

# PORTO DI TARANTO

## PIANO OPERATIVO TRIENNALE

### 2023-2025



**REVISIONE 2024**



Autorità di Sistema Portuale  
del Mar Ionio

Porto di Taranto



# Piano Operativo Triennale

## 2023-2025

Revisione annuale al 2024

Approvato con Delibera n. 14/2024 del Comitato di Gestione dell'AdSP del Mar Ionio in data 09/12/2024

## Elenco acronimi

<b>ADM</b> - Agenzia delle dogane e dei Monopoli	<b>OIV</b> – Organismo Indipendente di Valutazione
<b>AdSP</b> – Autorità di Sistema Portuale	<b>OST</b> – Open Space Technology
<b>AdSPMI</b> – Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto	<b>PAC</b> - Programma di Azione e Coesione
<b>AFIR</b> - Alternative Fuels Infrastructure Regulation	<b>PAI</b> - Piano di Assetto Idrogeologico
<b>AGCOM</b> - Autorità per le garanzie nelle comunicazioni	<b>PCS</b> - Port Community System
<b>AGID</b> - Agenzia per l'Italia Digitale	<b>PESTEL</b> – Political, Environmental, Social, Technological, Ecological, Legal
<b>AIVP</b> - Association Internationale Villes et Ports	<b>PIAO</b> – Piano Integrato di Attività e Organizzazione
<b>ANAC</b> - Autorità nazionale Anticorruzione	<b>PFTE</b> - Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica
<b>ATF</b> – Adeguamento Tecnico Funzionale	<b>PNIEC</b> - Piano Nazionale Integrato Energia e Clima
<b>C.A.P.</b> - Calcestruzzo Armato Precompresso	<b>PNRR</b> – Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza
<b>CDP</b> – Cassa Depositi e Prestiti	<b>POT</b> – Piano Operativo Triennale
<b>CSLP</b> - Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici	<b>PPAA</b> – Pubbliche Amministrazioni
<b>DEASP</b> – Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale	<b>PPTR</b> - Piano Paesaggistico Territoriale Regionale
<b>DIEC</b> - Dipartimento di Economia	<b>PSN</b> - Polo Strategico Nazionale
<b>D.LGS</b> – Decreto Legislativo	<b>PTPCT</b> - Piani Triennali per la Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza
<b>DPSS</b> – Documento di Programmazione Strategica di Sistema	<b>RAISE</b> - Robotics and AI for Socio-economic Empowerment
<b>DSFE</b> - DataCH Ship FootPrint Evaluator	<b>SEPAC</b> - Sistema Economico e Produttivo e delle Aree di Crisi
<b>ESA</b> – European Space Agency	<b>SMVP</b> - Sistema di misurazione e valutazione della performance
<b>ESG</b> - Environmental Social and Governance	<b>SPC</b> - Sistema Pubblico di Connettività
<b>ESPO</b> – European Sea Ports Organization	<b>SPESAL</b> - Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro
<b>EU ETS</b> – European Emissions Trading System	<b>SRM</b> - Stakeholder Relationship Management
<b>GDPR</b> - General Data Protection Regulation	<b>STP</b> - Struttura Tecnica Permanente
<b>GHG</b> - Greenhouse Gases	<b>SU.DO.CO.</b> - Sportello Unico Doganale e dei Controlli
<b>GUUE</b> - Gazzetta ufficiale dell'Unione europea	<b>SUA</b> – Sportello Unico Amministrativo
<b>IA</b> – Intelligenza Artificiale	<b>S.U.D.</b> - Sportello unico digitale
<b>IAPH</b> – International Association of Ports and Harbours	<b>SWOT/TOWS</b> – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
<b>ICE</b> - Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane	<b>TEN-T</b> - Trans-European Transport Network
<b>IPA – CBC</b> - Instrument for Pre-Accession Assistance (IPA) cross-border cooperation (CBC)	<b>TEU</b> - twenty-foot equivalent unit
<b>ITKAM</b> - Italian Chamber of Commerce for Germany	<b>TU</b> – Testo Unico
<b>LNG</b> - Liquefied Natural Gas	<b>UAE</b> – United Arab Emirates
<b>MAM</b> – Mare Adriatico Meridionale	<b>UAS</b> - unmanned aerial systems
<b>MASE</b> - Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica	<b>UE</b> – Unione Europea
<b>MIT</b> – Ministero Infrastrutture e Trasporti	<b>UK</b> – United Kingdom
<b>MOU</b> – Memorandum of Understanding	<b>USA</b> – United States of America
<b>NTA</b> – Norme Tecniche di Attuazione	<b>USSM</b> - Uffici di servizio sociale per i minorenni
<b>MARta</b> - Museo Archeologico Nazionale di Taranto	<b>VAS</b> - Valutazione Ambientale Strategica
	<b>ZES</b> – Zona Economica Speciale
	<b>ZFD</b> – Zona Franca Doganale

## INDICE

<b>PREMESSA E APPROCCIO METODOLOGICO</b> .....	2
<b>ANALISI DI CONTESTO</b> .....	3
<b>STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA E DI PROGRAMMAZIONE DELL'ADSP DEL MAR IONIO</b> .....	14
<b>IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE (2023-2025)</b> .....	17
<b>REVISIONE 2024: obiettivi di piano, aggiornamento azioni e proiezioni future</b> .....	19
Obiettivo strategico n.1: <b>BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b> .....	21
Obiettivo strategico n.2: <b>SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b> .....	22
Obiettivo strategico n.3: <b>PORTO E TERRITORIO</b> .....	23
Obiettivo strategico n.4: <b>INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA</b> .....	24
Obiettivo strategico n.5: <b>INTERNAZIONALIZZAZIONE</b> .....	25
Obiettivo strategico n.6: <b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b> .....	26
<b>NOTE CONCLUSIVE E PROIEZIONI FUTURE</b> .....	27
<b>AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2024)</b> .....	30

## PREMESSA E APPROCCIO METODOLOGICO

Il Piano Operativo Triennale (POT) è un documento di programmazione portuale con orizzonte temporale triennale. Previsto dalla L. 84/94, il POT è finalizzato alla definizione della condotta istituzionale, strategica, organizzativa e operativa di ciascuna Autorità di Sistema Portuale ed è soggetto a revisione annuale.

Il **Piano Operativo Triennale (POT) 2023-2025 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio** è stato approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 04/2023 in data 6 aprile 2023. Il documento integrale è disponibile per il download al seguente [link](#).

Il **POT 2023-2025** giunge alla prima revisione annuale guardando il periodo di vigenza da aprile 2023 a dicembre 2024, con l'obiettivo di adeguare le strategie di sviluppo dell’AdSP alle concrete esigenze operative derivanti dai mutamenti del contesto, dagli aggiornamenti normativi occorsi, dal reale andamento delle attività.

Il presente documento rendiconta, quindi, lo stato di avanzamento delle azioni di piano e fornisce informazioni sui risultati raggiunti nel periodo di vigenza del POT anticipando, altresì, una proiezione della missione istituzionale da attuare nell’ultimo periodo di vigenza della programmazione.

Così come il complesso processo di redazione del POT 2023-2025 ha visto l’indispensabile coinvolgimento dell’intero staff dell’AdSP - che ha instaurato una proficua collaborazione con il team di esperti esterni incaricato della redazione, composto da figure di spicco del mondo accademico internazionale e profili professionali con alta specializzazione nei temi della portualità e dello shipping - per la revisione annuale si è ritenuto opportuno aggiornare e ricostituire il gruppo di lavoro interno all’AdSPMI che ha provveduto a definire le modalità operative di redazione del documento e delineare la roadmap del processo.

### Il contesto euromediterraneo

#### *La crisi del mar rosso e le sue ripercussioni sui trasporti*

- Nel periodo di indagine del presente documento revisionale, l'escalation della tensione in Medio Oriente ha avuto un impatto non trascurabile sui volumi di traffico movimentati dai principali porti del Mediterraneo Orientale, del Golfo di Aden e dello stesso Mar Rosso, regioni che risultano essere geograficamente più vicine al canale di Suez, via marittima i cui transiti si sono praticamente dimezzati in un anno a causa del re-routing delle spedizioni verso il Capo di Buona Speranza. Il più evidente impatto che la crisi del Mar Rosso ha avuto sul commercio globale è quello dell'aumento dei costi (quasi quadruplicati) del trasporto rispetto a ottobre 2023. Gli attacchi Houthi lungo lo stretto di Bab el-Mandeb, dove transita il 12% del commercio mondiale e il 40% delle merci tra Asia ed Europa, hanno reso questa rotta difficilmente praticabile, costringendo le compagnie di navigazione a dirottare le navi attraverso il Capo di Buona Speranza e incrementando i tempi di transito fino a 10 giorni.
- Tra gennaio e giugno 2024, i transiti medi giornalieri di Suez si sono ridotti a 37 passaggi dai 71 dell'anno precedente. Le navi container hanno subito una diminuzione del 69% dei passaggi, le Car Carrier dell'84% e le LNG del 93%. Queste tensioni hanno avuto un impatto significativo sulle rotte e sui costi delle materie prime, influenzando la fluidità delle catene logistiche globali.<sup>1</sup>
- Lo scenario per cui le rotte commerciali sono state dirottate verso il Capo di Buona Speranza ha portato a un aumento del 30% nei tempi di trasporto e a un innalzamento delle tariffe di spedizione fino a sette volte rispetto ai livelli precedenti la crisi. I porti del Mediterraneo, soprattutto quelli posizionati nella parte orientale, sono improvvisamente diventati periferici rispetto alla rotta principale Asia – Europa che prima attraversava Suez ora circumnaviga l'Africa. Le soluzioni adottate dalle compagnie di navigazione – come l'aumento della capacità e la velocizzazione delle navi - sono ormai esaurite. Anche l'uso del trasporto aereo, che ha visto un aumento delle spedizioni dall'Asia agli Emirati Arabi Uniti per la distribuzione in Europa, non riesce a compensare l'impatto sulle merci a basso valore e alto volume, che dipendono principalmente dal trasporto marittimo. In questo scenario, le compagnie di navigazione tendono sempre più a diversificare le rotte per evitare future crisi simili, con un moderato spostamento verso corridoi commerciali alternativi. In tale critico contesto, nell'ambito dei porti italiani restano ulteriormente sfavoriti quelli sulla rotta passante per Suez a vantaggio di quelli del versante tirrenico, raggiungibili passando per lo stretto di Gibilterra.
- Nell'ambito delle relazioni internazionali dell'AdSPMI, il tema della crisi del Mar Rosso e della crisi geopolitica che ha coinvolto i traffici marittimi nel Mediterraneo ha caratterizzato il dialogo attivo ed il confronto con altri stakeholder dell'area Med. In particolare, l'AdSP MI, anche attraverso la voce del proprio cluster portuale, ha preso parte ad un sondaggio relativo all'impatto della Crisi del Mar Rosso sui traffici portuali, promosso nel primo trimestre del 2024 dall'associazione MEDPorts<sup>2</sup> che rappresenta 30 Autorità Portuali e oltre 200 fra i porti del Mediterraneo. Gli esiti della survey – partecipata da 14 membri dell'Associazione - dimostrano che il 64,3% dei porti che hanno partecipato al sondaggio ha subito un impatto considerato *non forte* e caratterizzato da un ritardo nei tempi di trasporto. Tale ritardo è risultato molto più frequente per le navi porta-container (81,1%) e molto meno per le porta-rinfuse (9,1%) e le navi da crociera (9,1%). I porti sui quali la suddetta crisi ha avuto un impatto *significativo* (35,7% di quelli che hanno risposto al sondaggio), costringendo le navi a deviare la propria rotta verso il Capo di Buona Speranza, hanno subito riduzioni di traffico, cancellazione di approdi e ritardi medi di una settimana (21,4% dei casi), fra una e due settimane (42,95%) e nel 35,7% dei casi ritardi superiori alle due settimane.
- Per quanto riguarda il porto di Taranto, l'impatto della Crisi del Mar Rosso sui traffici è difficilmente rilevabile, in considerazione del preesistente calo dei traffici degli ultimi anni. Ad ogni modo l'Ente trasmette mensilmente al Ministero competente, per il tramite di Assoporti, i dati sulle movimentazioni utili a monitorare l'influenza della suddetta crisi sull'andamento generale dei traffici.

<sup>1</sup> <https://media-publications.bcg.com/Whats-Next-for-Container-Shipping-in-the-Red-Sea-Crisis.pdf>

<sup>2</sup> <https://medports.org/blog/2024/01/24/medports-association-issues-a-statement-addressing-the-on-going-red-sea-disruption/>

### **Consiglio UE: adottato definitivamente il nuovo Regolamento TEN-T**

- Il 13 giugno 2024 il Consiglio dell'Unione Europea ha adottato in via definitiva l'atteso Regolamento TEN-T che ha ridefinito gli orientamenti dell'UE per lo sviluppo della **rete transeuropea dei trasporti**<sup>3</sup>. Obiettivo del nuovo regolamento è costruire una rete dei trasporti affidabile, continua e di alta qualità che garantisca, grazie al suo alto valore aggiunto europeo, una connettività sostenibile in tutta Europa senza interruzioni fisiche, strozzature e collegamenti mancanti.
- Per l'Italia, è stato confermato l'ormai consolidato ruolo di hub logistico euromediterraneo: la nostra penisola è, infatti, attraversata da ben 5 corridoi europei di trasporto: lo **Scandinavo-Mediterraneo**, in cui il Porto di Taranto è scalo "core" del collegamento che da Helsinki giunge sino a Malta; il **Mediterraneo**, che taglia il continente in orizzontale ed arriva in Ucraina; il **Mare del Nord-Reno-Mediterraneo**, che unisce Genova ai Porti del nord-Europa; il Corridoio **Mar Baltico-Mar Adriatico**, arricchito, sul lato italiano, dal prolungamento della "**Dorsale Adriatica**" fino a Bari (ulteriore elemento di **vantaggio per Taranto** che può contare sulla vicina dorsale adriatica anche per i collegamenti ferroviari); ed il nuovo **Corridoio dei Balcani Occidentali**, cui l'Italia è connessa da nord, grazie all'inserimento della sezione "Trieste-Lubiana" e da sud, con la nuova tratta "Bari-Durazzo-Skopje—Sofia".
- Si è ottenuto l'incremento della rete dei **nodi urbani** salita a 50 unità, con l'inclusione tra questi anche di **Taranto**.
- E' stato ottenuto l'inserimento di numerose sezioni ferroviarie in rete Globale (*comprehensive*): ad esempio la chiusura dell'anello ferroviario nel sud della Sicilia che collega i nodi di Caltanissetta, Agrigento, Licata, Gela, Pozzallo e Siracusa, le sezioni "Aosta- Chivasso", "Brindisi-Taranto" e le tre sezioni transfrontaliere "Fossano-Cuneo-confine francese-Ventimiglia".
- Anche i nodi sono stati ampliati con l'inserimento di ulteriori 7 nuovi porti in rete Globale: Capri, Ischia, Ponza, Porto Empedocle, Porto Santo Stefano e Procida e Villa San Giovanni affiancato a Reggio Calabria. Tra i terminali merci se ne evidenziano 4 in rete Centrale: Ferneti, Santo Stefano di Magra, Agognate affiancato a Novara e Segrate a Milano e 12 in rete Globale (Busto Arsizio-Saconago insieme a Gallarate, Bergamo Cortenuova, Cremona PLB e Piadena, Faenza, Foggia Incoronata, Forlì Cesena Villa Selva, Marzaglia, Ortona, Castelguelfo insieme a Parma già esistente, Pordenone e Portogruaro).
- La rete italiana Globale vede poi l'inclusione di 3 nuovi aeroporti (Isola D'Elba, Perugia e Rimini in sostituzione di Forlì) e l'esclusione di Brescia.

### **Altri elementi sul commercio marittimo globale**

- Si è assistito di recente ad una **crescita positiva del commercio globale via mare**: nel 2023, i traffici sono aumentati del 2,2%, raggiungendo 12,3 miliardi di tonnellate. Le previsioni indicano un ulteriore incremento del 2,4% nel 2024 e del 2,6% nel 2025.<sup>4</sup>
- Nonostante la crisi del Mar Rosso il **Mediterraneo resta ancora protagonista indiscusso** nelle rotte marittime tra oriente e occidente dimostrando la resilienza del settore. Le stime prevedono una crescita media annua dei traffici container del Mediterraneo di poco più del 3% fino al 2028, superiore alla media mondiale del 2,5%.
- Il traffico marittimo a corto raggio ha registrato un record europeo nel Mediterraneo, con quasi 600 milioni di tonnellate movimentate.
- Il Drewry World Container Index ha registrato un aumento significativo, superando i 5.100 dollari il 20 giugno 2024, con un **incremento del 233% in un anno**. Parallelamente, i primi 20 vettori marittimi container al mondo hanno quasi raddoppiato la loro quota di mercato, passando dal 48% nel 2012 al 91% nel 2024. I processi di integrazione verticale e orizzontale hanno visto investimenti di 5 miliardi di euro nel 2023.
- L'utilizzo di carburanti alternativi ha continuato a progredire, con il **6,5% della flotta in navigazione in grado di utilizzare nuovi propellenti meno inquinanti**. Questa percentuale è prevista raggiungere il 25% entro il 2030, tenendo conto dei target previsti dal [Regolamento UE sull'infrastruttura per i combustibili alternativi \(AFIR\)](#) che ingloba le previsioni del pacchetto Fit for 55% e del [Regolamento \(UE\) 2023/1804](#)

<sup>3</sup> <https://www.consilium.europa.eu/it/press/press-releases/2024/06/13/trans-european-transport-network-ten-t-council-gives-final-green-light-to-new-regulation-ensuring-better-and-sustainable-connectivity-in-europe/>

<sup>4</sup> Fonte: Rapporto 2024 "Italian Maritime Economy" a cura di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi. A luglio 2024, il 50,3% di tutti gli ordini di navi riguarda unità che utilizzano combustibili alternativi, rispetto al 10,7% del 2017.

- **European Union Emissions Trading System - EU ETS**. Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra (**European Union Emissions Trading System - EU ETS**) è il principale strumento adottato dall'Unione europea per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 nei principali settori industriali e nel comparto dell'aviazione. Il sistema è stato introdotto e disciplinato nella legislazione europea dalla Direttiva 2003/87/CE (Direttiva ETS) che avrà un impatto significativo sui porti dell'area euromediterranea che saranno chiamati a rispettare i nuovi limiti europei.

## Il contesto nazionale

### **Porti e Shipping in Italia**

- Si conferma l'importanza dei porti e dello shipping italiani, **con il 28% dell'import/export in valore e il 50% in quantità che utilizza vettori marittimi**. Il settore Ro-Ro ha mostrato una crescita del 56% nel decennio, confermandosi un'eccellenza italiana.
- Inoltre, il 47% del traffico marittimo del Paese passa attraverso i porti delle regioni del sud, evidenziando il ruolo strategico del Mezzogiorno.<sup>5</sup>
- **Riforma del sistema portuale nazionale.** Si attende, nel 2025, la riforma dei porti, a valle delle nomine per i presidenti di Autorità di sistema portuale commissariate o con i vertici in scadenza. Tra gli obiettivi, la semplificazione degli iter procedurali, istituzionali e amministrativi. Si ipotizza una revisione della governance delle Autorità portuali per avvicinarsi ad un nuovo modello idoneo ad attrarre investimenti, anche privati, per valorizzare il patrimonio pubblico di rilievo strategico e capace di rendere operativi gli interventi di innovazione digitale già previsti nel PNRR, volti a migliorare l'efficienza dei porti italiani e a favorire l'interoperabilità tra i diversi attori coinvolti. In discussione anche la natura giuridica dell'ente di coordinamento e quello delle Authority.
- **ETS in Italia.** A valle dell'entrata in vigore della Direttiva ETS, il 15 ottobre 2024, è entrato in vigore in Italia il Decreto Legislativo 10 settembre 2024, n. 147 che ha aggiornato la normativa in materia di emissioni inquinanti, recependo diverse direttive europee sulle emissioni di modifica della storica "Direttiva Emissioni" (direttiva 2003/87/CE), seguendo i principi fissati nella legge di delegazione europea 2022-2023. Il sistema di scambio di quote di emissione di gas serra sarà infatti esteso al settore del trasporto marittimo e un nuovo ETS II sarà parallelamente applicato ai trasporti stradali e alle costruzioni per quanto riguarda le emissioni dei riscaldamenti degli edifici. A livello più generale, il decreto prevede anche che dal 1° gennaio 2025, i soggetti regolamentati per poter operare siano muniti di apposita autorizzazione ad emettere gas serra, rilasciata dal Comitato ETS II. Per i soggetti già in attività, la domanda andava presentata entro lo scorso 30 settembre. Entro il 30 aprile 2025, poi, i soggetti regolamentati dovranno comunicare le emissioni storiche corrispondenti alla quantità di combustibili immessi in consumo per l'anno 2024. Il mercato delle emissioni partirà dal 2027.

### **La "ZES unica"**

- Con il decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023 n. 162, è stata istituita la Zona Economica Speciale (ZES) Unica per il Mezzogiorno, che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna, così subentrando alle precedenti 8 ZES operanti negli anzidetti territori.
- I compiti precedentemente attribuiti ai Commissari Straordinari di Governo sono stati trasferiti alla Struttura di Missione ZES - al cui interno sono state individuate due Direzioni - e il cui operato ricade sotto la supervisione del Coordinatore della Struttura anzidetta, con l'obiettivo di garantire un rilancio unitario delle attività produttive del territorio delle regioni del Mezzogiorno.
- Attraverso lo Sportello unico digitale ZES, denominato S.U.D. ZES, istituito presso la Struttura di Missione, piccole, medie e grandi imprese possono presentare istanza di Autorizzazione Unica per la realizzazione di progetti di investimento nelle aree comprese nella ZES Unica (e nell'ambito delle aree di competenza del Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto), potendo beneficiare di agevolazioni sia fiscali che procedurali.
- Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituita, inoltre, la Cabina di regia ZES con compiti di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio.
- La presenza della ZES unica, unitamente alla Zona Franca Doganale, rappresentano strumenti di grande valore strategico per gli operatori che intendono insediarsi nel porto di Taranto o utilizzare le aree portuali e retroportuali per implementare attività produttive, commerciali o di servizi, potendo godere di benefici esclusivi, di natura doganale, commerciale, finanziaria e logistico-operativa. Gli strumenti agevolativi della Zona Franca Doganale previsti dalla normativa comunitaria vigente consentono di detenere, stoccare e manipolare, nella condizione più favorevole, merci allo stato estero in sospensione

<sup>5</sup> Fonte: Rapporto 2024 "Italian Maritime Economy" a cura di SRM - Studi e Ricerche per il Mezzogiorno.

dei tributi doganali (dazio, Iva, accise e sovrainposte di confine) e senza limitazioni di tempo. L'AdSP MI, in qualità di Gestore della ZFD, per incentivare l'appetibilità dei vantaggi fornirà, ai concessionari che faranno richiesta del regime, le migliori condizioni informatizzate per i procedimenti logistici e doganali. A tal proposito si sta attivando un sistema di funzionamento software altamente digitalizzato, già interoperabile con il Port Community System e con il sistema di interoperabilità doganale, pronto ad interfacciarsi con la contabilità di magazzino del futuro concessionario.

