Arpa, Cabina di Regia delle AdSP, MATTM
<b>Tempistiche</b>	Entro fine 2017
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 130.000 Da valutare

#### **Descrizione:**

Ciascuna AdSP, in base alla riforma portuale (D.Lgs. 169/2016), deve dotarsi di un Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale. Tale Documento, che deve conferire particolare rilevanza alla riduzione delle emissioni di anidride carbonica, è redatto sulla base di linee guida adottate dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e definisce l'indirizzo per l'attuazione di dettagliate misure per il miglioramento dell'efficienza energetica e l'uso di energie rinnovabili nell'ambito portuale.

Il Documento specifica nel dettaglio le singole azioni da intraprendere e per ciascuna effettua una valutazione di fattibilità tecnico-economica, anche mediante analisi costi-benefici. Illustra inoltre le modalità di coordinamento tra interventi ambientali e infrastrutturali e indica le idonee misure di monitoraggio energetico ed ambientale delle azioni.

#### **Benefici attesi:**

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- l'adempimento di un obbligo normativo;
- l'opportunità di sancire un quadro di misure volto al miglioramento della sostenibilità energetica e ambientale; misure che rappresentano fattori cruciali di competitività per ogni scalo portuale

### AZIONE 35: STUDI IN MATERIA DI COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

<b>Obiettivi</b>	Aumento dell'attrattività del porto
<b>Stakeholder coinvolti</b>	AdSP
<b>Tempistiche</b>	Bando per predisposizione di studi entro il primo trimestre 2018
<b>Costi stimati / Possibili canali di finanziamento</b>	€ 130.000 Da valutare

#### **Descrizione:**

Alla luce della Direttiva 2014/94/UE in materia di infrastrutture per i combustibili alternativi e del suo recepimento italiano attraverso il D.Lgs. n. 257/2016, che ha introdotto un Quadro strategico nazionale, gli studi in materia di combustibili alternativi potrebbero riguardare i seguenti due aspetti:

- la fornitura di **elettricità** per le navi adibite alla navigazione marittima;
- la possibilità di realizzare un punto di rifornimento per il **GNL**.

La prima ipotesi fa riferimento al Quadro strategico nazionale, che esplicitamente rimanda la valutazione sulla necessità di fornitura di elettricità nelle infrastrutture di ormeggio dei porti marittimi a una considerazione puntuale delle caratteristiche dei singoli scali. In particolare, gli elementi su cui si concentrerebbe l'analisi sarebbero rappresentati in prima istanza da approfondite considerazioni di carattere ambientale, di traffici marittimi, di generazione e disponibilità di energia elettrica dalla rete nazionale. Sebbene Taranto si possa avvantaggiare della priorità che la Direttiva assegna in questo ambito ai porti della rete centrale, appare necessario un approfondimento riguardante la domanda di elettricità e la proporzione tra i costi e i benefici attesi anche sotto il profilo ambientale, come stabilisce la stessa Direttiva. Lo studio potrebbe inoltre fornire una solida base documentale per l'aspetto dell'effettiva riduzione delle emissioni inquinanti misurabili e per l'analisi dei vantaggi di un approccio energetico integrato all'area portuale. Tale documento, infine, conterrebbe informazioni sulla sostenibilità finanziaria di un intervento in questo ambito che, oltre all'investimento iniziale in macchinari capaci di fornire energia elettrica con le caratteristiche idonee al maggior numero possibile di navi, come stabilito dal Quadro strategico nazionale, deve tenere conto della sfruttabilità dell'impianto (con la previsione di quante navi, tra quelle già pronte per poter essere alimentate da terra, approderanno nel porto in un determinato periodo) nonché del costo finale per l'utente (poiché il costo deve risultare competitivo rispetto a quello dei combustibili navali che permettono di ottemperare ai limiti di legge in materia di emissioni navali).

La seconda ricerca, invece, si fonda sull'obbligo stabilito dalla Direttiva 2014/94 per gli Stati membri di identificare un numero adeguato di punti di riferimento per GNL nei porti marittimi. Poiché il recente Quadro strategico italiano che recepisce la Direttiva propone un modello diffuso, non privilegiando i porti *core* rispetto ai porti della rete globale, il Porto di Taranto, attraverso uno studio approfondito sulle condizioni alle quali investire in un punto di rifornimento GNL sarebbe conveniente, si doterebbe di uno strumento indispensabile soprattutto nel caso in cui nascesse una competizione tra porti italiani per la realizzazione di stazioni di servizio GNL. Puntare su un punto di rifornimento di GNL potrebbe essere strategico per il Porto di Taranto perché, lungi dall'essere meramente l'adempimento di una previsione normativa, potrebbe costituire un fattore per accrescere l'attrattività dello scalo. Del resto, la possibilità di effettuare rifornimento diventerà un elemento della competizione tra porti per l'attrazione di navi alimentate a GNL, il cui numero è destinato ad aumentare.

#### **Benefici attesi:**

Gli obiettivi principali e i risultati attesi dalla realizzazione dell'intervento sono:

- l'opportunità di avere a disposizione dati e analisi aggiornati e approfonditi su temi cruciali per lo sviluppo futuro del Porto;
- l'opportunità di dotarsi di un documento che si candida a rappresentare uno strumento decisivo nella competizione con altri porti;
- l'opportunità di individuare eventuali *gap* da colmare, opere infrastrutturali su cui investire o ulteriori azioni da intraprendere.