### ***Green Ports e transizione energetica: Taranto come hub energetico del Mediterraneo***

- In linea con le direttive UE, le Autorità Portuali sono invitate a cogliere le opportunità offerte dagli Stati Membri per dare forma a nuovi modelli di business nel consumo energetico e nei sistemi di produzione dell'energia (*green ports*) con l'obiettivo di rendere più ecologiche le attività di trasporto interno e mantenere la "*license to operate*" delle comunità territoriali.
- L'anno 2023 ha segnato una tappa significativa per il progresso dell'Unione Europea nella sua agenda di sostenibilità. La Commissione Europea, con il pacchetto "Fit for 55", ha compiuto un importante passo avanti nella riduzione della carbon footprint dell'UE, adottando iniziative chiave come il regolamento marittimo FuelEU e l'estensione del sistema di scambio di quote di emissione dell'UE (EU ETS) al settore marittimo a partire da gennaio 2024.
- L'implementazione di progetti dedicati all'economia circolare e alla riduzione dei rifiuti legati alle attività portuali, ad esempio, diventerà una questione chiave per tutti i porti del mondo, soprattutto nell'area dell'UE.
- Larga parte del focus della programmazione portuale da parte delle Autorità Portuali europee è chiamata a convergere verso l'aumento della sostenibilità delle operazioni portuali, promuovendo una crescente attenzione per i trasporti interni ecologici e sostenibili.
- Il Rapporto Ambientale 2024 di ESPO – *European Sea Ports Organization*<sup>6</sup> pone in evidenza le sfide ambientali affrontate dai porti europei: il posizionamento del cambiamento climatico costituisce la principale preoccupazione in tema ambientale per i porti europei.
- Il Documento Energetico Ambientale di Sistema Portuale (DEASP) dell'AdSP MI ha identificato come elementi fondamentali su cui fare leva per raggiungere gli obiettivi energetici e ambientali dell'Ente *l'innovazione, l'efficientamento energetico, la produzione e il consumo di energia da fonti rinnovabili* nonché *lo sviluppo dei carburanti alternativi e LNG*.
- L'AdSPMI si è dotata del software DataCH Ship FootPrint Evaluator (DSFE) per stimare, in tempo reale, i quantitativi di gas serra (GHG) emessi dalle navi che scalano il porto di Taranto.
- Il servizio "*Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto*" avviato nel 2023 - finanziato in parte con fondi PAC Infrastrutture e Reti 2014-2020 - grazie all'installazione di sensori per il rilievo continuo della qualità dell'acqua marina, dell'acqua sotterranea e dell'aria, punta ad ottenere un quadro multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare, mediante l'elaborazione dei Big Data (dati grezzi) acquisiti a seguito del monitoraggio integrato delle diverse matrici ambientali considerate.
- Tra gli interventi di rilievo – sostenuti anche a valere sul PNRR - l'elettificazione delle banchine (cold ironing), la riduzione dei consumi energetici degli edifici, delle strutture e delle infrastrutture portuali, lo sviluppo di misure volte a implementare l'efficientamento energetico e impianti di produzione di energia da fonte rinnovabile.
- Nel periodo di analisi del presente documento, l'Ente ha risposto all'*Avviso Pubblico per acquisire manifestazioni di interesse per l'individuazione di aree demaniali marittime da destinare alla realizzazione di infrastrutture per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti* emanato dal Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) in data 18 Aprile 2024. Con tale Avviso, il MASE invitava le AdSP italiane a candidarsi al fine di raggiungere gli obiettivi di transizione energetica per promuovere lo sviluppo della tecnologia eolica offshore nei porti di competenza, favorire lo sviluppo di un'economia più sostenibile e promuovere l'innovazione nel settore marittimo, anche attraverso la realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle

<sup>6</sup> [RAPPORTO AMBIENTALE 2024 di ESPO – European Sea Ports Organization](#)

infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica navale per la produzione di energia eolica in mare. A tale scopo, il CSLP ha rilasciato, con prot. n. 75/2024, parere positivo sulla proposta di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) presentata dall'AdSP (cfr. scheda azione n. 16).

- L'AdSP MI ha presentato una candidatura congiunta con l'AdSP MAM per i porti di Taranto e Brindisi con il coordinamento della Regione Puglia concretizzando una iniziativa che va nella direzione della valorizzazione delle risorse di cui lo scalo ionico dispone per aspirare allo status di hub energetico nell'area del Mediterraneo.
- Il disegno strategico sotteso è quello di creare intorno al Porto di Taranto una rete di connessioni che, da un lato, faccia leva su un sistema logistico integrato - e basato su una rete di strutture specializzate in grado di intercettare il traffico marittimo - e, dall'altro, su un sistema manifatturiero che sia in grado di favorire la crescita economica del territorio circostante. Un esempio è quello della **Piattaforma Logistica** rientrante nel più ampio progetto della Piastra Portuale di Taranto e per la quale il Comitato di Gestione dell'Ente, lo scorso 5 novembre 2024, ha unanimemente espresso parere favorevole in relazione alla concessione dell'infrastruttura alla Società Vestas Blades Italia Srl per la durata di nove anni ([news](#)).

## Focus sul contesto locale

### *L'andamento dei traffici nel Porto di Taranto: aprile 2023 – ottobre 2024*

L'attuale revisione del POT analizza un periodo che abbraccia sia una parte del 2023, che l'intero anno 2024, considerando l'andamento dei traffici fino all'ultima rilevazione disponibile (ottobre 2024).

La movimentazione merci nel porto di Taranto nel 2023 è stata caratterizzata da una ulteriore contrazione delle attività di produzione dell'acciaieria che, come noto è il principale player nel porto di Taranto. Nel corso dell'anno 2023 il numero degli altoforni in funzione è stato gradualmente ridotto e, da dicembre, ne è rimasto in funzione soltanto uno, comportando una consistente riduzione tanto nell'approvvigionamento delle materie prime, quanto nell'esportazione di prodotti siderurgici e residui d'altoforno.

Per quanto riguarda i **primi 10 mesi del 2024**, i traffici sono stati ancora molto influenzati dalla riduzione delle attività dell'acciaieria e dall'incertezza sul futuro del polo siderurgico, a seguito del via libera del governo all'amministrazione straordinaria richiesta dall'azionista pubblico ed alla conseguente nomina dei commissari, avvenuta nei primi mesi dell'anno.

### **ANNO 2023**

Nel 2023 la **movimentazione complessiva delle merci** risulta sostanzialmente invariata rispetto a quella del 2022, in un quadro di trend negativo dei traffici nel porto di Taranto che perdura da diversi anni.

Il volume dei traffici del 2023 è stato pari a 14.610.600 tonnellate, con un incremento pari allo 0,3% (+37'839 tonn.) rispetto alle 14.572.761 tonnellate dell'anno 2022 ed è costituito per circa il 51,5% da rinfuse solide, per il 19,5% da merci varie e per il 29% da rinfuse liquide.

Un buon incremento di **rinfuse liquide** (+19%), passate dalle 3.550.559 tonnellate del 2022 alle 4.225.956 tonnellate del 2023, ha compensato il calo di **rinfuse solide** da 7.944.214 a 7.531.170 tonnellate (-5,2%), portando ad un incremento del totale delle rinfuse del 2,3% (da 11.494.773 a 11.757.126 tonnellate).

Tale incremento ha beneficiato dei precedenti lavori di manutenzione della raffineria, che avevano comportato una riduzione dei volumi nel 2022.

Le **merci varie** sono state caratterizzate complessivamente da un calo di circa il 7%, passando dalle 3.077.988 tonnellate del 2022 alle 2.853.474 tonnellate del 2023, con la componente in contenitori che si è ridotta del 37,2% (178.299 rispetto a 283.847 tonnellate del 2022).

Pur in presenza di un evidente calo nella movimentazione di merci in **container**, il numero di contenitori movimentati nel 2023 risulta significativamente aumentato rispetto a quello del 2022 (+54,6%), con 40.625 TEU movimentati nel 2023 rispetto ai 26.269 TEU del 2022, in virtù dell'arrivo della nuova compagnia di navigazione Kalypso, compagnia posta in liquidazione alla fine del 2023. Tale incremento in numero di TEU, in contrapposizione al calo delle merci movimentate in termini di peso, è indice di una crescente movimentazione di contenitori vuoti, passata dal 13% sul totale TEU movimentati nel 2022 al 60% del 2023.

I dati del 2023 mostrano, inoltre, che la componente di traffico container in **transhipment** è passata dal 73% del 2022 al 24% del 2023, facendo salire la quota di traffico intermodale del 2023 (import ed export) al 76% dei TEU movimentati, rispetto al 27% del 2022. L'intermodalità si sviluppa quasi interamente su gomma (circa 71% del totale TEU movimentati), con una piccola quota di trasporto ferroviario pari al 5%, non ancora presente nel 2022.

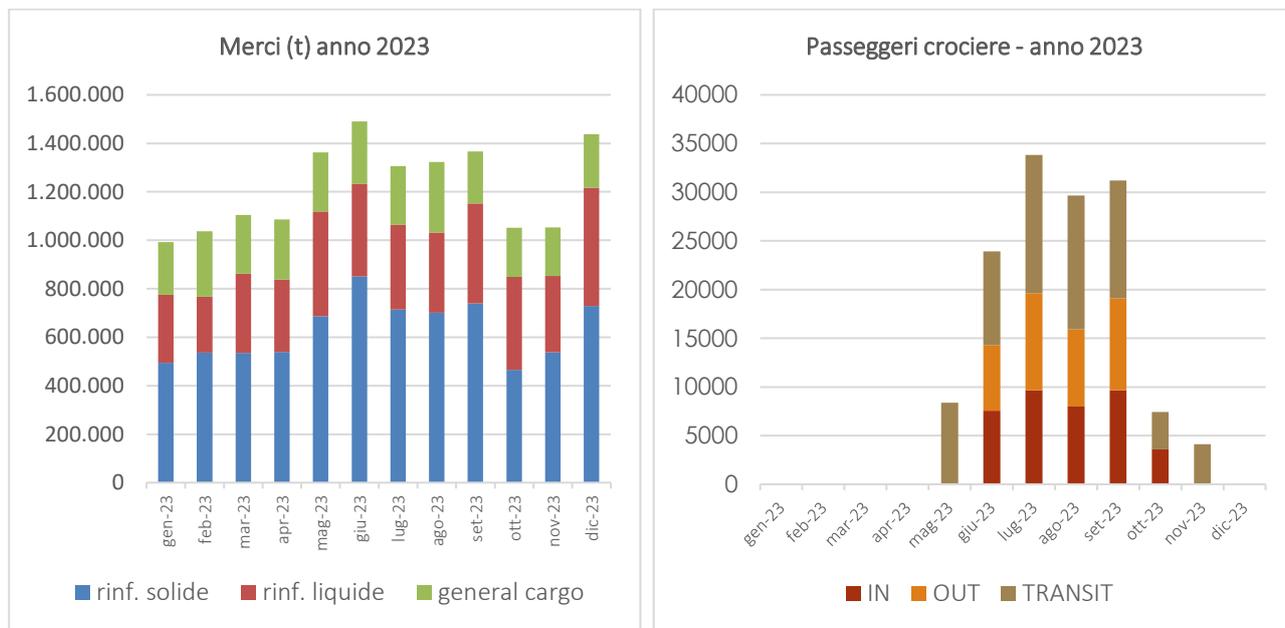
Nel 2023 le **navi** arrivate e partite dal porto sono state in totale **1.794 unità**, con un leggero incremento rispetto al 2022 (+1,8%), conclusosi con 1763 accosti.

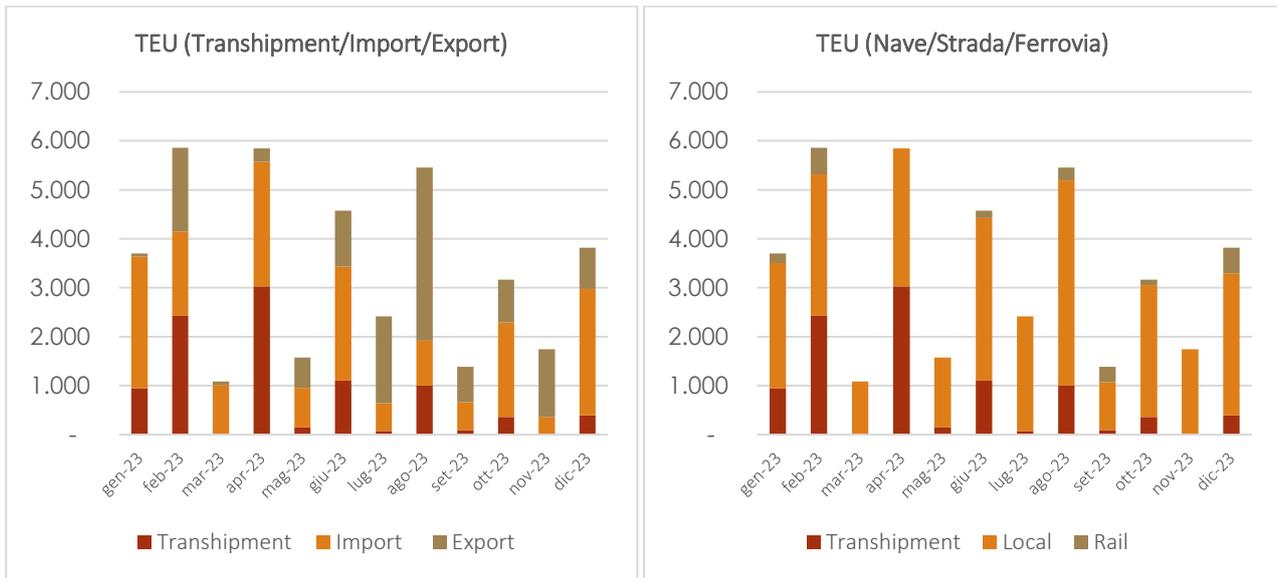
Per quanto riguarda il **traffico crocieristico**, il 2023 fornisce l'ulteriore conferma della maturità di Taranto come destinazione crocieristica, atteso che l'incremento dei crocieristi rispetto al 2022 (+27%), con 138.548 passeggeri rispetto ai 108.810 del 2022, deriva in gran parte dai 72.536 passeggeri imbarcati e sbarcati (+634%) rispetto ai 9.886 del 2022, in linea con le previsioni di crescita di Taranto come home-port. Questo grazie alla strategia di Costa Crociere di far diventare Taranto punto di imbarco per i passeggeri internazionali, scelta che ha comportato interventi di adeguamento del terminal crociere per garantire idonei servizi per un maggiore afflusso di passeggeri in arrivo e partenza dal porto di Taranto.

La stagione crocieristica si è conclusa il giorno 1 novembre con un numero di accosti - 38 - inferiore rispetto ai 54 del 2022 (-30%), inclusi due doppi scali, nei quali sono state accolte contemporaneamente nel porto di Taranto le navi Costa Pacifica e Marella Explorer.

La stagione crocieristica ha visto protagoniste 7 compagnie rispetto alle 9 del 2022: Celebrity Cruises, Costa Crociere, Marella Cruises, Noble Caledonia, Norwegian Cruise Line, P&O Cruises, Sea Cloud.

Di seguito si riportano i grafici degli andamenti mensili dei vari traffici del 2023:





### ANNO 2024 (gennaio – ottobre)

Le **merci complessive movimentate** (9.607.920 tonnellate rispetto alle 12.119.578 dei primi 10 mesi 2023), infatti, hanno subito un calo complessivo del 20,7% a causa del consistente decremento delle merci varie non containerizzate passate da 2.277.407 a 1.379.720 tonnellate (-39,4%), vale a dire i prodotti siderurgici (coils, ecc.), e delle rinfuse solide (-26,8%) la cui movimentazione si è ridotta da 6.264.047 a 4.586.819 tonnellate, in particolar modo quelle in arrivo (-31,5%) con 3.941.963 tonnellate nei primi 10 mesi del 2024 contro le 5.751.980 dello stesso periodo 2023.

Particolare interesse nella categoria “general cargo” ed in quella delle navi Ro-Ro riveste il nuovo traffico di autoveicoli avviato in **ottobre 2024**: si tratta di una diversificazione dell’attività del concessionario del terminal container, riguardante veicoli nuovi prodotti in Turchia e destinati al mercato algerino e francese. I primi 2 sbarchi hanno già movimentato complessivamente oltre 1500 autoveicoli, lasciando ben sperare in un possibile sviluppo di questa tipologia di traffico. (News Shipping Italy <sup>7</sup>)

Le **rinfuse liquide** movimentate sono in leggero incremento rispetto allo stesso periodo del 2023 (+2,1%), con 3.495.321 tonnellate movimentate contro le 3.424.846 dei primi 10 mesi 2023.

Il traffico contenitori ha registrato un significativo calo (-56,3%), con 15.339 TEU movimentati rispetto ai 35.062 dei primi 10 mesi 2023, associato però ad un modesto calo nella movimentazione delle merci in **container** (-5,8%), passata da 153.278 a 144.356 tonnellate, in virtù della già accennata movimentazione di contenitori vuoti del 2023.

Nel 2024, il traffico **transshipment** è tornato ad essere la componente principale della movimentazione, pari al 52% dei TEU movimentati, rispetto al 24% del 2023, lasciando al trasporto intermodale il restante 48% dei TEU, che nel 2023 pesava per il 76%.

<sup>7</sup> <https://www.shippingitaly.it/2024/10/21/secondo-sbarco-di-veicoli-al-san-cataldo-container-terminal-che-ora-spera-nellautomotive/>

L'intermodalità per il 2024 si è sviluppata quasi totalmente fra mare e gomma (93,7% rispetto al 71% dei primi 10 mesi 2023), mentre la quota nave-ferrovia pesa poco più del 6% del traffico intermodale (5% per il 2023), pari al 3% dei TEU movimentati.

Di particolare rilievo, anche per i **primi 10 mesi del 2024**, è la movimentazione di **contenitori vuoti** che, se per il transhipment contano meno del 6% dei TEU movimentati, per la parte intermodale costituiscono quasi il 55%, per arrivare a circa l'86% dei TEU delle movimentazioni nave-ferrovia.

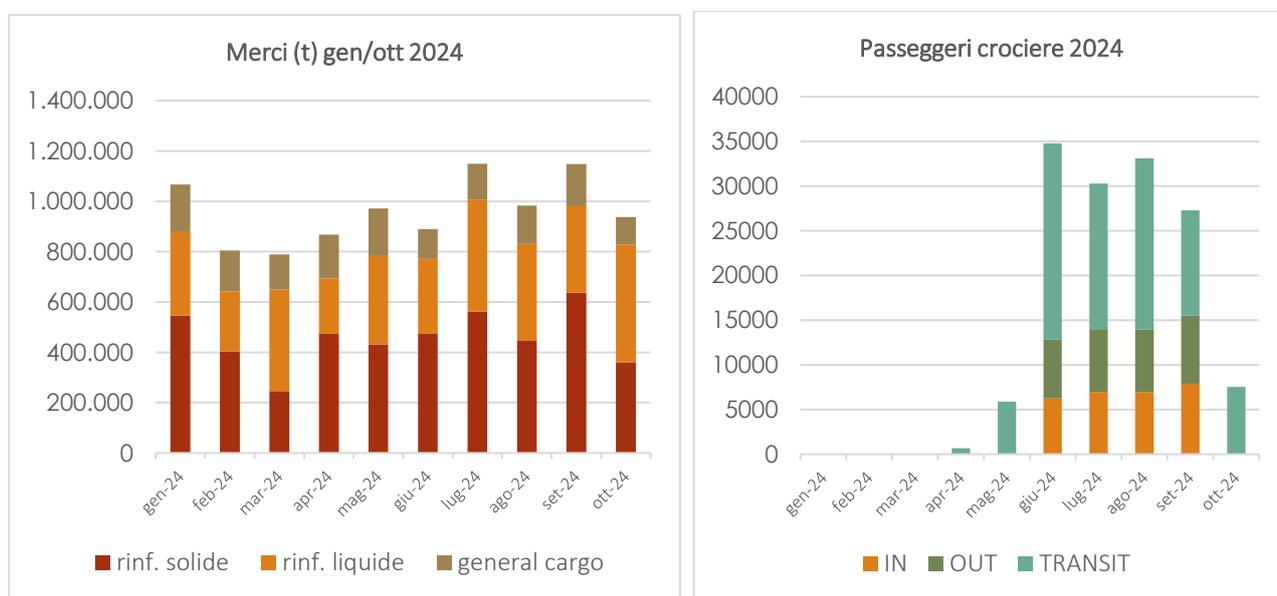
Anche il numero di **navi** arrivate e partite nel 2024 (primi dieci mesi) risulta complessivamente in calo (-12,1%), con 1'338 accosti contro i 1'523 dello stesso periodo del 2023.

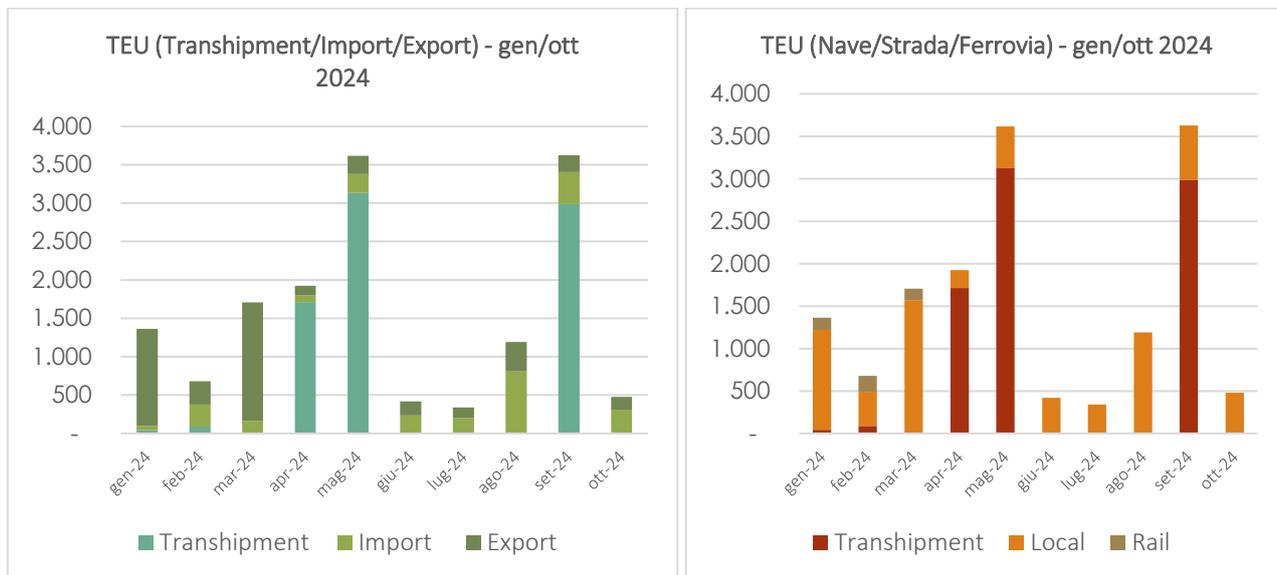
Riguardo al **traffico crociere**, invece, la stagione conclusa il 9 ottobre ha fatto registrare un ulteriore incremento dei passeggeri complessivi (+0,7%), portando il totale a 139'511 passeggeri, rispetto ai 138.548 della stagione 2023. Cresce sensibilmente il numero dei transiti (+26%) a fronte di un calo del 22,3% del traffico home port (imbarchi e sbarchi), dovuto alla riduzione di toccate della compagnia Costa Crociere, ancora una volta comunque protagonista della stagione crocieristica come nel 2023 e che ha confermato Taranto come porto di imbarco e sbarco per un totale di 16 scali dal 9 giugno al 22 settembre.

La stagione crocieristica è stata caratterizzata da un numero di approdi di navi da crociera pari a 45 (+18,4%) rispetto ai 38 del 2023 e da 4 doppi scali, per la prima volta tutti al molo San Cataldo, grazie ai lavori di ripristino delle quote dei fondali del lato di levante.

Le compagnie crocieristiche che hanno scalato il porto di Taranto nel 2024 sono state 9: Azamara Cruises, Costa Crociere, Marella Cruises, MSC Cruises, Noble Caledonia, Oceania Cruises, P&O Cruises, Ritz-Carlton Yacht Collection e Tui Cruises.

Anche per il periodo del 2024 considerato, si riportano di seguito gli andamenti mensili dei traffici:





Per il 2025, la riattivazione di un secondo altoforno a metà ottobre 2024 da parte dell'acciaieria induce un cauto ottimismo su un possibile incremento dei traffici, sia in termini di merci sbarcate (materie prime per l'altoforno come rinfuse solide) sia di general cargo imbarcato (prodotti finiti dell'acciaieria). A conferma di ciò, nei primi giorni di novembre è approdata a Taranto la nave "Very Large Ore Carrier" Gemma, bloccata a Singapore per oltre 3 anni, con un carico di oltre 300 mila tonnellate di minerale di ferro proveniente dal Brasile (News Shipmag<sup>8</sup>).

Riguardo al traffico crocieristico, le previsioni per il 2025 indicano un numero di toccate pari a 37 rispetto alle 45 del 2024, con il numero dei passeggeri complessivi previsti in calo di circa il 9%. Le compagnie crocieristiche previste per la stagione 2025 saranno 8 rispetto alle 9 del 2024.

Di seguito si riporta un riepilogo dei dati relativi al traffico crociere degli anni 2023 e 2024, nonché quelli previsionali per la stagione 2025.

Traffico crocieristico	2023	2024	2025 (previsione)
n. accosti	38	45	37
n. passeggeri complessivi	138.548	139.511	127.428
transiti	66.012	83.174	82.428
home port	72.536	56.337	45.000
sbarchi	38.452	28.060	22.500
imbarchi	34.084	28.277	22.500
n. compagnie	7	9	8

<sup>8</sup> <https://www.shipmag.it/acciaierie-ditalia-in-as-dal-brasile-e-arrivata-a-taranto-la-nave-gemma/>

I principali strumenti di pianificazione strategica e programmazione dell'AdSP del Mar Ionio, complementari al vigente [Piano Operativo Triennale 2023-2025](#), sono i seguenti:

- **Documento di Programmazione Strategica di Sistema – [DPSS dell'AdSPMI](#)** . L'art. 5 della L.84/91 e s.m.i. disciplina il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema. Con la L. 156/2021 viene introdotto il carattere programmatico del documento, trasformandolo in Documento di Programmazione Strategica di Sistema che per l'AdSPMI è stato adottato dal Comitato di Gestione in data 18-04-2024 con delibera n.03/2024. In esito alle attività di redazione, condivisione e conseguente adozione del DPSS, come indicato, è stata indetta la Conferenza di Servizi finalizzata al conseguimento del parere del Comune e della Regione territorialmente interessati, per la conseguente approvazione del Documento. Si prevede che detta attività venga conclusa nel 2024 e che nel primo trimestre del 2025, si possano avviare le attività necessarie all'approvazione del documento presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge 84/1994.
- **Piano Regolatore di Sistema Portuale – [PRP del Porto di Taranto](#)**: è lo strumento di pianificazione delle aree portuali e retro-portuali individuate e delimitate nel DPSS, ovvero è lo strumento che designa l'ambito e l'assetto di tali aree e le caratteristiche e la destinazione funzionale delle stesse (art. 5 della L. 84 del 1994, come modificato dal D.L. n. 121/2021).
- **Direttiva annuale sull'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale**. Nel quadro degli obiettivi strategici generali, si inseriscono annualmente gli obiettivi stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di Sistema Portuale.

Per l'anno 2023 con la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 105 in data 18 aprile 2023 sono stati individuati i seguenti obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale:

OBIETTIVI STRATEGICI GENERALI 2023:
<p><b>Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all'esercizio finanziario 2023:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ realizzazione del crono-programma approvato relativo all'avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2023;</li> <li>▪ riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT;</li> <li>▪ attuazione interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare provvedere alla pubblicazione dei bandi di gara in coerenza con gli obiettivi fissati nei documenti di riferimento e aggiudicazione degli interventi secondo le tempistiche previste.</li> </ul>
<p><b>Istituzione dello Sportello unico amministrativo:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ ottimizzazione del funzionamento dello Sportello unico amministrativo (SUA).</li> </ul>
<p><b>Procedere alla semplificazione e la standardizzazione, a livello nazionale, delle procedure amministrative nell'ambito delle attività delle Autorità di sistema portuale:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mappatura delle metodologie adottate in relazione ai singoli procedimenti amministrativi riconducibili alle attività dell'Autorità di sistema portuale.</li> </ul>
<p><b>Adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica Amministrazione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ in conformità alle previsioni dell'articolo 33-septies, comma 1- bis, del decreto- legge 18 ottobre 2012, n.179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221, ed al fine di accelerare la realizzazione del progetto descritto nella M3C2</li> </ul>

del PNRR “Digitalizzazione della catena logistica”, provvedere all’ avvio del processo di migrazione dei sistemi informatici verso altra infrastruttura in possesso dei requisiti fissati con regolamento dell’Agenzia per la cybersicurezza.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha comunicato, con nota del 15 marzo 2024, il pieno raggiungimento degli obiettivi assegnati per il 2023 al Presidente dell’AdSP del Mar Ionio, Prof. Avv. Sergio Prete, attribuendo il punteggio massimo totale pari al 100%.

Per l’anno 2024 gli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell’emolumento dei Presidenti delle Autorità di sistema portuale sono stati individuati con la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 43 in data 20 febbraio 2024.

OBIETTIVI STRATEGICI GENERALI 2024	stato di avanzamento al 30.11.2024
<p><b>Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all’esercizio finanziario 2024:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ realizzazione del crono-programma approvato relativo all’avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche- Annualità 2024;</li> <li>▪ riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT;</li> <li>▪ in attuazione interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare procedere con la cantierizzazione degli interventi aggiudicati secondo le tempistiche previste.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 100%</li> <li>▪ 100%</li> <li>▪ 80%</li> </ul>
<p><b>Prevenzione e repressione della corruzione nella Pubblica Amministrazione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potenziare la trasparenza dei contratti pubblici, prevedendo che la pubblicazione degli atti non avvenga in ordine temporale di emanazione degli stessi, ma ordinando le pubblicazioni per appalto, in modo che l'utente e il cittadino possano conoscere l'evolversi di un contratto pubblico, con allegati tutti gli atti di riferimento;</li> <li>▪ erogare, in favore dei dipendenti, una specifica formazione in tema di anticorruzione, trasparenza ed etica pubblica.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 100%</li> <li>▪ 100%</li> </ul>
<p><b>Sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ potenziare le attività di controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all’articolo 6-bis, comma 1, lettera c), della Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante “Riordino della legislazione in materia portuale” e le sue successive modifiche ed integrazioni (in particolare il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16,17 e 18, delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 100%</li> </ul>
<p><b>Adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica Amministrazione:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ attuare, entro 30 giugno 2024, interventi di realizzazione o di sviluppo volti alla progettazione e implementazione di PCS o loro evoluzioni applicative;</li> <li>▪ adesione alla PSN ovvero contrattualizzazione entro il 31.12.2024 della migrazione dei sistemi PCS delle Autorità di sistema portuale secondo i requisiti di cui alla determinazione del 15 dicembre 2021, n.628, dell’Agenzia per l’Italia digitale e alla determina del 18 gennaio 2022, n.307, dell’Agenzia per la cybersicurezza nazionale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 100%</li> <li>▪ 100%</li> </ul>

- Il Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) – [PIAO 2024-2026](#). È il documento di programmazione unitario che deve essere adottato dalle amministrazioni di cui all’art. 1, co. 2, del d.lgs. n.165/2001 con più di cinquanta dipendenti, entro il 31 gennaio di ogni anno, al fine di assicurare la qualità e la trasparenza dell’attività amministrativa e migliorare la qualità dei servizi ai cittadini e alle

imprese e procedere alla costante e progressiva semplificazione e reingegnerizzazione dei processi anche in materia di diritto di accesso (art. 6, co. 1, del decreto-legge 9 giugno 2021, n. 80). Costituisce un documento unico di programmazione e governance nel quale sono confluiti i diversi strumenti di programmazione: PIANO DELLA PERFORMANCE, PIANO DELLA PREVENZIONE DELLA CORRUZIONE E DELLA TRASPARENZA, PIANO DEI FABBISOGNI DI PERSONALE e PIANO ORGANIZZATIVO DEL LAVORO AGILE (POLA).

- **PROGRAMMAZIONE DELLE ACQUISIZIONI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO** Con il decreto n.116/2023 del 17-10-2023 sono stati approvati i [PROGRAMMI DELLE ACQUISIZIONI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO 2024-2026](#): il *programma triennale 2024-2026 dei lavori pubblici e degli acquisti di forniture e servizi* unitamente all' *elenco annuale lavori 2024*. Con il decreto n.70/2024 del 09-07-2024 sono stati adottati gli *aggiornamenti/variazioni del programma triennale dei lavori pubblici e il programma triennale degli acquisti di beni e servizi*, per gli anni 2024-2026 nonché l' *aggiornamento/variazione dell'elenco annuale dei lavori*, per l'anno 2024. Con il decreto n.96/2024 del 18-10-2024 sono stati approvati i [PROGRAMMI DELLE ACQUISIZIONI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR IONIO 2025-2027](#): il *programma triennale 2025-2027 dei lavori pubblici e degli acquisti di forniture e servizi* unitamente all' *elenco annuale lavori 2025*.
- **Bilancio Previsionale** – [Bilanci dell'AdSPMI](#) rappresenta il documento nel quale viene regolamentato, nel rispetto dei principi di efficienza, economicità e qualità dei servizi, l'impiego delle risorse finanziarie disponibili per perseguire obiettivi di performance organizzativa, in coerenza con la pianificazione pluriennale delle attività di cui ai citati documenti programmatici.

#### **ULTERIORI DOCUMENTI STRATEGICI E OPERATIVI DI RIFERIMENTO DELL'ADSP DEL MAR IONIO**

- [Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale \(DEASP\)](#): l'AdSP prevede di avviare le procedure per aggiornare il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) il cui ultimo aggiornamento risale ad agosto 2022
- [Report di Sostenibilità dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio](#)
- [Sistema di Gestione Ambientale](#)
- [Piano dell'Organico del Porto](#)
- [Relazione Annuale 2023](#)

Il POT 2023-2025 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, puntando a ottimizzare la capacità di programmazione dell’Ente, all’aumento della competitività del Porto di Taranto e allo sviluppo di un ecosistema portuale innovativo, passa attraverso l’analisi dell’insieme delle risorse e asset disponibili - effettuata considerando le variabili macroeconomiche destinate a incidere sulla posizione strategica e di mercato a livello nazionale, europeo e internazionale del Porto di Taranto nel medio termine (3-5 anni) - per pianificare la condotta istituzionale, strategica, organizzativa e operativa dell’Ente.

Per la redazione del vigente POT, l’AdSPMI si è avvalsa del supporto specializzato di un gruppo di lavoro di esperti internazionali afferenti alla iniziativa accademica web-based, **PortEconomics** ([porteconomics.eu](http://porteconomics.eu)), tra i quali **Theo Notteboom**, *Chair Professor presso la Ghent University, co-founder e co-director di PortEconomics*; **Thanos Pallis**, *Professore di “Port & Maritime Economics and Policy” presso la University of Piraeus*, **George Vaggelas**, *Partner e consulente di “Ports and Shipping Advisory” e ricercatore presso il Dipartimento “Shipping, Trade and Transport” della University of the Aegean* e **Giovanni Satta**, *Professore Associato di Economia e Gestione delle Imprese presso il Dipartimento di Economia (DIEC) dell’Università degli Studi di Genova (UNIGE)*, quest’ultimo responsabile del team di consulenti esterni della TIM10.

La composizione del POT 2023-2025 dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha trovato leva nell’applicazione della metodologia di analisi PESTEL (*Political, Economic, Social, Technological, Environmental, Legal*) che, in breve, esamina appunto i fattori politici, economici, sociali, tecnologici, ambientali e legali che possono avere un impatto significativo sulle industrie e sui business legati al porto. Dette analisi hanno consentito di addivenire alla formulazione della **SWOT (Strengths – Weaknesses - Opportunities – Threats) Analysis** e della consequenziale **matrice TOWS** che è stata utilizzata per identificare una combinazione di fattori interni (punti di forza e di debolezza) e fattori esterni (opportunità e minacce).

In particolare, l’esito dell’analisi SWOT prende forma nell’allegato n.1 come **“Port Manifesto”** ovvero la presentazione, in chiave sintetica, delle principali progettualità, attività e interventi di cui tener conto ai fini dell’attuazione della politica di sviluppo sostenibile da attuare nell’arco triennale 2023-2025.

S-O	W-O	S-T	W-T
<p><b>SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA:</b></p> <p>4. Monitoraggio ambientale. 5. La transizione energetica del Porto di Taranto.</p> <p><b>PORTO E TERRITORIO:</b></p> <p>6. Relazioni porto-città: inte(g)razione fra infrastruttura fisica, comunità sociale e tessuto urbano. 10. Gestione del demanio.</p> <p><b>INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA:</b></p> <p>11. Il PNRR quale strumento di ulteriore infrastrutturazione nel Porto. 12. Efficientamento, ottimizzazione e manutenzione delle infrastrutture esistenti e valorizzazione delle aree greenfield e sottoutilizzate del Porto.</p> <p><b>INTERNAZIONALIZZAZIONE:</b></p> <p>14. Promozione, marketing e relazioni internazionali: interventi a supporto del posizionamento del Porto di Taranto nei mercati globali.</p> <p><b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY:</b></p> <p>20. Analisi e ottimizzazione dei processi connessi agli organi di governance dell’AdSP. 22. Sviluppo e gestione delle risorse (umane, tecnologiche e finanziarie).</p>	<p><b>BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL PORT OPERATIONS:</b></p> <p>2. Interoperabilità del Port Community System e Infrastruttura 5G.</p> <p><b>SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA:</b></p> <p>3. Circular economy.</p> <p><b>INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA:</b></p> <p>13. Programmazione strategica di sistema del Porto di Taranto.</p> <p><b>INTERNAZIONALIZZAZIONE:</b></p> <p>16. Ecosistema innovativo del Porto di Taranto: accompagnamento dall’as-is al to be.</p> <p><b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY:</b></p> <p>19. Sviluppo della cultura del risultato (performance). 23. Avvio e piena operatività dell’Agenzia ex art. 17, co. 5, L. 84/94.</p>	<p><b>PORTO E TERRITORIO:</b></p> <p>7. Open Port - Exhibition Center del Porto di Taranto: from virtual to reality. 8. Sviluppo del waterfront. 9. Sensibilizzazione in materia di sicurezza.</p> <p><b>INTERNAZIONALIZZAZIONE:</b></p> <p>15. Comunicazione istituzionale: dal consolidamento della brand identity all’organizzazione di eventi.</p> <p><b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY:</b></p> <p>17. Environmental, Social, Governance: Taranto città portuale sostenibile. 21. Monitoraggio e rendicontazione delle procedure ZES in corso.</p>	<p><b>BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL PORT OPERATIONS:</b></p> <p>1. Creazione ed implementazione di una banca dati dei pareri giuridici.</p> <p><b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY:</b></p> <p>18. Creazione e compilazione checklist di autocontrollo e monitoraggio delle procedure di affidamento sopra e sottosoglia comunitaria.</p>

Nell'ambito del processo decisionale che ha portato alla progettazione e alla definizione della struttura del POT 2023 - 2025, sono stati coinvolti non solo esperti del settore e professionisti esterni, ma anche direttamente i membri del cluster portuale marittimo di Taranto e tutti gli altri stakeholder portuali rilevanti.

Le attività di stakeholder engagement – interviste, focus group, eventi pubblici, ricerca sul campo - implementate per garantire concretamente la partecipazione degli stakeholder interni ed esterni rispetto all'intera elaborazione degli obiettivi strategici e delle azioni prioritarie da includere nel POT 2023-2025, sono state uno step metodologico fondamentale per giungere alla formulazione di un documento finale in grado di incorporare pienamente le prospettive, aspettative e opinioni di tutti i portatori di interesse che gravitano intorno al porto di Taranto.

Con il POT 2023-2025 l'Ente ha confermato l'intenzione di proseguire il percorso verso una governance sostenibile, nella convinzione che orientare il proprio operato sulle direttrici dell'*ESG (Environment, Social, Governance)* sia la strategia più efficace per evolvere e favorire la crescita e lo sviluppo dello scalo. Il tema della sostenibilità abbraccia — anche processi interni afferenti a dinamiche di governance istituzionale. In tale ottica l'AdSPMI intende coordinare ogni azione coniugando, in termini di accountability, il dovere etico e istituzionale di rendicontare il proprio operato e l'utilizzo di risorse finanziarie, professionali, progettuali e tecnico-economiche.

## REVISIONE 2024: obiettivi di piano, aggiornamento azioni e proiezioni future

Nella fase di definizione dell'agenda dello sviluppo del Porto di Taranto per il triennio 2023- 2025 è stato definito un set di **23 azioni** connesse ai **6 obiettivi strategici** individuati quali driver prioritari per il ciclo programmatico in corso, al fine di promuovere la più ampia sostenibilità dei processi e delle azioni nel medio-lungo periodo, anche attraverso la promozione di politiche inclusive integrate quali elementi per accrescere la fiducia e l'accountability istituzionale.

### Revisione 2024 delle azioni di piano

La tabella che segue illustra il riepilogo sintetico delle principali revisioni e modifiche delle azioni afferenti a ciascuno degli obiettivi inclusi nel Piano Operativo Triennale 2023-2025: riassume il processo di revisione effettuato nel 2024 e dà atto del nuovo set di *azioni di piano*. Alcune azioni sono state confermate (✓), altre sono state razionalizzate o comunque modificate (↻), altre eliminate (✗). Sono state, infine, individuate nuove azioni (📌), guardando alla programmazione che l'Ente realizzerà nell'ultima annualità di vigenza del Piano. Includendo le 4 nuove azioni inserite nella revisione, **il numero totale delle schede è stato aggiornato a 27**.

Tabella riepilogativa della revisione 2024 delle azioni di piano del POT 2023-2025

✓ azione confermata      ✗ azione eliminata      ↻ azione modificata      📌 azione nuova

AZIONI DI PIANO (POT 2023-2025)			AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2024)	
OBIETTIVO	AZIONE		AZIONE	
1. BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS	1. CREAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE DI UNA BANCA DATI DEI PARERI GIURIDICI	✗	Le attività previste dall'azione sono state completate	
		📌	New 1. ELABORAZIONE E GESTIONE DI UNA NEWSLETTER IN MATERIA DI CONTRATTI PUBBLICI	
	2. INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G	↻	New 2. INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G	
2. SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA		↻	New 3. INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM	
	3. CIRCULAR ECONOMY	✓	New 4. DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DOCUMENTALE DELL'ENTE	
	4. MONITORAGGIO AMBIENTALE	✓	5. CIRCULAR ECONOMY	
3. PORTO E TERRITORIO	5. LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO	✓	6. MONITORAGGIO AMBIENTALE	
	6. RELAZIONI PORTO-CITTÀ: INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA, COMUNITÀ SOCIALE E TESSUTO URBANO	✓	7. LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO	
	7. OPEN PORT- EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: FROM VIRTUAL TO REALITY	✓	8. RELAZIONI PORTO-CITTÀ: INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA, COMUNITÀ SOCIALE E TESSUTO URBANO	
	8. SVILUPPO DEL WATERFRONT	✓	9. OPEN PORT- EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: FROM VIRTUAL TO REALITY	
	9. SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA	✓	10. SVILUPPO DEL WATERFRONT	
	10. GESTIONE DEL DEMANIO	✓	11. SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA	
			12. GESTIONE DEL DEMANIO	

AZIONI DI PIANO (POT 2023-2025)			AZIONI DI PIANO (REVISIONE 2024)
OBIETTIVO	AZIONE		AZIONE
4. INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA	11.IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO	✓	13. IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO
	12. EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD/ SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO	✓	14. EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD/ SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO
	13.PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO	✓	15. PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO
		📌	New 16. NUOVI ORIZZONTI SOSTENIBILI: DIVERSIFICAZIONE E INNOVAZIONE NEL PORTO DI TARANTO
5. INTERNAZIONALIZ ZAZIONE	14.PROMOZIONE, MARKETING E RELAZIONI INTERNAZIONALI: INTERVENTI A SUPPORTO DEL POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI TARANTO NEI MERCATI GLOBALI	✓	17. PROMOZIONE, MARKETING E RELAZIONI INTERNAZIONALI: INTERVENTI A SUPPORTO DEL POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI TARANTO NEI MERCATI GLOBALI
	15.COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.	✓	18. COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.
	16.ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS IS AL TO BE	✓	19. ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS IS AL TO BE
6. GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY	17.ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE	✓	20. ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE
	18.CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTO SOGLIA COMUNITARIA	✓	21. CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTO SOGLIA COMUNITARIA
		📌	New 22. CONTRATTI PUBBLICI: MISURE PREVENTIVE PER LA TRASPARENZA E LA CREAZIONE DI VALORE PUBBLICO INTERNO
	19.SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)	✓	23. SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)
	20. ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP	✓	24. ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP
	21.MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES IN CORSO	🔄	Modificata 25. MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES/ZFD IN CORSO
	22.SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)	✓	26. SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)
	23.AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL'AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94	✓	27. AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL'AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94

Azione aggiornata con inserimento dei riferimenti alla ZFD

Nell'ambito della presente revisione annuale del POT 2023-2025, l'aggiornamento delle *azioni di piano* fornisce evidenza dello stato di avanzamento delle attività, delle criticità emergenti e delle prospettive per il 2025, rilevanti per ciascun obiettivo strategico.

## Obiettivo strategico n.1: BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS

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

**Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Business intelligence e digital operations"**

[News del 06.09.2024 - ZFD: Completate le attività di digitalizzazione nel porto di Taranto](#)

Il modulo di Gestione Zona Franca Doganale si integra al PCS già in produzione su PSN come da obiettivi del MIT e PNRR e permetterà di gestire i flussi delle merci sia in entrata che in uscita dai siti posti in area di Zona Franca Doganale, nonché i possibili trasferimenti tra Zone Franche Doganali.

Nel corso della presente revisione annuale, si è ritenuto di scindere l'azione **"INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G"** in due diverse schede di dettaglio, in particolare: **"INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G"** con focus sugli interventi infrastrutturali e tecnologici mentre l'altra **"INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM"** si focalizza sui sistemi informativi portuali.

Si è ritenuto, inoltre, di legare al medesimo obiettivo due nuove azioni:

- **"ELABORAZIONE E GESTIONE DI UNA NEWSLETTER IN MATERIA DI CONTRATTI PUBBLICI"** con la quale la *Direzione Legale e Contratti* dell'AdSPMI si propone di individuare le principali novità giurisprudenziali in materia di contratti pubblici, predisporre una sintesi delle informazioni salienti e condividerle internamente mediante l'elaborazione e gestione di una newsletter;
- **"DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DOCUMENTALE DELL'ENTE"** volta a implementare, in linea con le linee guida *AGID – Agenzia per l'Italia Digitale* - per l'accessibilità e la sicurezza informatica, una gestione integrata e personalizzabile delle pratiche e dei flussi operativi e documentali, favorendo l'efficienza, la trasparenza e la collaborazione tra i diversi stakeholder dell'AdSP.

 - **new** Azione n. 1: Elaborazione e gestione di una newsletter in materia di contratti pubblici.

 - **new** Azione n. 2: Infrastruttura tecnologica e 5G

 - **new** Azione n. 3: Interoperabilità del Port Community System.

 - **new** Azione n. 4: Digitalizzazione dei processi di gestione documentale dell'Ente.

## Obiettivo strategico n.2: **SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA**

Tra gli obiettivi strategici di sviluppo individuati dall'AdSP del Mar Ionio nel vigente POT 2023 - 2025, il tema della sostenibilità e della transizione energetica e ambientale è stato ritenuto tra gli obiettivi chiave della strategia di sviluppo portuale dell'AdSP. L'incremento della sostenibilità delle attività portuali richiede la progettazione e l'implementazione di nuovi modelli di business incentrati su obiettivi connessi alla tutela del pianeta e della vita umana. In quest'ottica, l'AdSP mira a rendere il Porto di Taranto un hub energetico sostenibile, basandosi su investimenti di tipo "green" e "smart".

**Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Sostenibilità e transizione ecologica ed energetica"**

[NEWS DEL 29.10.2024: Comunicazione di disponibilità aree demaniali nel porto di Taranto: modalità di presentazione istanze per la realizzazione di impianti di produzione di energia solare](#)

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto (AdSPMI) rende nota la disponibilità di aree demaniali marittime da destinare alla realizzazione di impianti di produzione di energia solare *on shore* e *off shore*.

Il parco di azioni incluse in tale obiettivo è rimasto invariato e le schede che seguono (*dall'azione n. 5 all'azione n. 7*) forniscono un aggiornamento di quanto accaduto nel periodo di vigenza del POT, dalla sua approvazione e sino alla finalizzazione del presente documento revisionale.

- **Azione n. 5: Circular economy**
- **Azione n. 6: Monitoraggio ambientale**
- **Azione n. 7: La transizione energetica del Porto di Taranto**

### Obiettivo strategico n.3: PORTO E TERRITORIO

Con l'Obiettivo strategico n.3: **PORTO E TERRITORIO**, nel vigente POT 2023-2025, "l'AdSP ha puntato sulla promozione di iniziative e attività volte ad avvicinare il Porto di Taranto alla comunità locale e ad integrare le rispettive politiche di sviluppo." Tale processo di integrazione è stato avviato sia attraverso la creazione di nuove relazioni con il cluster imprenditoriale locale, sia attraverso lo sviluppo di partnership internazionali con enti e realtà impegnate nel contesto della valorizzazione delle città portuali.

#### Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Porto e Territorio"

- [NEWS DEL 05.11.2024: "Piattaforma Logistica" del porto di Taranto: parere favorevole del comitato di gestione alla domanda di rilascio concessione demaniale da parte di Vestas Blades Italia s.r.l.](#)

Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha unanimemente espresso parere favorevole in ordine alla domanda di rilascio di concessione demaniale marittima ex art. 36 cod. nav. da parte di VESTAS BLADES ITALIA S.r.l. – UNIPERSONALE ai fini dell'assentimento, per la durata di nove anni, del compendio denominato "Piastra Portuale di Taranto".

- [NEWS DEL 25.10.2024: Il Porto di Taranto saluta l'edizione 2024 dei Taranto Port Days: migliaia di visitatori per i due giorni del porto dedicati all'inclusione.](#)

Si è da poco conclusa la sesta edizione dei Taranto Port Days (TPD), evento organizzato dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto con il patrocinio del Comune di Taranto e del Comando Interregionale Marittimo Sud della Marina Militare, in collaborazione con l'Associazione The International Propeller Club - Port of Taras.

Le azioni chiave individuate dal vigente POT (dall'azione n. 8 all'azione n. 12) sono state, pertanto, confermate ed è stato fornito un aggiornamento in relazione alle attività poste in essere sino al dicembre 2024.