## 11. Governance del Piano

Il presente POT, nella nuova veste metodologica rappresenta un momento di svolta nella modalità di programmazione portuale tarantina, in linea con il carattere di innovatività anche gli aspetti di *governance* affiancano a prassi consolidate, tratti distintivi. In particolare:

- un processo di aggiornamento periodico (trimestrale) con la Cabina di Regia delle Autorità di Sistema Portuale istituita presso il MIT e con l'Organismo di partenariato dell'AdSP, sull'andamento delle azioni previste nel POT volto anche fluidificare eventuali issue rilevate;
- un processo di aggiornamento annuale del POT che vede coinvolte attivamente tutte le strutture dell'AdSP in ottica di valorizzazione delle rispettive competenze;
- un processo di redazione del nuovo POT ogni 3 anni articolato con visione strategica e definizione azioni del triennio successivo, che oltre al carattere di condivisione della vision con le strutture dell'AdSP vede il coinvolgimento attivo del territorio e la rilevazione dei bisogni della comunità internazionale nonché una forte spinta alla comunicazione e diffusione in ambito locale e nazionale.

Tabella 26: Gantt delle azioni 2017-2019

ASSE	PILLAR	AZIONE	2017		2018				2019				
			III Trim.	IV Trim.	I Trim.	II Trim.	III Trim.	IV Trim.	I Trim.	II Trim.	III Trim.	IV Trim.	
A. Innovazione Digitale	Innovazione	1. FuturePORT Innovation Hub											
	Innovazione	2. Port Community System (PCS)											
	Innovazione	3. Monitoraggio ambientale											
	Innovazione	4. Cartografia operativa											
B. Infrastruttura fisica e tecnologica	Traffici, logistica e competitività	5. Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del Molo polisettoriale – adeguamento area terminal rinfuse											
	Traffici, logistica e competitività	6. Progetto Piastra portuale del porto di Taranto (5 interventi)											
	Traffici, logistica e competitività	7. Riqualificazione del Molo polisettoriale - ammodernamento della banchina di ormeggio											
	Traffici, logistica e competitività	8. Interventi per il dragaggio di 2,3 mmc di sedimenti in area Molo polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto per la cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto											
	Traffici, logistica e competitività	9. Centro servizi polivalente per usi portuali al molo San Cataldo											
	Traffici, logistica e competitività	10. Edifici per sistemazioni logistiche dei servizi tecnico-nautici in area retrostante la Darsena servizi del porto di Taranto (I e II lotto funzionale)											
	Traffici, logistica e competitività	11. Rete di raccolta e collettamento delle acque di pioggia nelle aree comuni del porto e rete idrica e fognante nella zona di Levante del porto di Taranto											
	Traffici, logistica e competitività	12. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di Levante del Molo San Cataldo e della Calata 1 del porto di Taranto											
	Traffici, logistica e competitività	13. Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di Ponente											
	Traffici, logistica e competitività	14. Bonifica ambientale aree libere del porto in rada: rimozione hot spot varco nord											
	Traffici, logistica e competitività	15. Ricostruzione dell'impalcato in C.A.P. della testata inagibile del Molo San Cataldo											
C. Accordi e partnership	Traffici, logistica e competitività; Territorio	16. Accordi e partnership per incremento dei traffici commerciali e sviluppo dell'industria locale											
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	17. Accordi e partnership per incremento dei traffici di passeggeri e sviluppo della filiera turistica											
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	18. Accordi e partnership per sviluppo di attività logistiche											
	Innovazione Territorio	19. Accordi e partnership per promozione dell'innovazione e della ricerca 20. Accordi e partnership per promozione della cultura del mare											
D. Sviluppo e miglioramento dell'offerta	Traffici, logistica e competitività	21. Benchmark sui servizi portuali Analisi competitività servizi portuali											
	Traffici, logistica e competitività	22. Costituzione di una società in-house con funzioni di operatore ferroviario											
E. Organizzazione dell'ente	Traffici, logistica e competitività	23. Riorganizzazione degli uffici e delle competenze interne											
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	24. Formazione continua del personale dell'AdSP											
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	25. Sviluppo Comunicazione interna all'Ente											
	Traffici, logistica e competitività; Territorio	26. Avvio dell'Agenzia del lavoro portuale											
F. Porto e territorio	Traffici, logistica e competitività; Territorio	27. Costituzione di un ufficio di analisi strategica, promozione e marketing, con delega allo start-up del cluster industriale-marittimo											
	Territorio	28. Programma di attività per la promozione del porto e della cultura del mare come elementi di identità urbana, e costituzione del soggetto facilitatore											
	Territorio	29. Sviluppo del "port exhibition center" e realizzazione di un sistema modulare di visite formative/turistiche al porto/area industriale Definizione e promozione di un'identità storico-culturale del Porto,											
	Territorio	30. Normazione e interventi per organizzazione di eventi in area portuale											
	Territorio	31. Piano di interventi per aree "leisure/ambientali" in ambito portuale e urbano											
G. Sostenibilità Ambientale	Territorio	32. Attività di supporto per l'attivazione dell'osservatorio BES sulla qualità della vita a Taranto											
	Territorio	33. Avvio del cluster industriale-marittimo tarantino e del "cruise-cluster"											
	Territorio, Traffici, logistica e competitività	34. Documento di pianificazione energetica ed ambientale del Sistema Portuale											
	Traffici, logistica e competitività; Innovazione	35. Studi in materia di combustibili alternativi											

Fonte: elaborazione EY

Il presente documento è stato approvato con delibera n.09/17 del Comitato di Gestione in data 19 giugno 2017.

Taranto, 19 giugno 2017

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





AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE  
DEL MAR IONIO  
*PORTO DI TARANTO*