- **Azione n. 8: Relazioni porto-città: inte(g)razione fra infrastruttura fisica, comunità sociale e tessuto urbano**
- **Azione n. 9: Open Port - Exhibition center del porto di Taranto: *from virtual to reality***
- **Azione n. 10: Sviluppo del waterfront**
- **Azione n. 11: Sensibilizzazione in materia di sicurezza**
- **Azione n. 12: Gestione del demanio**

#### Obiettivo strategico n.4: **INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA**

Con particolare riferimento all'obiettivo strategico "Infrastrutture fisica e Logistica", l'Ente, oltre all'azione di ammodernamento e potenziamento dell'infrastruttura fisica del Porto di Taranto, ha dato avvio ad una serie di azioni che si propongono di svolgere un ruolo chiave nell'implementazione dei collegamenti intermodali e nel rafforzamento delle attività logistiche nelle aree portuali e retroportuali - favorendo l'efficacia della ZES unica e della ZFD nonché anche con il sistema di trasporto e logistica intermodale - al fine di rendere posizionare lo scalo jonico in modo competitivo sia a livello nazionale che internazionale, traendo vantaggio dalla presenza del porto quale nodo core del Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e della recente estensione del corridoio Baltico-Adriatico sino a Bari.

#### **Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Infrastruttura Fisica e Logistica"**

- [News del 03.05.2024 - Parere favorevole del Comitato di Gestione dell'AdSPMI in merito alla presentazione della candidatura del Porto di Taranto quale hub energetico nell'area del mediterraneo.](#)

L'AdSP MI presenterà una candidatura congiunta con l'AdSP MAM per i porti di Taranto e Brindisi con il coordinamento della Regione Puglia con cui sono già in corso le valutazioni tecniche e amministrative nell'ambito dell'avviso pubblico, emanato dal MASE per promuovere lo sviluppo della tecnologia eolica offshore nei porti di competenza, favorire lo sviluppo di un'economia più sostenibile e promuovere l'innovazione nel settore marittimo.

- [News del 14.12.2023: Presentato il DPSS – Documento di Programmazione Strategica di Sistema](#)

L'Autorità di Sistema Portuale Mar Ionio ha affidato la redazione del DPSS – Documento di Programmazione Strategica di Sistema alla società TPS Pro srl.

La presente revisione annuale ha visto l'inserimento di una nuova azione che si aggiunge a quelle già incluse nel POT e che sono state aggiornate in linea con gli sviluppi intervenuti nel periodo di vigenza del Piano. Le schede relative all'obiettivo "Infrastrutture fisica e Logistica" (dall'azione n. 13 all'azione n. 17) presentano, quindi, il dettaglio delle quattro azioni strategiche di cui si compone l'obiettivo.

- **Azione n. 13: Il PNRR quale strumento di ulteriore infrastrutturazione del porto**
- **Azione n. 14: Efficientamento, ottimizzazione e manutenzione delle infrastrutture esistenti e valorizzazione delle aree greenfield/sottoutilizzate del porto**
- **Azione n. 15: Programmazione strategica di sistema del Porto di Taranto**
- 🔗 **new** **Azione n. 16: Nuovi orizzonti sostenibili: diversificazione e innovazione nel Porto di Taranto.**

## Obiettivo strategico n.5: INTERNAZIONALIZZAZIONE

Anche durante il periodo oggetto della revisione annuale del vigente POT 2023-2025, l'AdSP ha svolto un'intensa attività di marketing volta ad aumentare i livelli di internazionalizzazione dell'organizzazione, partecipando a numerose iniziative digitali, conferenze ed eventi settoriali, per aprire opportunità di crescita nel contesto nazionale, europeo e mediterraneo.

### Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Internazionalizzazione"

- [News del 30.06.2024 - Doppio accosto al molo San Cataldo: grande lavoro di squadra nel porto di Taranto](#)  
È entrata nel vivo la stagione crocieristica del Porto di Taranto che quest'oggi ha ufficializzato un traguardo importante per lo sviluppo dei traffici nello scalo. Per la prima volta, infatti, al Molo San Cataldo è stato consentito l'approdo contemporaneo di due grandi navi da crociera: la *Fascinosa* di Costa Crociere (lato di ponente) e la *Mein Schiff 5* di TUI (lato di levante), quest'ultima al suo maiden call nello scalo jonico.
- [News del 14.05.2024 - Netherlands Port Development mission to Italy](#)  
Missione di incoming e networking di successo, quest'oggi nel porto di Taranto, ove è stata accolta la delegazione di istituzioni e aziende olandesi, coordinata dal Consolato Generale del Regno dei Paesi Bassi e guidata dal Console Onorario per la Regione Puglia - Segretario Generale del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise, Dr. Massimo Salomone che si è reso promotore dell'iniziativa che prevede la visita di quattro porti italiani.

Le schede di cui all'obiettivo strategico "Internazionalizzazione" (dall'azione n. 16 all'azione n. 18) sono state confermate e aggiornate in base alle diverse strategie di business networking e attività di promozione a livello internazionale attuate:

- **Azione n. 17: Promozione, marketing e relazioni internazionali: interventi a supporto del posizionamento del porto di Taranto nei mercati globali.**
- **Azione n. 18: Comunicazione istituzionale: dal consolidamento della brand identity all'organizzazione di eventi.**
- **Azione n. 19: Ecosistema innovativo del porto di Taranto: accompagnamento dall'*as is al to be*.**

## Obiettivo strategico n.6: GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY

Nel periodo di vigenza del POT, l'Ente ha messo in atto una serie di azioni e di attività volte all'approfondimento e alla sperimentazione di progettualità e modelli di welfare in grado di favorire la costruzione di una rete stabile attorno all'Ente e consolidare, intorno allo scalo jonico, la funzione di hub di innovazione e sviluppo territoriale, anche in chiave di sostenibilità sociale. Ciò anche attraverso una serie di iniziative volte ad accrescere i margini di accountability dell'Ente, individuando nella trasparenza quale elemento comune dell'*agere* istituzionale dell'AdSP MI.

### Spotlight: le principali news del biennio legate all'obiettivo "Governance e accountability"

- [News del 06.03.2024: Lavoratori portuali di Taranto, oggi a Taranto la sottoscrizione del Protocollo d'Intesa tra Regione Puglia e Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio](#)  
Il Protocollo – frutto del lavoro congiunto svolto dalle Sezioni Formazione, Lavoro e Aree di Crisi della Regione Puglia in raccordo con il Comitato regionale per il Monitoraggio del Sistema Economico e Produttivo e delle Aree di Crisi (Sepac) – risponde all'esigenza di individuare un percorso di sostegno per i 330 ex lavoratori dell'ex terminalista del Porto di Taranto, la cui indennità di mancato avviamento risulta in scadenza imminente (31-03-2024).
- [News del 27.11.2023 - "LA DISPARITÀ DI GENERE È VIOLENZA?" Riflessioni e opportunità di emancipazione: nasce a Taranto un tavolo di comunità](#)  
In occasione della *Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza sulle donne* (25 novembre 2023), la città portuale di Taranto apre un nuovo ponte di dialogo e riflessione, a fronte della volontà di donne, professionisti, enti e istituzioni del territorio che hanno individuato nelle tematiche di genere e di pari opportunità, un elemento su cui sviluppare azioni divulgative trasversali e congiunte, in grado di generare processi virtuosi di emancipazione culturale, sociale e professionale

Le relative azioni di piano sottese all'obiettivo "Governance e Accountability" (dall'azione n. 19 all'azione n. 26) sono state riviste e aggiornate come segue:

- **Azione n. 20: Environmental, social, governance: Taranto città portuale sostenibile.**
- **Azione n. 21: Creazione e compilazione checklist di autocontrollo e monitoraggio delle procedure di affidamento sopra e sottosoglia comunitaria.**
- ** Azione n. 22: Contratti pubblici: misure preventive per la trasparenza e la creazione di valore pubblico interno.**
- **Azione n. 23: Sviluppo della cultura del risultato (performance).**
- **Azione n. 24: Analisi e ottimizzazione dei processi connessi agli organi di governance dell'AdSP.**
- ** Azione n. 25: Monitoraggio e rendicontazione delle procedure ZES / ZFD in corso.**
- **Azione n. 26: Sviluppo e gestione delle risorse (umane, tecnologiche e finanziarie).**
- **Azione n. 27: Avvio e piena operatività dell'agenzia ex art. 17, co. 5, l. 84/94.**

## NOTE CONCLUSIVE E PROIEZIONI FUTURE

Con la revisione annuale del vigente Piano Operativo Triennale, l'AdSP MI ha illustrato i principali avanzamenti raggiunti dall'Ente rispetto alla strategia di sviluppo sottesa al documento programmatico adottato nell'aprile 2023 e con cui l'Autorità, rispondendo alle previsioni della vigente normativa del Sistema Portuale Italiano, ha inteso tracciare il corso del triennio che andrà a chiudersi nel 2025.

L'insieme dell'analisi di contesto inclusa nel Piano e la ridefinizione delle azioni di Piano offrono una fotografia del Porto di Taranto e dei piani di sviluppo promossi dall'Ente con lo scopo di accompagnare una crescita sostenibile e competitiva dello scalo. È evidente come l'andamento dei traffici nel biennio 2023-2024, negativamente influenzato in particolare dall'aggravarsi della già drammatica crisi dello stabilimento siderurgico e dalle criticità infrastrutturali ed operative del terminal container, abbia segnato per il Porto di Taranto un periodo di particolare complessità e di transizione che ha spinto l'Ente a consolidare ulteriormente la strategia volta alla diversificazione delle attività portuali come strumento di individuazione di nuovi ambiti e iniziative su cui puntare anche in ottica futura.

Per comprendere pienamente quanto sia rilevante la riduzione dei traffici legati allo stabilimento siderurgico e quanto ciò abbia impattato negativamente sul dato generale è sufficiente soffermarsi sui seguenti dati:

Anno	Totale merci Acciaieria**	Totale traffico porto di Taranto	Percentuale merce Acciaieria su traffico totale
2012	25.146.504,29	34.942.352,00	72%
2013	18.978.183,80	28.484.980,00	67%
2014	19.762.410,61	27.855.066,00	71%
2015	15.466.711,60	22.565.243,00	69%
2016	17.292.652,42	24.668.850,15	70%
2017	15.650.830,47	21.648.287,00	72%
2018	15.672.966,77	20.433.433,00	77%
2019	12.973.762,22	18.125.166,00	72%
2020	10.689.281,39	15.777.984,00	68%
2021	13.433.214,40	17.529.183,00	77%
2022	11.071.189,20	14.572.761,00	76%
2023	9.602.338,00	14.610.600,00	66%
2024 (previsione)	7.028.911,42	11.586.205,80	61%
2024 (gen-ott)	5.799.886,00	9.607.920,00	60%

\*\* Valori determinati dalle operazioni commerciali svolte dalle navi che hanno movimentato merci presso le banchine in concessione allo stabilimento siderurgico o che hanno movimentato - anche presso altre banchine - merci tipicamente utilizzate dallo stabilimento siderurgico.

È, inoltre, opportuno rilevare che negli ultimi anni due delle opere tra le più importanti, a livello strategico pianificate nel Porto di Taranto, hanno subito dei rallentamenti in fase esecutiva o di completamento che

hanno condizionato il pieno raggiungimento di alcuni obiettivi programmatici dell'AdSP: ci si riferisce, in particolare, alla realizzazione della vasca di colmata e delle opere di dragaggio in area molo Polisettoriale ed al completamento dell'edificio polifunzionale denominato "Falanto": nel primo caso, infatti, l'opera, finalizzata alla bonifica ed all'approfondimento dei fondali delle banchine in concessione al terminalista SCCT, ha subito un arresto dovuto alla risoluzione del contratto di appalto stipulato con l'impresa esecutrice. Allo stato attuale si sta valutando il progetto presentato dal nuovo appaltatore che ha portato il costo dell'opera ad oltre 200 milioni di euro. Nelle more dell'espletamento delle opportune ed accurate valutazioni dei costi/benefici e delle possibili alternative progettuali chieste all'interpellato, l'AdSP MI sta procedendo ad una ricognizione delle fonti finanziarie proprie ed eventualmente disponibili per il completamento dell'opera infrastrutturale strategica e sta anche valutando la possibilità di procedere all'esecuzione per stralci funzionali. Per quanto concerne, invece, la realizzazione dell'edificio polivalente "Falanto" al molo San Cataldo, interrotta per inadempimento dell'appaltatore, l'AdSP MI sta affidando la progettazione relativa al completamento delle opere.

***Visioni portuali, tra presente e futuro.*** Lo sguardo al 2025 del Porto di Taranto assume le forme di un ambizioso percorso di sviluppo che, grazie all'auspicato e prossimo superamento di alcune criticità ed alla concretizzazione di nuove opportunità, legittima la proiezione strategica di uno scalo sempre più aperto, polifunzionale, innovativo e sostenibile. Accanto alla funzione logistica ed intermodale, a beneficio del settore industriale e commerciale, la competitività dello scalo nel bacino del Mediterraneo sarà ulteriormente accresciuta grazie agli insediamenti di nuove realtà produttive: tra queste, in particolare, le imprese che sapranno cogliere le opportunità derivanti dalla ZES Unica e dalla Zona Franca Doganale e quelle che contribuiranno a sviluppare i progetti di transizione energetica che vedono il porto di Taranto quale potenziale hub per la produzione e la logistica legate agli impianti di produzione energetica da fonti rinnovabili. Lo scalo jonico, infatti, è, tra l'altro, impegnato nello sviluppo di un hub per la produzione, l'assemblaggio e il varo di componentistica per la produzione di energia eolica off-shore quale fattore chiave per la creazione di nuove attività produttive e logistiche nel Porto di Taranto, capaci di generare benefici strategici per l'Italia e per il territorio sotto il profilo socio-economico-occupazionale. La presenza del primo e unico impianto eolico offshore e l'avvio di importanti progetti di produzione energetica con impianti fotovoltaici e di idrogeno legittimano l'aspirazione del Porto di Taranto ad assumere un ruolo strategico nel settore energetico in ambito nazionale e mediterraneo. Tale visione potrebbe essere ulteriormente supportata dall'inevitabile processo di decarbonizzazione e sostenibilità che vede coinvolto il cluster industriale del porto e che potrebbe portare ad un rilevante cambio di paradigma trasformando lo scalo jonico in un esempio virtuoso di innovazione e sostenibilità.

Queste opportunità, che gradualmente si avviano a concretizzazione, impongono una riflessione sulla strategia di sviluppo futuro del porto.

Gli interventi di riqualificazione del waterfront portuale, uniti all'arretramento del varco doganale est ed al completamento dell'edificio Falanto e del nuovo terminal crociere creeranno, inoltre, processi di continuità ed interconnessioni, non solo infrastrutturali, tra la città, la comunità locale ed il porto. Nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, la '*destinazione Taranto*' continuerà a promuovere lo sviluppo dei traffici crocieristici che, negli ultimi anni, hanno registrato numeri e riconoscimenti importanti oltre che l'avvio di progetti di animazione territoriale capaci di sostenere e potenziare le attività crocieristiche e turistiche nella città portuale di Taranto, promuovendone la transizione verso una *blue destination* del Mediterraneo.

***Nuovi standard in termini di efficienza e sostenibilità.*** Oltre alla promozione della diversificazione dei traffici ed all'implementazione di un nuovo sistema logistico intermodale, i progetti e le opere in fase di realizzazione nello scalo jonico andranno verso l'ulteriore efficientamento dei servizi portuali e tecnico-nautici.

L'obiettivo di generare valore pubblico durevole nel tempo sarà garantito attraverso il consolidamento del dialogo e della collaborazione con la comunità portuale e gli stakeholder interni ed esterni all'Ente con cui l'AdSP mantiene un costante confronto volto a favorire la più virtuosa attrattività del territorio, a beneficio dell'economia locale e dell'intero ecosistema logistico e portuale.

Saranno ulteriormente rafforzati, infine, i processi di governance sostenibile dell'Ente che convergeranno verso la necessità, richiamata anche dalle direttive europee, di incrementare i livelli di sostenibilità delle operazioni portuali, anche attraverso una politica ambientale ed ecologica dedicata e attraverso la partecipazione a progetti e programmi europei che garantiranno un uso più virtuoso delle risorse.

OBIETTIVO	AZIONE
1. BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS	New 1. ELABORAZIONE E GESTIONE DI UNA NEWSLETTER IN MATERIA DI CONTRATTI PUBBLICI
	New 2. INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G
	New 3. INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM
	New 4. DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DOCUMENTALE DELL'ENTE
2. SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA	5. CIRCULAR ECONOMY
	6. MONITORAGGIO AMBIENTALE
	7. LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO
3. PORTO E TERRITORIO	8. RELAZIONI PORTO-CITTÀ: INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA, COMUNITÀ SOCIALE E TESSUTO URBANO
	9. OPEN PORT- EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: <i>FROM VIRTUAL TO REALITY</i>
	10. SVILUPPO DEL WATERFRONT
	11. SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA
	12. GESTIONE DEL DEMANIO
4. INFRASTRUTTURA FISICA E LOGISTICA	13. IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO
	14. EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD/ SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO
	15. PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO
	New 16. NUOVI ORIZZONTI SOSTENIBILI: DIVERSIFICAZIONE E INNOVAZIONE NEL PORTO DI TARANTO
5. INTERNAZIONALIZZAZIONE	17. PROMOZIONE, MARKETING E RELAZIONI INTERNAZIONALI: INTERVENTI A SUPPORTO DEL POSIZIONAMENTO DEL PORTO DI TARANTO NEI MERCATI GLOBALI
	18. COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.
	19. ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS/IS AL TO BE
6. GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY	20. ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE
	21. CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTOSOGLIA COMUNITARIA
	New 22. CONTRATTI PUBBLICI: MISURE PREVENTIVE PER LA TRASPARENZA E LA CREAZIONE DI VALORE PUBBLICO INTERNO
	23. SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)
	24. ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP
	Modificata 25. MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES/ZFD IN CORSO
	26. SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)
	27. AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL'AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94

**AZIONE n. 1**

**ELABORAZIONE E GESTIONE DI UNA NEWSLETTER IN MATERIA DI CONTRATTI PUBBLICI**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 1 BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Direzioni/dipendenti AdSP; Organi di indirizzo AdSP; Segretario Generale
<b>Strumenti attuativi</b>	<p>Elaborazione e gestione di una newsletter trimestrale in materia di contratti pubblici.</p> <p>Utilizzazione di sistemi e supporti informatici anche in via di implementazione e ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione.</p> <p>Tutto ciò, oltre ogni altro strumento che si renderà necessario per la completa attuazione dell'azione.</p>

**Descrizione e opportunità:**

Atteso il risultato raggiunto nel 2023 con la piena realizzazione dell'ex azione n. 1 "CREAZIONE ED IMPLEMENTAZIONE DI UNA BANCA DATI DEI PARERI GIURIDICI" del [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#) volta, appunto, alla creazione ed implementazione di una banca dati dei pareri giuridici resi dall'Ufficio dell'Ente e stante l'attività preminente di Stazione appaltante propria dell'AdSP, si ritiene di dover proseguire nell'iter avviato con l'azione n. 1 con la produzione di valore pubblico interno mediante l'implementazione di uno spazio informativo di aggiornamento e approfondimento specifico per tutti i dipendenti (la grande maggioranza) impegnati nelle fasi di gestione del contratto pubblico (dalla programmazione all'esecuzione). Quanto innanzi mediante la fruizione periodica trimestrale di una newsletter contenente le novità introdotte dal nuovo codice dei contratti pubblici che ha innovato significativamente la materia già complessa e dalla relativa giurisprudenza, così da ricevere indicazioni utili ad assumere le competenti determinazioni nell'esercizio dell'attività amministrativa improntata ai principi cardine di imparzialità e buon andamento oltre che di economicità, efficacia, pubblicità e trasparenza.

In particolare si prevede, con frequenza trimestrale, di: individuare le principali novità giurisprudenziali nel settore; predisporre una sintesi delle informazioni salienti ed inoltrare gli approfondimenti agli indirizzi mail di ciascuna Sezione dell'Ente. I provvedimenti annotati verranno raccolti per garantire una compiuta informazione e caricati sulla piattaforma informatica "VDesk" (fornendo, di volta in volta, il link di collegamento) per una proficua utilizzazione delle risorse tecnologiche recentemente rese disponibili dall'Amministrazione e di messa a punto della digitalizzazione dei processi lavorativi interni.

**Proiezione 2025**

Per il 2025, nell'ottica di continuare a generare valore pubblico interno, si intende continuare ad utilizzare gli strumenti informatici di cui si è dotata l'AdSP e che si prevede di implementare ed introdurre mediante lo sviluppo del processo di digitalizzazione al fine di divulgare le decisioni e gli orientamenti prevalenti della giurisprudenza e della dottrina negli argomenti di maggiore interesse per gli uffici dell'Ente in modo da continuare a improntare l'attività amministrativa alla correttezza e legittimità.

**AZIONE n. 2**

**INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G**

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

**Descrizione e opportunità:**

- Considerata la strategicità delle azioni legate all' Obiettivo strategico n.1: **BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS** improntate, appunto, alla digitalizzazione, al miglioramento della sicurezza e al monitoraggio dell'ecosistema portuale, in fase di revisione annuale, si è ritenuto di scindere l'ex azione n.2 **"INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G"** in due diverse schede di dettaglio, in particolare: **"INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G"** con focus sugli interventi infrastrutturali e tecnologici mentre l'altra **"INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM"** si focalizza sui sistemi informativi portuali.

L'azione si sviluppa comunque confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha avviato una serie di interventi tecnologici, al fine di ottimizzare in sicurezza le attività portuali, che permettano sia di migliorare il livello di connettività dell'intero Porto, sia di elevare il livello di controllo delle aree pubbliche del Porto a disposizione delle PPAA deputate.

Nel 2024 sono state realizzate le seguenti attività:

- Avvio del progetto 5G in Porto con la realizzazione di una infrastruttura costituita da 2 Small Cell (nodi radio) che, in considerazione del contesto portuale, prevede l'impiego di apparati radio a bassa potenza ed antenne integrate di ridotte dimensioni. Con questo progetto l'Amministrazione intende offrire agli stakeholder portuali ed ai visitatori dell'area CROCIERE e dell'area DARSENA la possibilità di collegarsi alla rete radiomobile di ultima generazione. Il 5G è lo strumento chiave per creare un porto intelligente e gettare le basi per l'IoT nell'automazione portuale. La disponibilità della rete mobile 5G in futuro consentirà anche all'Amministrazione di implementare servizi ad elevato valore aggiunto sia ad uso interno (videosorveglianza, monitoraggio ambientale, automazione, ecc...), sia da offrire al pubblico in occasione di eventi particolari.
- Avvio del Progetto di aggiornamento e miglioramento dei principali sistemi di connettività dell'Ente e del Porto con l'adesione all'accordo quadro Consip SPC2. Il progetto prevede la realizzazione di un'infrastruttura di rete che consenta la connessione delle proprie sedi e l'implementazione ed erogazione del servizio di sicurezza perimetrale con funzionalità di firewalling, intrusion detection, monitoraggio e registrazione degli eventi di sicurezza. La soluzione adottata consentirà l'incremento della larghezza di banda delle connettività attuali e l'innalzamento dei livelli di cybersecurity.
- Migrazione sull'infrastruttura tecnologica denominata Polo Strategico Nazionale (PSN) dei principali servizi online dell'Ente, asseverando le normative relative all'utilizzo di un unico cloud nazionale, per meglio soddisfare i requisiti di affidabilità ed efficienza, cybersecurity (NIS2) e protezione dei dati (GDPR).
- Chiusura del Progetto di revamping del sistema di videosorveglianza per la copertura di parte delle aree pubbliche, al fine di migliorare il monitoraggio da parte delle PPAA preposte.

**Proiezione 2025**

Per il 2025 si ipotizza la realizzazione delle seguenti attività:

- Infrastrutturazione ed installazione delle due small cell 5G

- Conclusione del Progetto di aggiornamento e miglioramento dei principali sistemi di connettività dell'Ente e del Porto
- Nuove implementazioni del sistema di Videosorveglianza per la copertura delle rimanenti aree pubbliche di recente realizzazione.

**AZIONE n. 3**

**INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM**

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

**Descrizione e opportunità:**

- Considerata la strategicità delle azioni legate all' Obiettivo strategico n.1: **BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS** improntate, appunto, alla digitalizzazione, al miglioramento della sicurezza e al monitoraggio dell'ecosistema portuale, in fase di revisione annuale, si è ritenuto di scindere l'ex azione n.2 "INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM E INFRASTRUTTURA 5G" in due diverse schede di dettaglio, in particolare: "INFRASTRUTTURA TECNOLOGICA e 5G" con focus sugli interventi infrastrutturali e tecnologici mentre l'altra "INTEROPERABILITÀ DEL PORT COMMUNITY SYSTEM" si focalizza sui sistemi informativi portuali.

L'azione si sviluppa comunque confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio ha avviato un processo di transizione digitale che ha previsto l'implementazione del Port Community System (PCS) integrato con i sistemi di security portuale, in quanto il processo di digitalizzazione della catena logistica ha un ruolo strategico nella gestione dello scalo di Taranto finalizzato al rilancio del Porto e del Territorio. Il PCS è stato realizzato con tecnologie di ultima generazione ed è predisposto ad interoperare e ad integrarsi con diversi sistemi/piattaforme telematiche pubbliche e private nel pieno rispetto della normativa GDPR e delle normative in materia di Cybersecurity e in particolare del recente recepimento della Direttiva NIS2.

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

Nel 2024 sono state realizzate le seguenti attività:

- Ammissione al Progetto Europeo: "IMPLEMENTAZIONE DEI MODULI BASE E AVANZATI DEL PCS DEL PORTO DI TARANTO" finanziato dal Misura M3C2 I 2.1 "Digitalizzazione della catena logistica" – Sub investimento 2.1.2 "Rete dei porti ed interporti" del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza finanziato dall'Unione europea - #Next Generation EU di cui all'Avviso pubblico in data 31 ottobre 2023. Il Progetto ha l'obiettivo di attivare nuovi moduli del Port Community System tra cui il servizio di digitalizzazione della Zona Franca Doganale e predisporre adeguamenti del modulo Controllo Accessi al fine di migliorare ed incrementare i servizi a disposizione della Comunità Portuale.
- Avvio del Progetto di adesione con il Polo Strategico Nazionale (PSN) e conclusione delle attività di migrazione dei principali servizi online dell'Ente, asseverando le normative relative all'utilizzo di un'unica infrastruttura-cloud nazionale, per meglio soddisfare i requisiti di affidabilità ed efficienza, cybersecurity e protezione dei dati.
- Candidatura al programma Interreg VI-A Greece-Italy 2021-2027 "BE:TWIN To-BE scenarios for Port Management leveraging Digital TWIN" che prevede, tra le varie attività, il disegno di un modello di simulazione di un Digital Twin e la realizzazione di uno strumento Pilota.
- Candidatura all'avviso pubblico ed ammissione a finanziamento per la presentazione di proposte di interventi di potenziamento della resilienza cyber dei grandi Comuni, dei Comuni capoluogo di Regione, delle Città

Metropolitane, delle Agenzie regionali sanitarie e delle Aziende ed enti di supporto al Servizio Sanitario Nazionale, delle Autorità di Sistema Portuale, delle Autorità del Bacino del Distretto idrografico e delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente a valere sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Missione 1 – Componente 1 – Investimento 1.5 “Cybersecurity” M1C111.5 con il Progetto “POTENZIAMENTO DELLA RESILIENZA CYBER DEL PORTO DI TARANTO”

- Partecipazione alla candidatura – in qualità di partner beneficiario – al Programma Interreg IPA SOUTH ADRIATIC, Bando per proposte progettuali - Progetti Standard – Asse Prioritario 2 – Greener EU – Obiettivo Specifico 2.1 Risks del progetto TERRITORY “sTrenghening disastER Response capacties ThrOugh dRone technologY”. Il progetto mira a sviluppare soluzioni di prevenzione e gestione dei rischi integrando la tecnologia UAS (unmanned aerial systems) e strumenti di intelligenza artificiale. Obiettivo specifico del progetto è dunque il miglioramento dei profili di resilienza da eventi dannosi di tutti i territori coinvolti (Montenegro, Albania, Regione Puglia, Regione Molise) e il potenziamento degli interventi di prevenzione del rischio in termini di incendi, inondazioni e/o disastri causati dall'uomo.

#### Proiezione 2025

Per il 2025 si ipotizza la realizzazione delle seguenti attività:

- Proseguimento del Progetto Europeo: “IMPLEMENTAZIONE DEI MODULI BASE E AVANZATI DEL PCS DEL PORTO DI TARANTO”, ammesso a finanziamento nel 2024.
- Adeguamenti ed attivazione di ulteriori moduli del Port Community System e del Controllo Accessi
- Avvio del Progetto “POTENZIAMENTO DELLA RESILIENZA CYBER DEL PORTO DI TARANTO”, ammesso a finanziamento nel 2024.

**AZIONE n. 4**

**DIGITALIZZAZIONE DEI PROCESSI DI GESTIONE DOCUMENTALE DELL'ENTE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 1 BUSINESS INTELLIGENCE E DIGITAL OPERATIONS</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: <i>Comitato di Gestione, Organismo Indipendente di Valutazione, ANAC, Istituzioni pubbliche e private appartenenti al network dell'Ente, Pubbliche Amministrazioni operanti in porto, Cluster portuale, Personale AdSP, utenza esterna, ecc..</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	piattaforma unificata di gestione documentale; software e sistemi di protocollazione già in uso; formazione.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione è volta a implementare, in linea con le linee guida *AGID – Agenzia per l'Italia Digitale* per l'accessibilità e la sicurezza informatica, una gestione integrata e personalizzabile delle pratiche e dei flussi operativi e documentali, favorendo l'efficienza, la trasparenza e la collaborazione tra i diversi stakeholder interni ed esterni dell'AdSP. La gestione informatizzata dei procedimenti passerà attraverso la dematerializzazione della documentazione, migliorando l'efficienza operativa mediante l'uso di una piattaforma unificata oltre che dei software e sistemi di protocollazione già in uso, cogliendo allo stesso tempo l'opportunità di configurare flussi documentali ottimizzati in base alla struttura organizzativa dell'AdSPMI e alla tipologia di pratiche gestite.

I principali vantaggi attesi dalla gestione digitalizzata dei flussi documentali sono:

- efficientamento dei tempi di risposta e tracciabilità delle pratiche;
- dematerializzazione e archiviazione digitale, migliorando la condivisione di documenti tra uffici e reparti;
- gestione completa e univoca dei processi di raccolta, elaborazione e risposta alle funzioni interne e all'utenza;
- maggiore dinamicità delle fasi del procedimento;
- riduzione dei tempi di gestione delle pratiche e miglioramento dell'efficienza complessiva.
- diminuzione rischio corruttivo
- diminuzione errore
- sicurezza comunicazioni
- aumento trasparenza

In tale ottica l'Ente ha avviato nel 2024 un percorso di empowerment (familiarizzazione e affiancamento) finalizzato a trasferire ed ampliare le conoscenze dei dipendenti dell'ente in materia di gestione documentale nonché approfondire le conoscenze del funzionamento di base del software per la protocollazione attualmente in uso favorendo, al contempo, una consapevole e fluida gestione dei flussi documentali e dei processi amministrativi.

Nel 2025 si prevede un percorso di rivisitazione dei processi dell'AdSP ed eventuale revisione dell'esistente mappatura per procedere con l'acquisizione di una piattaforma telematica che possa trasferire in ambito digitale l'esecuzione dei procedimenti amministrativi.

**AZIONE n.5**  
**CIRCULAR ECONOMY**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

L'Ente si propone come punto di riferimento verso l'utenza portuale mediante attività volte alla promozione e diffusione di una cultura che incentivi la circular economy.

In relazione alla gestione dei rifiuti prodotti nelle aree comuni, si provvede ad incentivare attività di sensibilizzazione volte a favorire la raccolta differenziata dei rifiuti ed il loro recupero da parte dei produttori.

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

Nell'ottica del miglioramento continuo volto a garantire una crescita economica e un'occupazione sostenibili attraverso un uso migliore delle risorse, l'Ente continuerà ad aderire regolarmente e partecipare fattivamente a progetti ed iniziative comunitarie in tema di economia circolare che riconducano alle tematiche connesse all'*European Green Deal* con particolare riguardo a *green shipping, ports and logistics*.

**Revisione 2024**

Nel corso del 2024 è stato svolto l'audit di terza parte per la ricertificazione del sistema di gestione ambientale dell'Ente a seguito del quale l'Ente ha riottenuto la certificazione in conformità della norma UNI EN ISO 14001:2015.

In relazione alle attività di sensibilizzazione di tutta l'utenza portuale è stata emanata l'*ordinanza n. 24/24 in data 05 agosto 2024 "conferimento e raccolta rifiuti nelle aree comuni"* al fine di fornire un indirizzo di comportamento e promuovere il corretto conferimento dei rifiuti con una maggiore attenzione verso la raccolta differenziata.

Con decreto presidenziale n. 61/24 in data 18 giugno 2024 è stato altresì approvato il piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti a bordo delle navi redatto conformemente alla normativa vigente con l'obiettivo di accrescere l'attenzione verso il corretto conferimento dei rifiuti.

**Proiezione 2025**

A seguito dell'approvazione del piano di raccolta e di gestione dei rifiuti, si prevede di porre in essere gli adempimenti previsti dallo stesso piano in materia di gestione dei rifiuti, al fine di fornire maggiori elementi per un conferimento sempre più green.

Mediante l'emanazione dell'ordinanza e di azioni mirate ci si pone come obiettivo un sempre maggiore incremento della raccolta differenziata dei rifiuti, con un'accelerata verso il recupero dei rifiuti e non verso lo smaltimento degli stessi.

Si continuerà a mettere in atto tutte le azioni previste dal sistema di gestione ambientale puntando ad una sempre maggiore interazione con tutta l'utenza portuale in campo ambientale.

**AZIONE n.6****MONITORAGGIO AMBIENTALE**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

Il servizio "Monitoraggio ambientale integrato dell'area portuale di Taranto" è stato avviato in data 22.12.2023, a seguito dell'installazione delle stazioni di misura per il rilievo in continuo della qualità dell'acqua marina, dell'acqua sotterranea e dell'aria, previa acquisizione di tutte le autorizzazioni necessarie (es. della Capitaneria di porto di Taranto). Detto servizio, che ha una durata di 36 mesi, terminerà, pertanto, a dicembre 2026.

Al termine del periodo di osservazione suindicato sarà possibile disporre di un quadro multi-temporale dello stato di qualità del sistema terra-mare, ottenuto mediante l'elaborazione dei Big Data (dati grezzi) acquisiti a seguito del monitoraggio integrato delle diverse matrici ambientali considerate. Ciò consentirà di poter validare le ipotesi in merito alle criticità legate alle attività portuali e agli interventi di infrastrutturazione in corso e/o previsti dal Piano Regolatore Portuale.

Il servizio prevede che al termine di ogni trimestre di monitoraggio l'appaltatore produca un report in cui siano descritte le attività eseguite, le eventuali anomalie riscontrate durante il trimestre di monitoraggio e siano riportati i valori determinati in laboratorio e rilevati con la strumentazione.

**Proiezione 2025**

L'Amministrazione ha intenzione di avvalersi di un supporto tecnico-scientifico per l'interpretazione e la gestione delle risultanze del servizio *de quo*. Infatti, considerata la sensibilità dell'area portuale a causa del traffico marittimo, della movimentazione di materiali e delle attività infrastrutturali, risulta proficua e di interesse dell'AdSP la valutazione dei dati ambientali, utili anche all'implementazione di modelli numerici previsionali.

**AZIONE n.7****LA TRANSIZIONE ENERGETICA DEL PORTO DI TARANTO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 2 SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA ED ENERGETICA</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Professionisti; Operatori economici di servizi e lavori; Imprese; Operatori e Concessionari portuali; Altre Amministrazioni
<b>Strumenti attuativi</b>	Servizi di ingegneria, programmazione dei lavori/partenariato pubblico privato, Partnership, Pubblicità, Appalti di servizi, Rilascio di concessione demaniale.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

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

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

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

Per i tre interventi di Cold Ironing è stata completata la fase di Progettazione di fattibilità tecnica ed economica.

In data 29.09.2023 è stato pubblicato in GUUE il bando afferente la procedura ristretta, ai sensi dell'art. 2 del d.l. 76/2020 (conv. in l. 120/2020) e degli artt. 156 del DLgs 36/2023 per la conclusione di un accordo quadro – ex art. 154 del d.lgs 36/2023- per l'affidamento della "progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori (appalto integrato) per i tre interventi suddetti.

A luglio 2024 è stato sottoscritto il contratto "Accordo quadro con un unico operatore economico per l'appalto di progettazione esecutiva e realizzazione dei lavori per l'"Elettrificazione delle banchine (COLD IRONING)". Allo stato attuale, risulta in corso di redazione il Progetto Esecutivo dei tre interventi, le cui opere dovranno realizzarsi entro il 30/06/2026.

Inoltre, come già indicato nell'azione originaria del POT 2023-2025, l'AdSP si è dotata del software DataCH Ship FootPrint Evaluator (DSFE) per stimare, in tempo reale, i quantitativi di gas serra (GHG) emessi dalle navi che scalano il porto di Taranto. I tecnici dell'AdSP provvedono alla redazione di report semestrali di monitoraggio delle emissioni di gas serra prodotti dal naviglio che scala il porto. Tali report contengono dati e statistiche suddivisi per tipo di naviglio e per moli di ormeggio.

In ottica efficientamento energetico, l'AdSP ha concluso il progetto SMARTPORT ammesso a finanziamento nell'ambito del Programma Interreg IPA CBC Italy-Albania-Montenegro 2014-2020 il quale ha consentito la realizzazione di un primo intervento di relamping della Pubblica illuminazione prevedendo la sostituzione di n.26 lampade LED in area Darsena Servizi.

**Proiezione 2025**

L'AdSP prevede di avviare le procedure per aggiornare il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale del Sistema Portuale (DEASP) il cui ultimo aggiornamento risale ad agosto 2022. Relativamente agli interventi di cold ironing

dovranno essere avviati i lavori a seguito dell'approvazione della progettazione esecutiva attualmente in corso. Ciò al fine di rispettare le tempistiche disposte dal Ministero per l'erogazione dei fondi PNRR.

**AZIONE n. 8**

**RELAZIONI PORTO-CITTÀ: INTE(G)RAZIONE FRA INFRASTRUTTURA FISICA,  
COMUNITÀ SOCIALE E TESSUTO URBANO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 3 PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Comune di Taranto, Assoporti, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cittadinanza, operatori portuali, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Unione Europea, Ministeri, GAL del territorio, laboratori urbani, Associazioni internazionali (AIVP, IAPH, MedCruise, ecc.), Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, ecc.
<b>Strumenti attuativi</b>	Eventi (es. Taranto Port Days) Workshop – Forum – Accordi e Partnership – visite formative, progetti e percorsi di formazione, progetti nazionali ed europei, nuove membership, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc,) e social media, training e aggiornamento specialistico, ecc.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

*Il mare come chiave interpretativa del territorio:* intorno a questo *leit motiv* hanno preso vita le iniziative intraprese nel corso del 2024 da parte dell'AdSPMI. In tale ottica, nel corso del biennio 2023–2024, oltre a proseguire le attività mosse a livello internazionale all'interno della rete di **AIVP – Association internationale des villes portuaires**, le relazioni tra porto e città hanno vissuto una significativa evoluzione, concretizzatasi nell'accoglienza in porto di circa **1700 studenti** appartenenti ad Istituti Scolastici di ogni ordine e grado e Università di Taranto e provincia.

Inoltre, dal settembre 2024, il Porto di Taranto è stato confermato nel Board of Directors di **Medcruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports**, conquistando anche la Vice Presidenza dell'Associazione. In tale contesto, l'Ente sarà responsabile del task denominato "*Social License to Operate in Cruising*" che, nel prossimo triennio, avrà l'obiettivo di promuovere, a livello locale, nazionale e mediterraneo, azioni di engagement della comunità portuale e cittadina con l'obiettivo di costruire un percorso condiviso e responsabile di sviluppo delle attività crocieristiche nella città portuale di Taranto.

Tra le principali attività condotte:

- **Creazione di un programma di training e diffusione della cultura del mare nelle scuole e negli istituti di formazione di ogni ordine e grado**, rientrante nell'obiettivo 2023 del Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO) 2023-2025, avente quale finalità l'individuazione dei destinatari, le attività formative e i temi da sviluppare, nonché la creazione di un calendario utile alla programmazione delle visite didattiche in ambito portuale via terra e/o via mare (richieste dalle scuole) e in sede;
- **Accordi e convenzioni con Istituti Scolastici** (Liceo Aristosseno e Liceo Battaglini di Taranto), in aggiunta a quelle già esistenti, per l'attivazione di *Percorsi di competenze trasversali e di orientamento* (cd. PCTO), riguardanti i temi "*Taranto: la mia Città Porto*" e "*la sostenibilità e il monitoraggio ambientale in porto*". Le attività formative sono state svolte presso le aule scolastiche, presso la sede dell'Ente e durante le visite guidate presso le strutture portuali. Durante i PCTO, gli studenti hanno prodotto dei contenuti da divulgare attraverso il *virtual port center* - [www.tarantopenport.com](http://www.tarantopenport.com) (cfr. azione n. 7 del POT).
- **Accordi e convenzioni con istituti universitari:** l'Ente nel biennio 2023-2024 ha accolto 3 studenti provenienti dall'Università degli Studi di Bari per lo svolgimento di tirocini curriculari, contribuendo ed agevolare le scelte professionali degli stagisti mediante la conoscenza diretta del mondo del lavoro.
- **Protocolli di Intesa:**
  - tra l'AdSP e la **Biblioteca Acclavio** di Taranto per la costruzione di attività di divulgazione della cultura marittimo-portuale e di interazione tra porto e comunità cittadina (es. organizzazione mostre, workshop e reading letterari;

- progetti di divulgazione della cultura portuale e del patrimonio bibliotecario legato al porto di Taranto; sensibilizzazione in materia di gender equality, partecipazione ad iniziative di reciproco interesse, ecc.);
- tra l'AdSP e l'Ufficio Servizio Sociale Minorenni (USSM) di Taranto nel quale si è inteso programmare una serie di azioni orientate alla definizione di progetti di divulgazione e orientamento sui temi della cultura portuale, da sviluppare attraverso attività di educazione alla legalità;
  - adesione al **Network delle professioni e della cultura del mare di Puglia**, progetto promosso dall'Amministrazione regionale e sostenuto da numerosi attori territoriali attivi nel settore portuale, marittimo e della formazione come strumento per fare rete e condividere best practice e progettualità volte ad agevolare l'acquisizione e il mantenimento delle competenze richieste dai diversi settori legati all'economia del mare, nonché alla generazione di valore per la comunità jonica.
  - **manifestazioni di interesse, partenariati, collaborazioni tecniche e didattiche, patrocini morali**, aventi ad oggetto la formazione specialistica sui temi del trasporto marittimo e della logistica, oltre che la partecipazione ad eventi collegati alla promozione del porto e delle attività ad esso connesse (es. TEF - Mas Week, Asl Taranto e Spesal, ecc.). Tali iniziative hanno previsto, inoltre, la partecipazione ad incontri presso associazioni culturali (KETOS) e Enti di formazione (ITS Logistica, LEFT, ecc) a supporto di iniziative legate alla divulgazione e alla promozione della cultura del Mare e del Sistema Porto;
  - realizzazione di "*Instawalks*" con i giovani studenti del Liceo Aristosseno di Taranto: si tratta di passeggiate "instagrammabili" caratterizzate da uno spiccato spirito partecipativo ed inclusivo durante le quali i giovani hanno avuto l'opportunità di familiarizzare con il porto, conoscerne la storia, le sfide e i progetti di sviluppo ([link](#)).
  - **Taranto Port Days 2023 e 2024**: le ultime due edizioni dell'evento hanno confermato il ruolo di evento pivot per il porto di Taranto durante il quale lo scalo si apre alla città con iniziative culturali di ampio respiro. Tra queste, la Call for Artists "Taranto: la mia città-porto" concorso rivolto agli studenti di Taranto e provincia attraverso il quale i giovani partecipanti sono chiamati a rappresentare, in chiave artistica, originale e creativa, la propria idea di città portuale (nel 2023 sono pervenuti ben 53 elaborati e nel 2024 24 elaborati, tutti ispirati al tema dell'inclusione). Nei due anni, il porto ha accolto oltre 1.200 giovani premiando 9 gruppi scolastici.

### Proiezione 2025

L'Ente proseguirà la propria azione intercettando nuove opportunità di integrazione tra porto e città attraverso la realizzazione di iniziative quali, ad esempio:

- accordi e partnership con realtà locali, nazionali, europee ed internazionali;
- partecipazione ad eventi collegati alla promozione di Taranto e della sua vocazione di città di mare anche attraverso la concessione di contributi e patrocini non onerosi;
- animazione e aggiornamento *Open Port – exhibition center del Porto di Taranto* virtuale (rif. Azione n. 7)
- realizzazione di itinerari culturali tra porto e città (seguendo il modello degli "*Instawalks*");
- partecipazione a call for papers, awards e iniziative pubbliche connesse al tema delle relazioni porto-città;
- attività di docenza e animazione;
- attività di divulgazione continua della cultura portuale finalizzate a creare un legame più forte con la comunità cittadina, anche attraverso il coinvolgimento diretto di target group in attività di engagement e animazione territoriale (es. workshop di quartiere, surveys, ecc.)
- realizzazione di eventi ed iniziative di animazione e coinvolgimento della comunità cittadina (es. Taranto Port Days);
- realizzazione di un sistema modulare di azioni e visite formative;
- supporto alle attività promosse dal *Comitato Nazionale Welfare* porto di Taranto per il tramite dell'Associazione "Stella Maris".

**AZIONE n. 9****OPEN PORT- EXHIBITION CENTER DEL PORTO DI TARANTO: FROM VIRTUAL TO REALITY**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 3 PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Comune di Taranto, Assoportori, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, terminalisti, MarTa, cittadinanza, dipendenti AdSPMI, operatori portuali, pescatori e mitilicoltori, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, AIVP e Port Center Network, Ministeri, GAL del territorio, laboratori urbani, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, ecc.
<b>Strumenti attuativi</b>	Accordi e partnership, mostre/manifestazioni, aule multimediali, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.), visite formative, sito web istituzionale e social network AdSPMI, accoglienza scolaresche, videoconferenze, ecc

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

A partire dal periodo di vigenza del POT 2023-2025 l'Ente ha proseguito l'azione di divulgazione e coinvolgimento della comunità cittadina e portuale (Istituti Scolastici, Associazioni, Imprese, ecc.), approccio partecipativo caratterizzato dall'obiettivo di garantire l'aggiornamento del portale virtuale e dei canali social dedicati al progetto Open Port ([www.tarantopenport.com](http://www.tarantopenport.com)). L'Ente ha, inoltre, garantito la propria partecipazione attiva e propositiva al dialogo nazionale ed internazionale sviluppato, in particolare, nell'ambito delle principali realtà associative che operano in ambito di relazioni porto- città (AIVP e Assoportori) in linea con le previsioni sottese all'azione n. 6 del presente POT.

Open Port è stato oggetto di divulgazione presso port center e tavoli internazionali, generando la contaminazione ed il trasferimento della buona pratica anche presso port center internazionali che hanno manifestato l'interesse ad approfondire il progetto Open Port che, ad oggi, rappresenta un unicum rispetto alla disponibilità su territorio internazionale di port center virtuali.

Per quanto attiene l'eventuale avvio della procedura di affidamento della progettazione esecutiva e realizzazione dell'allestimento fisico dell'Open Port, non vi sono aggiornamenti significativi da riportare.

**Proiezione 2025**

- Nel corso dell'ultimo anno di vigenza del POT 2023-2025 proseguiranno le iniziative in essere finalizzate all'aggiornamento dell'exhibition center virtuale attraverso la raccolta di nuovi materiali da divulgare.
- Proseguiranno, inoltre, le azioni di divulgazione a livello locale, nazionale ed internazionale, dei progetti e prodotti realizzati per il port center virtuale (es.: i suoni del porto, mostra Pink Frame, video divulgativi degli operatori, ecc.) che sono stati individuati come best practices da diffondere e replicare anche in altre città portuali, anche grazie alle reti associative di cui fa parte l'Ente e con Port City Futures, il polo divulgativo della Leiden-Delft-Erasmus Universities che ha mostrato interesse verso Open Port.
- Rispetto all'obiettivo di transitare dallo stato di *virtual* al *reality* dell'exhibition center, l'auspicio è di poter individuare la location ideale da destinare al port center, con l'obiettivo di aprire nella città portuale di Taranto un polo fisico dedicato alla divulgazione della cultura portuale e, nello specifico, della storia passata presente e futura del Porto di Taranto.

<b>AZIONE n. 10</b> <b>SVILUPPO DEL WATERFRONT</b>	
<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 3 PORTO E TERRITORIO</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Municipalità; altri enti territoriali; operatori portuali; cittadinanza.
<b>Strumenti attuativi</b>	Piano urbanistico esecutivo, Concorsi di idee e di progettazione

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

Il Piano Urbanistico Esecutivo dell'area INT-1 è stato adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n.9 del 29 giugno 2022. Nell'ambito del successivo procedimento finalizzato alla sua approvazione, sono stati acquisiti i seguenti pareri:

- Parere esclusione all'assoggettabilità a VAS, acquisito con Atto n.6975/2023 del 12/01/2023;
- Parere di Compatibilità Paesaggistica ai sensi dell'art. 96 delle NTA del vigente Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), acquisito con Atto n.01/2023 del 09/01/2023;
- Parere della Regione Puglia ex art. 89 D.P.R. 380/2001 e ss.mm.ii., acquisito con Atto prot. n. r\_puglia/AOO\_064/PROT/20/03/2023/0004272;
- Parere vincolante Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, art. 4 commi 4 e 5 delle NTA del PAI per interventi che ricadono in aree a pericolosità idraulica, acquisito con atto N. 6046/2023 del 28-02-2023;
- Parere positivo con prescrizioni espresso dalla competente Soprintendenza Nazionale per il Patrimonio Culturale Subacqueo, ai sensi dell'Art.16, comma 3, della Legge 1150/42, con atto prot. n. 1707 del 01/03/2023, acquisito al prot. n. 8187 del 11/04/2023;
- Con nota prot. n. 397226/2024 del 05.08.2024, acquisito al prot. n. 20231 del 05/08/2024, il servizio Osservatorio e Pianificazione paesaggistica della regione Puglia ha trasmesso l'atto dirigenziale n. 117 dl 05.08.2024 con cui è stato rilasciato il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.1.d delle NTA del PPTR – ritenendo *“fermo restando le prescrizioni di cui all'atto n. 2/2023 del Responsabile U.O. 06 - Paesaggio - VAS del Comune di Taranto che si condividono, di POTER RILASCIARE il parere di compatibilità paesaggistica ai sensi dell'art. 96.d.1 delle NTA del PPTR per il “Piano Urbanistico Esecutivo per le aree e gli specchi acquei che vanno dal Castello Aragonese al molo di San Cataldo (PUE –INT-1 per le aree di interfaccia Città /Porto) adottato con deliberazione di giunta comunale n. 9 del 29.6.2022”;*

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 283 del 9 agosto 2024, l'Ente Civico ha definitivamente approvato il Piano Urbanistico Esecutivo dell'area INT-1.

Allo stato attuale, risulta in corso di redazione il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) da parte dell'Operatore Economico individuato a seguito di procedura pubblica dell'intervento di *“Riqualficazione del Waterfront Porto-Città”*.

**Proiezione 2025**

Si prevede l'ultimazione ed approvazione dei livelli di progettazione previsti dal codice dei contratti dell'intervento di *“Riqualficazione del Waterfront Porto-Città”*. Ciò previa acquisizione, in conferenza dei servizi, di tutte le autorizzazioni/pareri/nulla osta previsti per legge, nonché eventuale valutazione ambientale dell'intervento.

**AZIONE n.11****SENSIBILIZZAZIONE IN MATERIA DI SICUREZZA**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

L'Ente si propone di essere un punto di riferimento nei confronti dell'utenza e verso gli operatori portuali in materia di salute e sicurezza sul lavoro mediante attività di sensibilizzazione e controllo, con l'emanazione di ordinanze specifiche e sottoscrizione di protocolli di intesa con le altre Amministrazioni interessate.

Al fine di avere la continua conoscenza delle attività portuali, l'Ente prevede di svolgere sopralluoghi e verifiche ispettive non solo per avere il monitoraggio del territorio ed il relativo controllo delle attività, ma anche e soprattutto al fine di sensibilizzare gli operatori portuali in materia di sicurezza.

In merito allo svolgimento dei sopralluoghi e della emanazione di ordinanze dedicate, l'Ente svolge attività di collaborazione con altre Amministrazioni competenti in materia di sicurezza in ambito portuale quali la Capitaneria di Porto e l'ASL al fine di svolgere azioni ed attività sinergiche volte alla realizzazione di protocolli ed ordinanze condivise in un'ottica di miglioramento continuo della sicurezza in ambito portuale. In tale ambito l'Ente continuerà ad aderire regolarmente e partecipare fattivamente a progetti ed iniziative con altre amministrazioni al fine di promuovere continuamente attività di sensibilizzazione pragmatica verso tutta l'utenza portuale.

**Revisione 2024**

Alla fine del 2023, con decreto presidenziale n. 109 in data 13 settembre 2023 si è ricostituito il Comitato di Igiene e Sicurezza ex art. 7 della L. 272/99 presieduto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto, con la partecipazione di un rappresentante dell'Azienda Unità Sanitaria Locale competente- SPESAL- Servizio Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro, e composto da un rappresentante dei datori di lavoro delle imprese portuali ex art. 16 L. 84/94 e s.m.i. e dal rappresentante di sito dei lavoratori di cui all'art. 49 del D. Lgs. 81/08 e s.m.i. Ciò al fine di formulare proposte di indirizzo in ordine alle misure di prevenzione e tutela della sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale e con particolare riferimento alle operazioni e servizi portuali e di proporre, ad Enti ed Istituzioni competenti nel settore, la realizzazione di specifici progetti e studi per incrementare la formazione e le misure di prevenzione e tutela della sicurezza ed igiene del lavoro in ambito portuale. Il Comitato si riunisce periodicamente con cadenza bimestrale.

Il 16 aprile 2024 è stato sottoscritto il "Protocollo di Intesa per la realizzazione di un intervento di prevenzione mirato a migliorare la sicurezza sul lavoro nelle aziende che operano nel porto di Taranto" al fine di promuovere la sicurezza in ambito portuale. Nell'ambito di tale protocollo è stato svolto il convegno "La sicurezza e la sostenibilità nei porti: strumenti di prevenzione ed innovazione nel lavoro portuale" presso il Salone della Provincia di Taranto ed è in programma attività formativa il 29 novembre 2024. Nell'ambito delle attività del protocollo di cui si tratta vengono svolti sopralluoghi congiunti con lo Spesal e la Capitaneria di Porto oltre che attività di sensibilizzazione in materia di sicurezza.

**Proiezione 2025**

Si ritiene fondamentale proseguire con le attività di ispezioni da parte dell'Ente oltre che proseguire con le attività di cui al protocollo di intesa al fine di avere una sempre maggiore conoscenza del territorio per la valutazione e risoluzione di eventuali criticità.

Si ritiene di proseguire con le attività di cui al Comitato di Igiene e Sicurezza al fine di creare una rete di informazioni che possa essere di supporto alla utenza portuale.

<b>AZIONE n. 12</b> <b>GESTIONE DEL DEMANIO</b>	
<i>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</i>	<i>n. 3 PORTO E TERRITORIO</i>
<i>Stakeholder coinvolti</i>	Concessionari demaniali; Altre Amministrazioni
<i>Strumenti attuativi</i>	Gestione sua; controllo pratiche; controllo del territorio; monitoraggio canoni e concessioni; Monitoraggio della gestione del Sistema informativo del demanio (SID);
<b>Descrizione e opportunità:</b>	
<p>L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel <a href="#">Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente</a>.</p> <p><b>Revisione 2024</b></p> <p>Con Ordinanza n. 15 del 10.06.2024, è stato approvato e adottato il “Regolamento Demanio Marittimo” comprensivo degli Allegati. Con detto nuovo Regolamento l'AdSPMI ha adeguato la disciplina delle concessioni ex art. 18 L. 84/94 alle previsioni introdotte dal Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze del 28 dicembre 2022, n. 202, tenendo conto delle successive Linee Guida approvate con Decreto MIT n. 110 del 21.04.2023. Inoltre ha istituito e disciplinato il procedimento amministrativo relativo al rilascio di autorizzazioni in materia di occupazioni temporanee – non superiore a giorni trenta- di zone demaniali marittime e del mare territoriale che non prevedano la realizzazione di opere inamovibili nonché di pertinenze demaniali marittime ed infine ha meglio definito alcuni aspetti procedurali afferenti all'amministrazione delle aree e dei beni rientranti nel demanio marittimo. L'AdSPMI ha avviato le verifiche annuali delle concessioni ex art. 18 L. 84/94 sulla base delle disposizioni previste dal nuovo Regolamento Demanio Marittimo in conformità alle previsioni regolamentari ministeriali.</p> <p><b>Proiezione 2025</b></p> <p>L'AdSP continuerà nel corso del 2025 a porre in essere le attività di gestione del demanio marittimo in conformità alla normativa in materia promuovendo iniziative imprenditoriali coerenti con gli strumenti di programmazione e pianificazione strategica del settore.</p> <p>Nella suindicata considerazione che il demanio rappresenti una risorsa scarsa sarà necessario garantire che all'interno del Porto operino soggetti qualificati ed in grado di offrire garanzie e certezze quanto alle loro reali capacità imprenditoriali.</p> <p>L'AdSP continuerà a svolgere attività di monitoraggio delle concessioni per una gestione delle aree, dei beni, degli specchi acquei e delle attività tesa alla proficua utilizzazione del demanio marittimo.</p>	

**AZIONE n. 13****IL PNRR QUALE STRUMENTO DI ULTERIORE INFRASTRUTTURAZIONE DEL PORTO**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

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

Tra le prime categorie di interventi vi è la realizzazione della "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di Ponente" e la "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di levante". Attualmente, è in esecuzione il Monitoraggio Ambientale Ante Operam del tratto di ponente, che ha durata pari ad 1 anno e terminerà a metà Giugno 2025. Con nota 17255 del 09.06.2023, in risposta alla richiesta del MIT prot. 17242 del 06.06.2023, questo Ente ha comunicato l'impossibilità di raggiungere l'obiettivo fissato dal D.M. 15.07.2022 per l'intervento "Nuova diga foranea fuori rada - tratto di Levante", rinnovando la richiesta di riassegnazione delle relative risorse per la parziale copertura del maggiore importo del progetto denominato "Nuova diga foranea fuori rada- tratto di ponente".

Relativamente al Cold Ironing, invece, l'AdSP è risultata beneficiaria di fonti di finanziamento per la realizzazione di un impianto di cold ironing presso le banchine pubbliche del Porto di Taranto, presso il Molo Polisetoriale e infine presso il Pontile Petroli. Allo stato attuale, risulta in corso di redazione il Progetto Esecutivo dei tre interventi, le cui opere dovranno realizzarsi entro il 30/06/2026. (cfr. azione n. 7)

Inoltre, l'AdSP, sempre in ambito PNRR e nella fattispecie alla Misura M5C3 – investimento 4 "Interventi infrastrutturali per le Zone Economiche Speciali (ZES)" ha ottenuto il finanziamento per la realizzazione dell'"*Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria area Eco Industrial Park*". Per questo intervento è stato rilasciato il Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di concerto con il Ministero della Cultura del 22/10/2024 inerente al giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale dell'intervento di che trattasi.

**Proiezione 2025**

Per quanto riguarda l'intervento di "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto – tratto di Ponente", si prevede l'avvio concreto dei lavori a seguito dell'ultimazione del monitoraggio ambientale ante-operam previsto dal Decreto VIA.

A seguito del rilascio del Decreto VIA, si prevede di effettuare l'aggiornamento del PFTE dell'intervento di "Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria area Eco Industrial Park" finalizzato ad ottemperare alle prescrizioni del citato Decreto VIA e a porre in essere le attività amministrative per l'avvio della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori.

**AZIONE n. 14****EFFICIENTAMENTO, OTTIMIZZAZIONE E MANUTENZIONE DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E VALORIZZAZIONE DELLE AREE GREENFIELD/SOTTOUTILIZZATE DEL PORTO**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

In tema di efficientamento ed ottimizzazione dell'infrastrutture esistenti è continuato nel corso del 2024 il servizio di *"Global service per la gestione dei manufatti e dei servizi di interesse generale del porto di Taranto"*, al fine di ottimizzare tempi e costi degli interventi di manutenzione di strade e piazzali, di edifici e manufatti, delle aree a verde, degli impianti elettrici, di illuminazione, di manutenzione e gestione delle reti idriche e fognanti, della rete idrica industriale e di quella delle acque meteoriche.

Relativamente agli interventi citati nell'azione originaria nel POT 2023-2025, è stato concluso l'intervento di *"Completamento dei lavori di riqualificazione della banchina di ormeggio in calata V nel porto di Taranto"*, è attualmente in corso la progettazione di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento di *"Demolizione e ricostruzione dell'impalcato a giorno in c.a.p. del molo San Cataldo lato ponente"* e dell'intervento di *"Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto"*.

Relativamente alle aree sottoutilizzate del Porto, l'AdSP ha recentemente pubblicato la disponibilità di aree demaniali per eventuali richieste di concessione demaniale marittima per la realizzazione d'impianti di produzione di energia da fonti rinnovabili – ex d.lgs. 387/2003 e ss.mm.ii.

Infine, tra le aree Greenfield rientrano quelle di cui al cd. Eco-industrial park. L'intervento di *Infrastrutturazione primaria e accessibilità stradale e ferroviaria* doterà il compendio demaniale marittimo degli impianti idonei al successivo sviluppo, consentendo l'insediamento di operatori attraverso lo strumento della concessione demaniale. L'area retroportuale, che si estende per circa 75 ha, è destinata allo sviluppo di realtà imprenditoriali connesse alla circular economy e alla green economy.

**Proiezione 2025**

Si prevede nel 2025 di avviare le procedure di gara per l'affidamento del nuovo *"Global service per la gestione dei manufatti e dei servizi di interesse generale del porto di Taranto"*.

Per gli interventi di *"Demolizione e ricostruzione dell'impalcato a giorno in c.a.p. del molo San Cataldo lato ponente"* e *"Rifiorimento delle opere di protezione dalla agitazione ondosa del porto di Taranto e della rada di Taranto"* si prevede l'ultimazione ed approvazione dei livelli di progettazione previsti dal codice dei contratti. Ciò previa acquisizione, in conferenza dei servizi, di tutte le autorizzazioni/pareri/nulla osta previsti per legge, nonché eventuale valutazione ambientale.

**AZIONE n. 15****PROGRAMMAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA DEL PORTO DI TARANTO**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

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

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

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

Nel marzo del 2023 è stato affidato l'incarico per la redazione del Documento di programmazione strategica dell'AdSP e di supporto tecnico-operativo per la relativa approvazione.

**Revisione 2024**

Con Ordine di Servizio n. 01 del 02.05.2023, acquisito al prot. n. 10325, è stato dato avvio al servizio di redazione del documento di programmazione strategica dell'AdSP MI ed alle relative attività di supporto tecnico-operativo per l'approvazione dello stesso.

Nel periodo intercorrente tra l'11.07.2023 e il 13.12.2023 hanno avuto luogo incontri di co-pianificazione tra l'AdSP MI e il Comune di Taranto e la Regione Puglia, finalizzati, dapprima, alla condivisione della roadmap individuata per il processo di redazione e approvazione del DPSS e, conseguentemente, all'individuazione degli elementi strutturali dello stesso in coerenza con gli strumenti di competenza degli Enti coinvolti.

Il Documento di programmazione strategica di sistema, quindi, adottato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 3/2024 del 18.04.2024 ha allo stato attuale completato la Fase 3 dell'iter innanzi indicato.

**Proiezione 2025**

In esito alle attività di redazione, condivisione e conseguente adozione del DPSS, come indicato, è stata indetta la Conferenza di Servizi finalizzata al conseguimento del parere del Comune e della Regione territorialmente interessati, per la conseguente approvazione del Documento.

Si prevede che detta attività venga conclusa nel c.a. e che nel primo trimestre del 2025, si possano avviare le attività necessarie all'approvazione del documento presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, che si esprime sentita la Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di sistema portuale di cui all'articolo 11-ter della presente legge 84/1994.

**AZIONE n. 16**

**NUOVI ORIZZONTI SOSTENIBILI: DIVERSIFICAZIONE E INNOVAZIONE NEL PORTO DI TARANTO**

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

**Descrizione e opportunità:**

Allo scopo di promuovere la decarbonizzazione sul territorio nazionale attraverso la promozione e il ricorso a fonti di energia rinnovabili, è stato emanato il Decreto 9 dicembre 2023 n.181 "Disposizioni urgenti per la sicurezza energetica del Paese, la promozione del ricorso alle fonti rinnovabili di energia, il sostegno alle imprese a forte consumo di energia e in materia di ricostruzione nei territori colpiti dagli eccezionali eventi alluvionali verificatisi a partire dal 1° maggio 2023. (23G00195)".

In attuazione a tale decreto, il MASE, per il raggiungimento degli obiettivi di transizione energetica individuati nel PNIEC aggiornato al 2023, sta promuovendo lo sviluppo della tecnologia eolica offshore nei porti italiani per favorire il passaggio ad un'economia più sostenibile e per promuovere l'innovazione nel settore marittimo.

A tale scopo, il 18.04.2024 è stato pubblicato un avviso pubblico rivolto alle Autorità Portuali del Paese, per raccogliere le manifestazioni d'interesse, di almeno due Porti del Mezzogiorno, per l'individuazione, all'interno di aree demaniali marittime e relativi specchi acquei esterni alle difese foranee, di zone da destinare alla realizzazione di infrastrutture idonee a garantire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica annessa alla produzione di energia eolica in mare.

Vista la posizione strategica della città di Taranto nel bacino del Mediterraneo nonché l'avvio di una programmazione intesa a traguardare la completa decarbonizzazione del porto, l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Ionio ha presentato la propria candidatura quale hub portuale per la produzione energetica green attraverso l'individuazione di aree demaniali marittime da destinare alla promozione di interventi ed investimenti nel settore della Blue Economy.

Tale candidatura, se accettata, vedrebbe il Porto Ionico trasformarsi da uno scalo esclusivamente o prevalentemente industriale, in un porto polifunzionale, moderno ed innovativo completando la integrazione verticale in virtù degli ampi spazi disponibili e delle infrastrutture realizzate negli anni recenti.

Al fine di soddisfare i requisiti di candidatura dall'avviso pubblico Ministeriale, la AdSP del Mar Ionio ha individuato, nell'ambito del proprio Piano Regolatore, tre aree demaniali, a terra ed a mare, idonee per la realizzazione di infrastrutture dedicate allo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica annessa alla produzione di energia eolica in mare, mediante un'integrazione delle funzioni attualmente previste nell'ambito delle specifiche Norme Tecniche di Attuazione, purché ammesse nell'ambito del vigente Piano Regolatore Portuale.

A tale scopo l'AdSP del Mar Ionio ha avviato, in data 16.05.2024, la fase di consultazione preliminare di Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al CSLLPP, perfezionata in data 02.09.2024 con l'invio dell'istanza di rilascio del parere sulla proposta di ATF (integrata rispetto agli esiti della fase preistrutturativa).

Nell'Adunanza del 22.10.2024, la seconda sezione del CSLLPP ha rilasciato, con prot. n. 75/2024, parere positivo sulla proposta di ATF presentata dall'AdSP.

Proiezione 2025

L' AdSP è in attesa di conoscere gli esiti della procedura inerente all'avviso pubblico innanzi citato. Il provvedimento del Ministero sarà verosimilmente pubblicato a breve. Tale provvedimento sarà propedeutico alla programmazione di interventi finalizzati ad adeguare le infrastrutture portuali di competenza dell'AdSP, nelle aree candidate con la manifestazione di interesse trasmessa al MASE, per consentire lo sviluppo degli investimenti del settore della cantieristica navale per la produzione, l'assemblaggio e il varo di piattaforme galleggianti e delle infrastrutture elettriche funzionali allo sviluppo della cantieristica annessa alla produzione di energia eolica in mare.

**AZIONE n. 17**

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

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 5 INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Comune di Taranto, Assoporti, Istituzioni pubbliche e private nazionali, europee ed internazionali, stakeholder, cittadinanza, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Camera di Commercio, Confindustria, ICE, Confcommercio, operatori portuali, terminalisti, Marina Militare, Istituti Scolastici, Università ed Istituti di Ricerca, Associazioni del settore marittimo-portuale nazionali ed internazionali, Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Unione Europea, Ministeri, Associazioni e realtà del terzo settore impegnate nella promozione della cultura del mare, giornalisti e blogger/influencer, provider di servizi turistici, Aeroporti di Puglia, compagnie crocieristiche, ENIT, Regione Puglia e agenzie regionali, media, ecc.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Eventi, Fiere, Convegni, B2B, Workshop (hackathon, OST, ecc.), Forum, Accordi e Partnership, missioni incoming e outgoing, visite formative, progetti nazionali ed europei, nuove membership, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.) e social media, ecc

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

Con particolare riferimento al *supporto del cluster industriale e commerciale del Porto di Taranto*, le attività sviluppate nel primo biennio di vigenza del POT hanno avuto l'obiettivo di proseguire l'azione promozionale del porto di Taranto in contesti locali, nazionali ed internazionali, al fine di stimolare la generazione di opportunità di valorizzazione dei principali asset dello scalo, in sinergia con gli operatori del cluster e le principali istituzioni portuali.

In tale ottica, l'Ente ha continuato ad ampliare la rete di partner ed interlocutori internazionali al fine di consolidare e accrescere il ruolo del porto di Taranto nel mercato marittimo globale, anche attraverso l'organizzazione e la partecipazione a missioni di incoming/outgoing, alla presenza di player internazionali e decision makers – pubblici e privati – a vari livelli.

Tra le attività espletate si citano a titolo esemplificativo e non esaustivo:

- la missione di incoming e networking che ha visto nel porto di Taranto una delegazione di istituzioni e aziende olandesi, coordinata dall'**Ambasciata e Consolato Generale dei Paesi Bassi in Italia** e guidata dal Console Onorario per la Regione Puglia - Segretario Generale del Corpo Consolare di Puglia, Basilicata e Molise;
- la visita della **Console Generale degli Stati Uniti d'America a Napoli**, unitamente alla delegazione ed ai referenti della US Navy;
- la visita della delegazione internazionale di 10 imprese del **Norwegian Offshore Wind Cluster**, organizzazione che rappresenta la supply chain dell'industria eolica offshore norvegese;
- la visita della delegazione diplomatica dell'**Ambasciata di Danimarca** in Italia, che ha raggiunto il porto di Taranto per una conoscenza on site dei diversi progetti in corso di sviluppo nel settore renewables che l'AdSP ionica sta portando avanti anche con le imprese danesi di rilevanza internazionale;
- la partecipazione alla missione "**Italy meets the port of Antwerp-Bruges**" coordinata da Assoporti e ITA nell'ambito dell'evento fieristico BreakBulk Europe 2024 e ospitata dalla Direzione Centrale del Port of Antwerp-Bruges, per lo sviluppo delle relazioni tra i porti italiani ed il porto belga;
- la missione internazionale **Italian ports and free trade zones: your gateway to the global market** (Francoforte, 9 e 10 novembre 2023) promossa in Germania da Intesa Sanpaolo - con la collaborazione di SRM Studi Ricerche Mezzogiorno, ITKAM - Italian Chamber of Commerce for Germany e Agenzia ICE.
- il prosieguo della collaborazione con i porti internazionali (ad es. il porto di Shenzhen) e la sottoscrizione di nuovi MoU con altri scali a livello globale.

Con particolare riferimento al *cruise cluster tarantino*, l'Ente ha confermato il suo ruolo di componente del Board of Directors di **MedCruise- The Association of Mediterranean Cruise Ports**, partecipando alle attività di interesse per i porti

crocieristici del Mediterraneo e, in particolare, nell'ambito del Working Group "Cruises & Port Cities" lanciato congiuntamente da AIVP e Medcruise (coordinando le attività finalizzate alla presentazione della pubblicazione "Cruise port city compass"). In tale contesto, l'Ente ha coordinato le attività redazionali che hanno portato alla pubblicazione del [Cruise Port City Compass](#), che raccoglie le best practices a livello internazionale nello sviluppo delle relazioni tra porto e città con l'obiettivo di ispirare gli stakeholder del settore. Nell'ottobre 2023, la città portuale di Taranto è stata hosting location dell'iniziativa **Italian Cruise Day**, evento di riferimento dell'industria crocieristica italiana.

Nel settembre 2024, il Porto di Taranto è stato confermato nel Board of Directors di MedCruise conquistando anche la vice presidenza dell'Associazione. Nel primo biennio di operatività, i numeri delle due stagioni crocieristiche hanno registrato a Taranto un trend in crescita (45 toccate nel 2024 a fronte di 38 nell'anno precedente con un + 0,7% in termini di passeggeri movimentati che nel 2024 sono stati 139.511). Tra le novità più significative della stagione 2024 vi è quella registrata il 30 giugno quando il Molo San Cataldo del porto di Taranto ha accolto, per la prima volta in assoluto, un ormeggio contemporaneo di due grandi navi da crociera.

In linea con le azioni sviluppate negli ultimi anni, anche nel 2024 l'Ente ha organizzato un "familiarization trip" partecipato da executives di compagnie crocieristiche. Tale iniziativa, avviata grazie ad un protocollo di intesa con l'AdSP dello Stretto, ha in animo lo sviluppo del traffico crocieristico anche attraverso la connessione tra il porto di Taranto e gli scali crocieristici della citata AdSP siciliana come parte di un itinerario allargato nel Med.

Si riporta, qui di seguito, un riepilogo delle principali manifestazioni cui l'Ente ha preso parte nel biennio:

### 2023

<i>EVENTO</i>	<i>STATO</i>
<i>MedPorts General Assembly</i>	<i>Tunisia</i>
<i>Fruit Logistica</i>	<i>Germania</i>
<i>LET EXPO</i>	<i>Italia</i>
<i>Seatrade Cruise Global</i>	<i>USA</i>
<i>Transport Logistic Europe</i>	<i>Germania</i>
<i>TEF Taranto - Taranto Eco Forum</i>	<i>Italia</i>
<i>62nd MedCruise General Assembly</i>	<i>Grecia</i>
<i>2nd World Conference on Business, Management, Finance, Economics, and Marketing</i>	<i>UK</i>
<i>ESPO Conference</i>	<i>Germania</i>
<i>Breakbulk Europe</i>	<i>Olanda</i>
<i>Seatrade Cruise Europe</i>	<i>Germania</i>
<i>RemTech Expo</i>	<i>Italia</i>
<i>Genoa Shipping Week</i>	<i>Italia</i>
<i>63rd MedCruise GA</i>	<i>Romania</i>
<i>Re-Think Circular Economy Forum</i>	<i>Taranto – Italia</i>
<i>ITALIAN CRUISE DAY</i>	<i>Taranto- Italia</i>
<i>IAPH World Ports Conference</i>	<i>UAE</i>
<i>Missione SRM - ZES/ZLS Italian ports and free trade zones: your gateway to the global market</i>	<i>Germania</i>
<i>AIVP World Conference</i>	<i>Venezia - Italia</i>

2024

<i>EVENTO</i>	<i>STATO</i>
<i>MEDports General Assembly</i>	<i>online</i>
<i>Fruit Logistica</i>	<i>Germania</i>
<i>CLIA European Summit &amp; CLIA Innovation Expo</i>	<i>Italia</i>
<i>LET EXPO</i>	<i>Italia</i>
<i>Seatrade Cruise Global</i>	<i>USA</i>
<i>Breakbulk Europe</i>	<i>Olanda</i>
<i>Delegazione Propeller International: evento organizzato da Intesa Sanpaolo insieme ad SRM presso la Filiale di New York</i>	<i>USA</i>
<i>TEF - TARANTO ECO FORUM</i>	<i>Italia</i>
<i>MEDPORTS forum and general assembly: "medports resilience in today's agitated water: threats and opportunities"</i>	<i>Malta</i>
<i>64th MedCruise Assembly</i>	<i>Spagna</i>
<i>Seatrade Cruise MED</i>	<i>Spagna</i>
<i>RemTech Expo 2024</i>	<i>Italia</i>
<i>Naples Shipping week</i>	<i>Italia</i>
<i>Re-Think - Circular Economy Forum</i>	<i>Italia</i>
<i>World Ports Conference IAPH</i>	<i>Germania</i>
<i>Conférence mondiale 2024 AIVP</i>	<i>Portogallo</i>

Proiezione 2025

L'azione si svilupperà avviando nuove iniziative e proseguendo quelle già in corso. Saranno, inoltre, tenute in considerazione, ai fini della creazione di un adeguato programma di partecipazioni a fiere e convegni nazionali ed internazionali, anche le indicazioni che saranno fornite da Assoportici in relazione alle iniziative per le quali è prevista la partecipazione della collettiva dei porti nazionali.

Nel periodo futuro, anche grazie alla partecipazione alle iniziative nazionali ed internazionali promosse dalle Associazioni di cui l'Ente è partner, sarà riposto particolare interesse e focus ai temi dello sviluppo dei traffici commerciali e della transizione energetica, digitale e ambientale. Inoltre, in considerazione delle positive esperienze maturate nell'ambito di missioni di incoming/outgoing partecipate e organizzate dall'Ente, sarà svolta un'attività di scouting di nuove opportunità di incontro con controparti di business interessate a sviluppare, nel porto di Taranto, sinergie commerciali con focus nel settore delle energie rinnovabili onshore e offshore.

**AZIONE n. 18****COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE: DAL CONSOLIDAMENTO DELLA BRAND IDENTITY ALL'ORGANIZZAZIONE DI EVENTI.**

<b>Obiettivi di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 5 INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Assoporti, Associazioni nazionali ed internazionali di settore, UE, Ministeri, Enti ed Istituzioni pubbliche e private / nazionali ed estere, media, ecc.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Accordi e partnership, strumenti di comunicazione istituzionale online (sito web, social media, ecc.) e offline (press kit, port profile, brochure, presentazioni) campagne di comunicazione su media e social-media, interviste, web surveys, news, networking con operatori di calibro internazionale, missioni di incoming, Piano di comunicazione dell'AdSPMI, partecipazione ad eventi e meeting, roadshows, training e aggiornamento specialistico.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

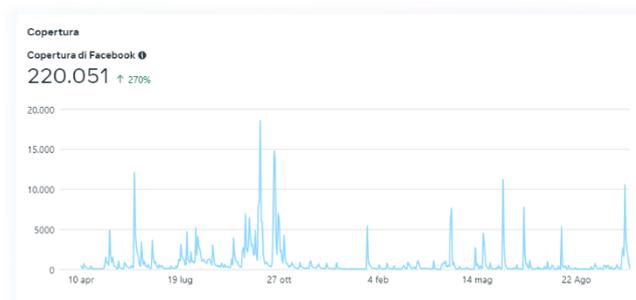
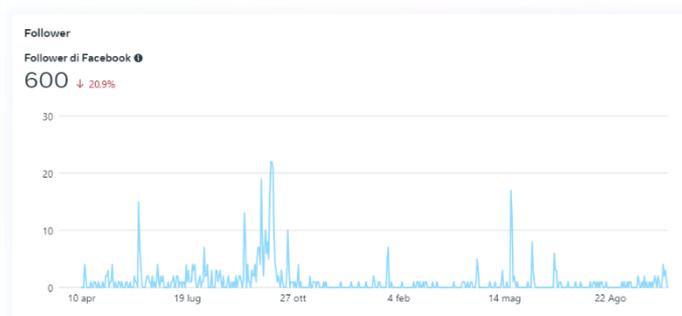
Nel biennio 2023-2024 l'Ente ha realizzato le seguenti attività:

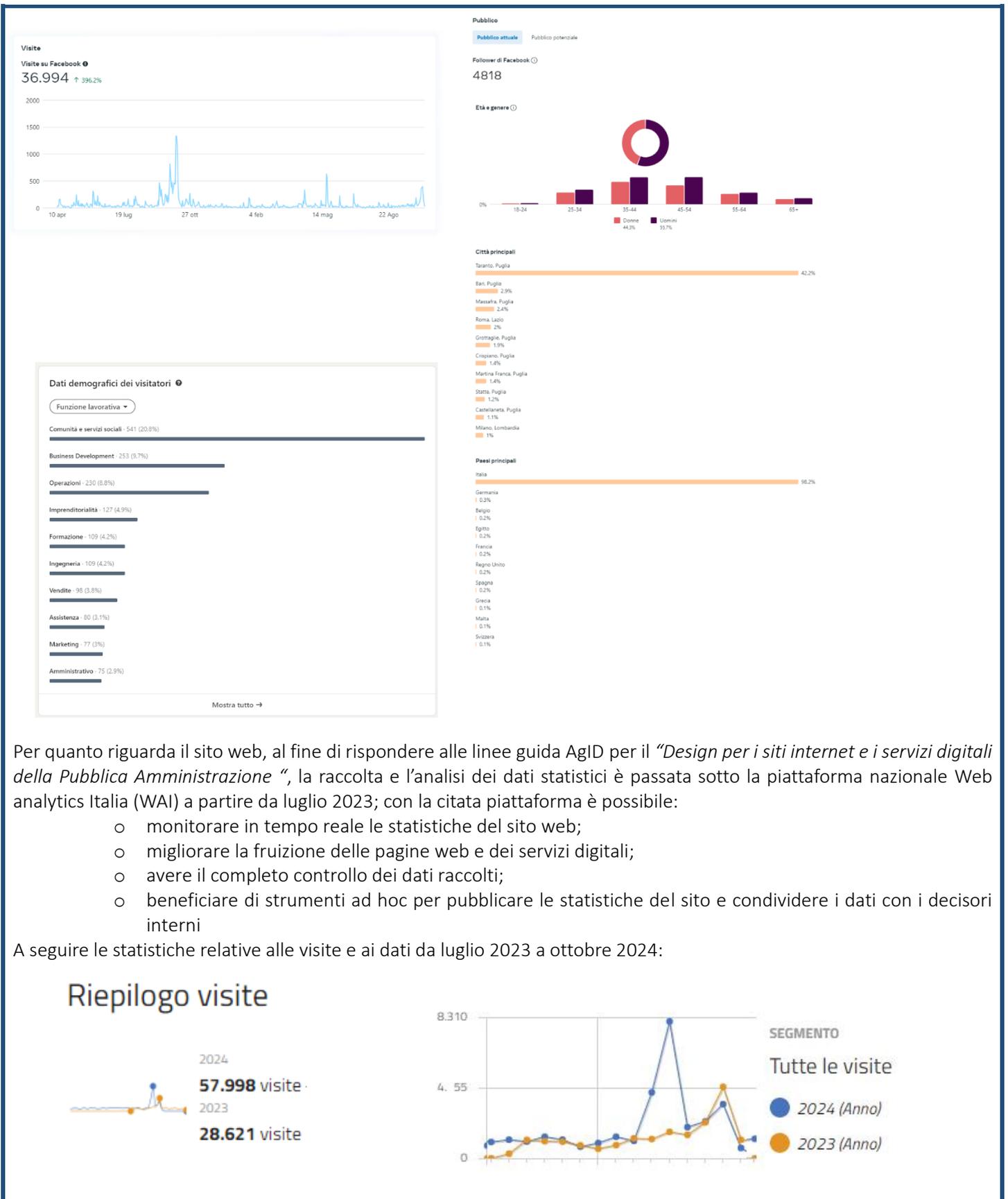
- **Pubblicazione su sito istituzionale e social network** (Facebook, LinkedIn, X, Instagram, wechat, YouTube) dei risultati derivanti dall'attuazione delle azioni del POT 2023-2025, a titolo di aggiornamento continuo, sia in italiano che in inglese. Analizzando i dati dei social con particolare riferimento ai 3 principali canali utilizzati dall'Ente, si riportano i seguenti dati:
  - 4818 follower Facebook
  - 1218 follower Instagram
  - 4231 follower LinkedIn

Individuando in Facebook il canale social con il maggior numero di follower, vista la sua eterogeneità di pubblico, abbiamo raccolto informazioni dettagliate sui follower, sulla copertura, sulle visite, nonché sui dati demografici come età, genere, paese e città di provenienza.

Per quanto riguarda LinkedIn, data la natura del canale orientata a un pubblico più specializzato e attivo professionalmente, abbiamo invece analizzato le informazioni relative ai ruoli professionali dei visitatori.

Il periodo di riferimento dei seguenti dati è aprile 2023 – ottobre 2024.





Per quanto riguarda il sito web, al fine di rispondere alle linee guida AgID per il “*Design per i siti internet e i servizi digitali della Pubblica Amministrazione*”, la raccolta e l’analisi dei dati statistici è passata sotto la piattaforma nazionale Web analytics Italia (WAI) a partire da luglio 2023; con la citata piattaforma è possibile:

- monitorare in tempo reale le statistiche del sito web;
- migliorare la fruizione delle pagine web e dei servizi digitali;
- avere il completo controllo dei dati raccolti;
- beneficiare di strumenti ad hoc per pubblicare le statistiche del sito e condividere i dati con i decisori interni

A seguire le statistiche relative alle visite e ai dati da luglio 2023 a ottobre 2024:

## Paese

PAESE	VISITE
1.  Italia	
2024	40.193
2023	24.004
2.  Stati Uniti	
2024	10.629
2023	1.395
3.  Germania	
2024	797
2023	390
4.  Russia	
2024	786
2023	389
5.  Francia	
2024	673
2023	157

## Città

CITTÀ	VISITE
1.  Milan, Italia	
2024	22.831
2023	8.887
2.  Rho, Italia	
2024	4.695
2023	2.080
3.  Tampa, Florida, Stati Uniti	
2024	3.692
2023	14
4.  Rome, Lazio, Italia	
2024	2.172
2023	926
5.  Boardman, Oregon, Stati Uniti	
2024	1.913
2023	0

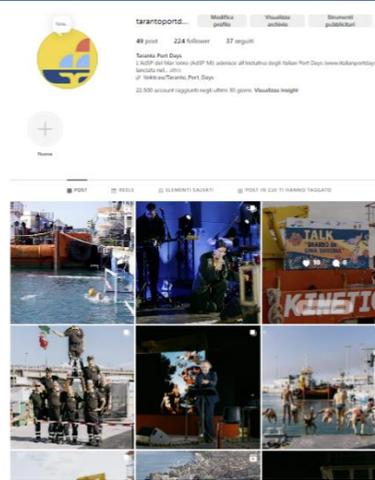
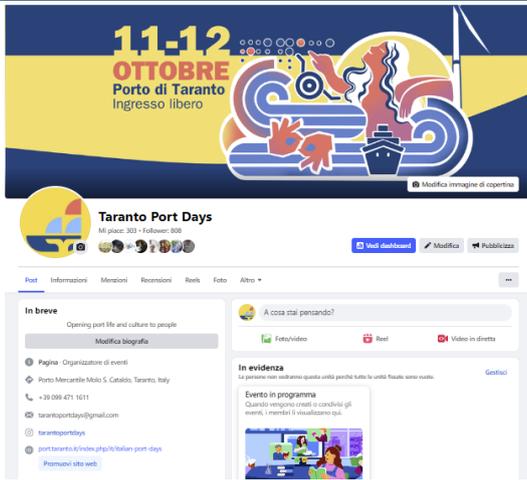


- **Valorizzazione della brand identity dell'AdSP** anche attraverso l'adattamento dell'identità visiva dell'Ente ai molteplici contesti istituzionali ed iniziative pubbliche cui l'AdSP partecipa (creazione video per progetti ed eventi, materiale grafico, foto e video, ecc.).
- **Comunicazione istituzionale** anche nei contesti internazionali, attraverso la divulgazione di news, comunicati, contributi tecnici e promozionali in lingua inglese volti a promuovere l'operato istituzionale dell'Ente a livello internazionale e, in generale, ad un aggiornamento sulle attività in itinere (es. tramite Medcruise, AIVP, IAPH, testate giornalistiche specializzate, ecc.).
- **Programmazione della pubblicità istituzionale**, in linea con il comma 1 dell'art. 49 del D. Lgs. 208/2021:

<i>Comunicazione Istituzionale su testate ed emittenti – Anno 2023</i>	
Testate specializzate	<a href="#">ShipMag</a>
Stampa locale	<a href="#">Il Quotidiano di Puglia</a> , <a href="#">Taranto</a> <a href="#">Buonasera</a>
Stampa nazionale	<a href="#">Sole 24 Ore</a>
Emittenti locali	<a href="#">Tele Norba</a> (TGNorba24 + Radio Norba)

Comunicazione Istituzionale su testate ed emittenti – Anno 2024 (in corso)	
Testate specializzate	<a href="#">The Meditelegraph</a>
Stampa locale	<a href="#">Lo Jonio</a> , <a href="#">La Gazzetta del Mezzogiorno</a>
Emittente nazionale	<a href="#">Tele Nord</a>
Emittenti locali	<a href="#">Tele Rama</a>

- Creazione pagine social dedicate ai Taranto Port Days (Facebook e Instagram) e aggiornamento delle stesse con contenuti e creazione piani editoriali.



- Aggiornamento continuo e gestione pagine social del progetto Open Port (Facebook e Instagram).
- Sviluppare occasioni di comunicazione e divulgazione dell'azione istituzionale dell'AdSPMI in sinergia con le Associazioni nazionali ed internazionali con le quali sono attive delle partnership.

### Proiezione 2025

L'azione si svilupperà avviando nuove iniziative e proseguendo quelle già in corso. In particolare, saranno sviluppate una serie di azioni di cui si riporta un elenco indicativo e non esaustivo:

- campagna social sullo sviluppo delle azioni del POT (es. campagna sPOTlight)
- aggiornamento continuo profili social dell'Ente e del progetto Open Port e dell'evento Taranto Port Days
- aggiornamento e formazione in tema di social media management
- Rafforzamento delle relazioni istituzionali dell'Ente tramite la sottoscrizione di nuovi accordi e partnership e il mantenimento di quelli esistenti (es. Tavolo porto-città) anche attraverso la promozione di azioni di promozione congiunta
- creazione di nuovi tool per comunicazione interna ed engagement del personale (es. newsletter informativa)

**AZIONE n. 19**

**ECOSISTEMA INNOVATIVO DEL PORTO DI TARANTO: ACCOMPAGNAMENTO DALL'AS IS AL TO BE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 5 INTERNAZIONALIZZAZIONE</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: <i>Comune di Taranto, CCIAA di Taranto, Università, Regione Puglia, imprese dell'ecosistema portuale e territoriale di Taranto, acceleratori, incubatori, banche, operatori dell'innovazione, start up, scale up, associazioni, centri di ricerca, ecc... a livello nazionale ed internazionale.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Eventi, Fiere, Convegni, B2B, Workshop (hackathon, OST, ecc.), Forum, Accordi e Partnership, missioni incoming e outgoing, visite formative, progetti nazionali ed europei, nuove membership, strumenti di comunicazione (campagne di comunicazione, call to action, ecc.) e social media, ecc

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

a) Nel 2024, l'AdSP ha partecipato alla candidatura di progetti – ammessi al finanziamento – in bandi europei/nazionali/regionali che hanno consentito il coinvolgimento degli attori dell'ecosistema in attività strutturate e funzionali al soddisfacimento dei loro fabbisogni di innovazione, in particolare:

- *Partecipazione al partenariato del progetto PortAbility (nell'ambito del programma europeo Erasmus+) che intende costruire 5 CoVE (Centres of Vocational Excellence) in cinque aree del Mediterraneo (Taranto, Malaga, Marsiglia, Larissa e Cipro) in transizione verso economie maggiormente sostenibili, digitali e inclusive.*
- *Adesione al progetto SIZER (Sistema Integrato e Ottimizzato per la Logistica Semplificata delle Aree Retroportuali) all'interno del Bando per progetti di Ricerca Industriale e Sviluppo Sperimentale nei domini dell'Intelligenza Artificiale e della Robotica (RAISE) a cui partecipa, tra le altre, l'azienda tarantina Tilebytes s.r.l..*

b) In relazione alla realizzazione di percorsi di crescita dell'ecosistema innovativo tramite iniziative condivise con il territorio e/o con partner del settore dell'open innovation (roadshow, eventi, mini percorsi di contaminazione/incubazione/accelerazione, ecc...), nel 2024 sono state intraprese le seguenti attività:

- *Collaborazione col Programma di investimento sociale Shell InventaGIOVANI sviluppato da Shell Italia Esplorazione e Produzione per la Regione Basilicata e Taranto e provincia; InventaGIOVANI offre la possibilità di accesso a strumenti pratici per lo sviluppo di idee imprenditoriali, strumenti per la costruzione di un valido business plan e per un supporto concreto nelle fasi di implementazione.*
- *Partecipazione ai percorsi di contaminazione organizzati dal laboratorio BaLab dell'Università degli studi di Bari che ha l'obiettivo di favorire lo sviluppo di una cultura e di idee imprenditoriali innovative; l'AdSP ha partecipato alle iniziative a favore delle scuole superiori di Taranto, delle startup e degli studenti universitari del Dipartimento Jonico della stessa università.*
- *Partecipazione attiva ai panel del Selection Day per il per terzo ciclo (2024-2025) di accelerazione di Faros – l'acceleratore Blue Economy della Rete Nazionale CDP – tenutosi a Taranto presso il Dipartimento Jonico dell'Università degli studi di Bari.*
- *Per il secondo ciclo di accelerazione (2023-2024), quale partner fondatore di Faros, l'AdSP ha sviluppato un progetto pilota con la startup BTR Simulators, concretizzatosi nella realizzazione di un simulatore di tipo statico che offre funzionalità base per la formazione degli operatori addetto alle gru. Un secondo progetto pilota è stato realizzato insieme alla startup SEAFORM: uno studio di fattibilità sull'uso di piattaforme*

*galleggianti che ne evidenzia la funzionalità multipurpose, la modularità, la riutilizzabilità e la sostenibilità e la potenziale integrazione con le infrastrutture portuali, consentendo un aumento degli spazi a disposizione del porto.*

c) A riguardo dell'allargamento dei confini dell'ambiente in cui l'ecosistema portuale tarantino attualmente opera, attraverso l'avvio di collaborazioni con altre realtà dell'innovazione a livello europeo e internazionale e l'inserimento in contesti innovativi internazionali, si evidenzia:

- *Partecipazione nella "Space for Smart and Green Cities Task Force" dell'ESA – Agenzia Spaziale Europea – che mira a sfruttare l'uso delle applicazioni spaziali per promuovere servizi innovativi sostenibili affrontare l'ecosistema delle città intelligenti e sostenere la crescita di un'economia verde sostenibile a livello cittadino.*
- *Partecipazione come partner alla candidatura del progetto FLOAT-HUBS (Nature-Inclusive FLOATing HUBS: Accelerating Maritime Green Transition) dell'ambito del bando Sustainable Blue Economy Partnership – SBEP, partenariato internazionale istituito dalla Commissione europea, coordinato dall'Italia e co-coordinato dalla Norvegia, dedicato alla tutela degli oceani, della biodiversità e delle risorse ambientali marine. Il progetto FLOAT-HUBS si propone di superare l'attuale stato dell'arte introducendo una soluzione innovativa per lo sviluppo di infrastrutture galleggianti sostenibili in mare che riducano al minimo l'impatto ambientale e sociale. Il partenariato è composto da 5 partners italiani, 2 tedeschi ed uno per Spagna, Estonia, Portogallo e Danimarca. Leading Partner è il Politecnico di Torino.*
- *Partecipazione come partner alla candidatura del progetto TERRITORY (sTrenghening disastER Response capacties ThrOUGH dRone technology) nell'ambito del programma (Interreg VI-A) IPA CBC South Adriatic (Italy-Albania-Montenegro); il progetto affronta la gestione del rischio di catastrofi e l'adattamento ai cambiamenti climatici nella regione del Sud Adriatico attraverso l'innovativa tecnologia dei droni. Si concentra sui rischi crescenti derivanti dai cambiamenti climatici, come inondazioni, incendi boschivi ed emergenze in Italia, Albania e Montenegro. Leading partner è il Distretto Tecnologico Aerospaziale di Brindisi.*
- *Presentazione, come Lead partner, della candidatura del progetto BE:TWIN (To-BE scenarios for Port Management leveraging Digital TWIN) nell'ambito del programma Interreg VI-A Greece-Italy 2021-2027. Il progetto prevede, tra le varie attività, il disegno di un modello di simulazione di un Digital Twin e la realizzazione di uno strumento Pilota nei porti di Taranto e Patrasso (GR). Gli altri partner beneficiari sono il Computer Technology Institute and Press "Diophantus" di Patrasso e MEDISDIH S.c. a r.l. - Distretto Meccatronico Regionale e Digital Innovation di Bari.*

#### Proiezione 2025

Per il 2025, le categorie di azioni, sopra evidenziate, sono confermate con l'adesione e promozione di nuove iniziative guidate dai vari programmi europei e/o dalle ulteriori iniziative condotte a livello territoriale, nazionale e internazionale.

**AZIONE n. 20**

**ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE: TARANTO CITTÀ PORTUALE SOSTENIBILE**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 6 GOVERNANCE &amp; ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	<i>Organismo di Partenariato della Risorsa Mare, Comitato di Gestione, Organismo Indipendente di Valutazione, Personale AdSP, Istituzioni pubbliche e private appartenenti al network dell’Ente, Assoport, Cluster portuale, Personale dell’AdSP, ecc.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Workshop / incontri/ seminari/ meeting in modalità hackathon / Accordi e protocolli di intesa / Report / laboratori, training e aggiornamento specialistico / questionari e web surveys, news su portale istituzionale e post sui profili social dell’Ente, ecc.

**Descrizione e opportunità:**

L’azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all’azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell’Ente](#).

**Revisione 2024**

Per le principali iniziative avviate/realizzate nel periodo di vigenza del POT 2023-2025, si riporta di seguito, un elenco indicativo ancorché non esaustivo:

- la sottoscrizione di accordi finalizzati ad aprire il porto a nuovi target group appartenenti ai cluster associativi del territorio operanti nel sociale (*Protocollo di intesa con l’Ufficio Servizio Sociale Minorenni (USSM) di Taranto, protocollo Scuola Alta Formazione, protocollo Museo Archeologico Nazionale “MARTa”*);
- la creazione di momenti di consultazione pubblica e stakeholder engagement nell’ambito del **sistema di gestione dei rifiuti** e del **sistema di gestione ambientale** nonché il prosieguo delle attività di sensibilizzazione rispetto alle tematiche ambientali nel Porto di Taranto;
- la creazione di momenti di consultazione pubblica e stakeholder engagement ai fini dell’adozione del **Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT) dell’AdSPMI** e per l’adozione del **Sistema di Misurazione e Valutazione della Performance (SMVP) dell’AdSPMI**, nonché per la misurazione e valutazione annuale dell’attività dell’Ente;
- il prosieguo dei lavori del Gruppo sulle Disuguaglianze di Genere nato in seno ad Assoport per promuovere il progetto **“Women in Transport – the challenge for Italian Ports”**, attraverso la creazione di nuove iniziative sviluppate, in particolare, nella città portuale di Taranto:
  - **“Bet We Can: cerchio di donne che amano il mare”**, evento realizzato durante i Taranto Port Days 2023. Momento di dialogo tra donne nato nell’ambito delle azioni promosse dall’AdSP per promuovere iniziative orientate a sensibilizzare il dialogo e l’engagement della comunità portuale e cittadina in materia di *gender gap*, con l’obiettivo di valorizzare il pluralismo e le pratiche inclusive in ogni ambito professionale e, segnatamente, nel settore portuale e dei trasporti.
  - **Tavolo di comunità**: in occasione della Giornata internazionale per l’eliminazione della violenza sulle donne (25 novembre 2023), l’AdSP del Mar Ionio e il Comitato Pari Opportunità dell’Ordine dei Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili – ODCECTA hanno dato avvio ad un tavolo *di comunità* costituito numerosi Ordini professionali del territorio (consulenti del lavoro, ingegneri, agrotecnici, architetti, agronomi e forestali) unitamente ad altri Enti e imprese. Il tavolo ha l’obiettivo di fungere quale *laboratorio dal basso*, grazie alla partecipazione e animazione di una rete di attori del territorio che, in forma volontaria, hanno deciso di contribuire alla mappatura dei servizi e delle iniziative che una molteplicità di Enti, pubblici e privati, hanno attivato o intendono sviluppare a Taranto e provincia.
  - **Giornata di studio sul tema “Il valore delle Parole”** (16/04/2024) patrocinata anche dall’Accademia della Crusca per riunire, in una dimensione allargata e interdisciplinare, studiosi di diversi ambiti scientifico-disciplinari ed esponenti illustri del mondo istituzionale e professionale chiamati a riflettere insieme sul linguaggio in una prospettiva di genere.
  - **Flash mob letterario WISTA Italy**, organizzato il 26/09/2024 in occasione della World Maritime Days per il lancio nazionale del volume **“Donne sul ponte di comando”** pubblicato per onorare la ricorrenza del trentennale dell’Associazione.

## Proiezione 2025

Rispetto alla prossima annualità, si auspica il completamento delle azioni di cui all'elenco incluso nell'azione di Piano originaria quali, a titolo esemplificativo:

- il raggiungimento di nuove intese e accordi con realtà associative del territorio capaci di abbracciare un bacino di utenza non ancora esplorato da parte dall'Ente, al fine di promuovere la cultura portuale in chiave inclusiva, anche presso utenti appartenenti alle categorie svantaggiate e, comunque, del sociale e/o prevedendo il coinvolgimento di target group specifici nella vita istituzionale dell'Ente;
- lo sviluppo di azioni di engagement della comunità portuale e cittadina con l'obiettivo di costruire un percorso condiviso e responsabile di sviluppo delle attività crocieristiche nella città portuale di Taranto, in linea con il task "*Social License to Operate in Cruising*" di cui l'Ente ha la responsabilità all'interno del Board of Directors di **Medcruise - The Association of Mediterranean Cruise Ports**;
- l'eventuale redazione di un nuovo *Report di Sostenibilità dell'AdSP del Mar Ionio*, che analizzi ed orienti l'operato dell'Ente tenendo conto delle direttrici ESG – Environment, Social, Governance;
- l'eventuale aggiornamento del **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale** (DEASP) dell'AdSPMI;
- l'avvio delle attività propedeutiche alla redazione del primo **Bilancio di Genere** dell'AdSP del Mar Ionio anche al fine dell'eventuale ottenimento della **Certificazione per la Parità di Genere**.
- la struttura operativa dell'Ente allineerà la propria mission istituzionale in funzione dell'assetto di governance che sarà eventualmente rinnovato nel 2025 e che porterà alla ristrutturazione degli Organi di governo dell'AdSP.
- Analogamente al punto su esposto, sarà dato opportuno seguito alle eventuali modifiche che potrebbero intervenire a livello nazionale qualora dovesse concludersi l'ipotesi di una riforma del sistema portuale italiano, anche per quanto attiene l'individuazione dei macro ambiti strategici che i porti saranno chiamati a seguire per lo sviluppo delle attività commerciali (es. settore energetico e impianti offshore, cold ironing, ecc.)

**AZIONE n. 21****CREAZIONE E COMPILAZIONE CHECKLIST DI AUTOCONTROLLO E MONITORAGGIO DELLE PROCEDURE DI AFFIDAMENTO SOPRA E SOTTOSOGLIA COMUNITARIA**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

Atteso il risultato raggiunto nel 2023 con la creazione e compilazione, per ogni procedura di gara, di una checklist dello stato di avanzamento dell'intero ciclo di vita dei contratti pubblici, si è ritenuto opportuno proseguire detta attività anche nel 2024 in quanto utile sia ai Vertici dell'Ente per monitorare lo stato di avanzamento dei contratti pubblici sia agli Uffici coinvolti nel ciclo del contratto pubblico al fine di consentire l'autocontrollo e la predisposizione, ove necessario, di misure correttive preventive e creare, conseguentemente, valore pubblico interno.

**Revisione 2024**

Le checklist di monitoraggio sono state aggiornate a seguito dell'introduzione della disciplina in tema di digitalizzazione (in vigore dal 1° gennaio 2024) prevista dal nuovo Codice dei contratti pubblici, nella parte relativa alla pubblicazione dei DATI/CIG/GUUE/DGUE.

**Proiezione 2025**

Si ritiene tale obiettivo concluso al 31.12.2024 in quanto, per un verso, è stato raggiunto l'obiettivo di potenziare la capacità di analisi e autocontrollo degli Uffici coinvolti nel ciclo di vita del contratto pubblico e, per altro verso, si è considerato utile rafforzare altre azioni afferenti al medesimo obiettivo.

**AZIONE n. 22**

**CONTRATTI PUBBLICI: MISURE PREVENTIVE PER LA TRASPARENZA E LA CREAZIONE DI VALORE PUBBLICO INTERNO**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	n. 6 <b>GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Dipendenti/Dirigenti/RUP AdSP MI, Organi di indirizzo AdSP MI, Segretario Generale.
<b>Strumenti attuativi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Predisposizione del Regolamento delle Commissioni giudicatrici.</i></li> <li>• <i>Acquisizione eventuale di ogni altro supporto immateriale e materiale utile all'azione.</i></li> </ul>

**Descrizione e opportunità:**

La presente azione si sostanzia nella predisposizione di una proposta di “Regolamento per la costituzione delle Commissioni giudicatrici per l’aggiudicazione dei contratti pubblici dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Ionio, porto di Taranto”, unitamente alla relativa modulistica per la nomina dei commissari di gara.

Il nuovo Codice dei contratti pubblici (d.lgs. 36/2023) ha notevolmente modificato la disciplina afferente alla nomina delle Commissioni giudicatrici: in tale contesto, il Regolamento intende definire le regole di costituzione e di funzionamento delle Commissioni giudicatrici di cui agli artt. 51 e 93 del Codice per le procedure di gara relative agli appalti per l’affidamento di lavori, servizi e forniture banditi sia di importo inferiore alla soglia sia di importo superiore alla soglia, ex art. 14 del Codice, secondo principi di competenza, trasparenza e rotazione, nonché nel rispetto dei principi e delle norme previste dalla legge e dagli altri regolamenti interni dell’Ente.

Per la predisposizione del Regolamento delle Commissioni sono stati previsti degli step che si concluderanno entro l’anno:

- a) ricerca, raccolta e studio della giurisprudenza in materia, della prassi e di esempi di regolamenti in vigore presso altre stazioni appaltanti (consegnata il 30.04.2024);
- b) predisposizione prima bozza della proposta di regolamento (consegnata il 30.09.2024);
- c) redazione versione finale della proposta di Regolamento (consegnare il 30.11.2024);
- d) revisione finale e trasmissione della proposta di Regolamento al Presidente/SG (consegnare il 31.12.2024).

Proiezione 2025

Al fine permette all’Ente di svolgere la propria attività amministrativa perseguendo livelli sempre maggiori di economicità, efficacia, imparzialità, di pubblicità e di trasparenza, per il 2025- tenuto conto del nuovo Codice dei contratti (D.Lgs. 36/23)- si potrebbe effettuare l’aggiornamento del Regolamento dell’Albo Fornitori telematico dell’Ente (*approvato con Decreto n. 119/2022 del 24/10/2022*) e del Regolamento per l’acquisizione di beni servizi e lavori (*approvato con Decreto n. 29/2022 del 11/03/2021*).

**AZIONE n. 23**

**SVILUPPO DELLA CULTURA DEL RISULTATO (PERFORMANCE)**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

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

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

**Revisione 2024**

Le attività poste in essere in relazione all'azione in questione, nel periodo preso in esame dalla presente revisione, sono state le seguenti:

- a) Consolidamento delle procedure tese al coinvolgimento degli stakeholder sia esterni che interni nella misurazione e nella valutazione annuale della performance dell'Ente come previsto dal SMVP;

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

- b) Nel corso del biennio 2023-2024, è stato implementato e perfezionato il funzionamento di un apposito software (denominato CICLOPE) per la gestione del processo di misurazione e valutazione della Performance organizzativa (AdSPMI e Direzioni) e individuale (personale dipendente);
- c) L'OIV e i componenti della STP hanno progettato e realizzato brevi testi di sintesi, tabelle e momenti di formazione e aggiornamento destinati ai dipendenti dell'AdSP (stakeholder interni) in merito al SMVP, alla sottosezione "PERFORMANCE" del PIAO (già Piano della Performance), alla Relazione sulla Performance e all'utilizzo e valorizzazione del software dedicato alla Performance.
- d) A partire dal mese di luglio 2024 sono state avviate le procedure per la selezione del nuovo Organismo Indipendente di Valutazione della Performance (OIV) dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio. L'avviso di

selezione è stato pubblicato in data 23/09/2024 (link <https://performance.gov.it/avviso-pubblico-di-selezione-comparativa/63cb9b4f-feb8-4c49-abe1-466a258e3f90>) e sono pervenute 77 candidature.

### Proiezione 2025

Le principali attività che potranno essere rafforzate e realizzate nel 2025, secondo un percorso logico e consequenziale nell'ottica di generare valore pubblico, sono:

- e) progettazione e realizzazione di una formazione specialistica e di aggiornamento per i componenti della STP che consenta agli stessi, supportati dall'OIV, di attivare le successive attività;
- f) progettazione e realizzazione di una formazione laboratoriale a favore del personale dell'AdSP (stakeholder interni) che miri alla costruzione condivisa di obiettivi di performance volti alla realizzazione di valore pubblico con lo scopo di innescare un approccio che superi gli stereotipi legati a dei meri adempimenti burocratici attraverso l'engagement del lavoratore quale "persona";
- g) consolidare l'attività volta alla progettazione e realizzazione di brevi testi di sintesi, tabelle e momenti di formazione e aggiornamento da parte dell'OIV e dei componenti della STP destinata ai dipendenti dell'AdSP in merito al SMVP, alla sottosezione "PERFORMANCE" del PIAO (già Piano della Performance), alla Relazione sulla Performance anche attraverso la valorizzazione del software dedicato alla Performance;
- h) progettazione e realizzazione di iniziative rivolte agli stakeholder esterni mirate a formare/informare gli stessi in merito alla cultura della performance (es.: indagini, workshop, giornate di sensibilizzazione, ecc...) e iniziative volte ad implementare le procedure previste dal SMVP per il coinvolgimento degli stakeholder attraverso il confronto partenariale;
- i) progettazione e realizzazione di iniziative volte a migliorare la cultura della performance dell'AdSPMI attraverso il confronto con altre ADSP e, più in generale, altri Enti;
- j) progettazione e sperimentazione di nuove metodologie per la creazione degli obiettivi dell'Ente volte ad accrescere la capacità dell'AdSP di captare le esigenze degli stakeholder e di tradurle in obiettivi strategici e operativi di breve e lungo periodo.

**AZIONE n. 24****ANALISI E OTTIMIZZAZIONE DEI PROCESSI CONNESSI AGLI ORGANI DI GOVERNANCE DELL'ADSP**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

Le attività volte al raggiungimento degli scopi dell'azione, nel periodo preso in esame dalla presente revisione, sono state le seguenti:

- aggiornamento sui lavori dei Gruppi di Lavoro da parte dei rispettivi coordinatori, durante le sedute dell'OPRM;
- i componenti del Tavolo Tecnico Permanente di cui all'Art. 3 del PROTOCOLLO DI INTESA "ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO FRA LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI OPERANTI NEL PORTO DI TARANTO EX ART. 8 CO. 3 LETT. g) L. 84/94 E SS.MM.II" si sono riuniti quattro volte durante l'anno 2024, confermando la fruttuosa opportunità di raccordo e confronto tra le PP.AA. operanti in porto;
- per l'anno 2023, con il Piano Integrato di Attività ed Organizzazione (PIAO) 2023-2025- Sezione Performance- è stato assegnato alla Direzione Affari Generali e Internazionali l'obiettivo operativo "Efficientamento del processo di funzionamento del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare". Ai fini del raggiungimento di tale obiettivo, la Direzione ha avviato, a valle di un opportuno esame dell'ambito normativo, un percorso di analisi delle attività connesse all'espletamento delle funzioni degli organi, allo svolgimento delle sedute e ad ogni altro adempimento relativo agli stessi. È stato prodotto per ciascuno dei processi di funzionamento del CdG e dell'OPRM, un DIAGRAMMA DI FLUSSO – ovvero uno schema dotato di timeline che descrive un processo – per documentare, migliorare e condividere i citati procedimenti vista la loro complessa articolazione. L'elaborato è stato infine integrato con una rappresentazione del processo di costituzione di tali collegi, sempre mediante grafico, quale processo distinto rispetto al funzionamento degli stessi. Il file, trasmesso nel dicembre 2023 ai componenti del Comitato di Gestione e dell'OPRM, oltre che ai Dirigenti dell'AdSPMI, si chiude con un rimando ai principali link utili al sito web ufficiale dell'AdSPMI nonché ai riferimenti normativi;
- il costante aggiornamento del sito web istituzionale assicura la dovuta visibilità delle modifiche della composizione degli Organi/Organismi dell'Ente;
- coinvolgimento degli stakeholder rappresentati nell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare nel processo di valutazione della Performance dell'AdSP del Mar Ionio.

**Proiezione 2025**

L'AdSPMI, visto il positivo riscontro dei soggetti interessati dalla presente azione, intende porre in essere ulteriori e concrete attività volte a intercettare ulteriori necessità del partenariato affinché le modalità di coinvolgimento nella governance dell'Ente siano migliorate e/o aggiornate.

Proseguiranno i lavori del Tavolo Tecnico Permanente di cui all'Art. 3 del PROTOCOLLO DI INTESA "ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO FRA LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI OPERANTI NEL PORTO DI TARANTO EX ART. 8 CO. 3 LETT. g) L. 84/94 E SS.MM.II", anche in forma ristretta sulla base delle criticità emergenti.

Nell'ambito delle attività di *digitalizzazione dei processi di gestione documentale* dell'ente, si prevede di traguardare la gestione informatizzata dei procedimenti correlati al funzionamento del Comitato di Gestione e dell'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare

Inoltre, il rafforzamento delle competenze, sui temi alla base dei processi di governance e delle conoscenze utili all'efficiente supporto agli organi e organismi amministrativi, è stato rilevato tra i fabbisogni formativi del personale e inserito nel programma di formazione 2024-2026 inglobato nel PIAO.

È in corso l'aggiornamento del vigente Regolamento di Funzionamento del Comitato di Gestione

**AZIONE n. 25**

**MONITORAGGIO E RENDICONTAZIONE DELLE PROCEDURE ZES / ZFD IN CORSO**

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

**Descrizione ed opportunità:**

Con il decreto-legge 19 settembre 2023, n. 124, convertito, con modificazioni, dalla legge 13 novembre 2023 L. n. 162, è stata istituita la Zes Unica per il Mezzogiorno, che comprende i territori delle regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sicilia, Sardegna, così subentrando alle precedenti 8 Zes operanti negli anzidetti territori. I compiti precedentemente attribuiti ai Commissari Straordinari di Governo sono stati attribuiti alla Struttura di Missione Zes, al cui interno sono stati individuati due Uffici, il cui operato ricade sotto la supervisione del Coordinatore della Struttura anzidetta.

Presso la Presidenza del Consiglio dei ministri è istituita inoltre la **Cabina di regia ZES**, con compiti di indirizzo, coordinamento, vigilanza e monitoraggio.

Presso la Struttura di Missione è istituito lo **Sportello unico digitale ZES** per le attività produttive nella ZES unica, denominato **S.U.D. ZES**, con l'obiettivo di garantire un rilancio unitario delle attività produttive del territorio delle regioni del Mezzogiorno e tramite il quale le piccole, medie e grandi imprese possono presentare istanza di Autorizzazione Unica per la realizzazione di progetti di investimento nelle aree comprese nella Zes Unica (e nell'ambito delle aree di competenza del Sistema Portuale del Mar Ionio – Porto di Taranto).

Inoltre, all'interno del porto di Taranto è stata istituita con Legge 27 dicembre 2019, n.160 la Zona Franca Doganale Interclusa, la cui perimetrazione è stata definita su proposta del Presidente dell'AdSP MI con proprio Decreto del 13 Marzo 2020 ed approvata con Determinazione Direttoriale n. 128586/RU del 28 aprile 2020 della Direzione Generale dell'Agenzia Dogane Monopoli (ADM).

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

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

In tal senso, saranno determinanti:

- la realizzazione di sistemi di rendicontazione al fine di rendere noti gli attesi livelli occupazionali, formativi e le tipologie di attività;
- sistemi di coordinamento dell'azione delle funzioni amministrative coinvolte, al fine di rendere concreti i processi di semplificazione amministrativa e sburocratizzazione indispensabili per la riduzione dei tempi ;
- la partecipazione ad associazioni, enti, iniziative culturali nazionali e sovranazionali, al fine di condividere l'esperienza maturata ed apprendere maggiori spunti dalle esperienze preesistenti;
- la costruzione e gestione delle azioni di monitoraggio e valutazione dei progetti ZES ammessi.
- lo sviluppo di un modulo evoluto ed integrato in ambiente PCS, finalizzato alla dematerializzazione e semplificazione delle procedure attinenti al monitoraggio e gestione delle merci in transito e/o movimentate anche tra aree intercluse nella ZFD, all'interno delle aree portuali. L'infrastruttura digitale è fruibile per il concessionario accreditato mediante un accordo per la gestione di una delle 11 aree costituenti la Zona Franca Doganale Interclusa del Porto di Taranto.

### Tabella delle istanze ZES/ZFD attualmente pervenute presso l'AdSP MI ed in fase di istruttoria

ISTANZE ZES Pervenute in ambito Portuale

Istanze che hanno scontato la procedura di evidenza pubblica						
Soggetto istante	Area di interesse	Attività da svolgere	Valore investimento	Impatto occupazionale (unità)	Termini per Conferenza di Servizi (integrazione/pareri)	ZFD
Cantieri di Puglia Srl	Ex Soico	Costruzioni navali	50.000.000,00 €	202	CDS SIMULTANEA SVOLTA - ATTUALMENTE E' IN CORSO LA CDS PER IL RILASCIO DELL'AUA	SI
Termocentro Srl	Terrapieno est	Logistica per componentistica idraulica	1.500.000,00 €	18	TERMINI PROC. INTERRUPTI PER INDAGINI SUL SUOLO (PROGETTAZIONE IN CORSO)	SI
Gracocem Spa	Rada IV sporgente	Silos per deposito cemento	5.700.000,00 €	8	DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE CARICATA SU SUD ZES - A BREVE SARA' CONVOCATA LA CDS	NO
Spec-Rem SA	Eco Industrial Park	Logistica, Movimentazione merci	58.500.000,00 €	100	PROGETTAZIONE IN PREPARAZIONE (ATTESO IL PARERE DEL MIC SUL PROGETTO ADSP MI)	SI
				<b>totali attesi</b>	<b>totali attesi</b>	
				115.700.000,00 €	328	

\* L'istanza ha scontato l'evidenza pubblica in sede di richiesta di concessione demaniale

\*\* L'ISTANZA Afferisce ad un'area non rientrante nel novero delle ZFD per cui sarà necessaria una ripermimetrazione

### Proiezione 2025

Nel corso del 2025 sarà determinante l'influenza che il Piano strategico per la ZES Unica, di recente adozione da parte della cabina di Regia della ZES Unica, eserciterà sull'operato dei vari soggetti coinvolti ed in particolare dell'AdSP MI, che dovrà farsi soggetto attuatore delle linee guida contenute in detto strumento.

Inoltre, in considerazione dell'avvenuto completamento delle attività di digitalizzazione del funzionamento della Zona Franca Doganale di Taranto, si ipotizza lo sviluppo di un modulo per il monitoraggio e la rendicontazione delle merci nelle aree ZES e ZFD, che preveda, in ottica di interoperabilità, l'importazione dei dati dai software gestionali dei concessionari, anche accreditati alla gestione delle Aree di ZFD, al fine di fornire i medesimi dati allo sportello doganale SU.DO.CO.

In ottica di condivisione, a decorrere dal mese di novembre 2024, l'Ente ha pianificato lo svolgimento di riunioni con gli operatori portuali per condividere con questi ultimi le modalità ed i contenuti della piattaforma PCS interoperabile con ZFD in corso di sviluppo.

**AZIONE n. 26****SVILUPPO E GESTIONE DELLE RISORSE (UMANE, TECNOLOGICHE E FINANZIARIE)**

<b>Obiettivo di riferimento del POT 2023-2025</b>	<b>n. 6 GOVERNANCE E ACCOUNTABILITY</b>
<b>Stakeholder coinvolti</b>	Si citano, a titolo esemplificativo e non esaustivo: <i>Fornitori / Utenti / Concessionari/Personale dell'AdSP.</i>
<b>Strumenti attuativi</b>	Efficientamento e ingegnerizzazione dei processi dell'Ente, corsi di formazione, sviluppo della comunicazione interna ed esterna.

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

**Revisione 2024**

Il profondo processo di cambiamento che interessa il settore pubblico in generale, ed il sistema portuale in particolare, vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, **attore principale** di questo nuovo modo di concepire la "Cosa Pubblica". In particolare, l'Ente ha già avviato un processo volto ad una **maggiore attività di digitalizzazione dei processi interni**, attraverso i quali rendere trasparenti le azioni di definizione delle politiche di governance e volte al raggiungimento della c.d. efficienza ed efficacia del proprio operato, producendo servizi di qualità, **creando il c.d. "Valore Pubblico"** ed assicurando, in tal modo, il **raggiungimento dei risultati prefissati**.

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

**Proiezione 2025**

Viene confermata la volontà dell'Ente di valorizzare il Capitale Umano a sua disposizione attraverso la **formazione professionale**, attraverso il **coinvolgimento dei dipendenti** in nuovi progetti ed attraverso una maggiore e migliore **qualificazione** degli stessi.

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

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

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

**AZIONE n. 27****AVVIO E PIENA OPERATIVITÀ DELL' AGENZIA EX ART. 17, CO. 5, L. 84/94**

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

**Descrizione e opportunità:**

L'azione si sviluppa confermando i contenuti e la strategia di cui all'azione originaria inclusa nel [Piano Operativo Triennale 2023-2025 dell'Ente](#).

Con delibera del Comitato di gestione n. 10 del 19 giugno 2017 è stata costituita, ai sensi dell'art. 4. del d.l. 29 dicembre 2016, n. 243, convertito, con modificazioni, dalla L. 27 febbraio 2017, n. 18, l'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, denominata "Taranto Port Workers Agency S.r.l.". L'Agenzia, inizialmente costituita per la durata di tre anni e successivamente prorogata ex lege in diverse occasioni, da ultimo fino al 31 dicembre 2024, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi. Parallelamente ha operato, fino al 22.10.2023 (data di scadenza dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 17, comma 2, L. 84/94), la società autorizzata alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ai sensi dell'art. 17, comma 2, L. 84/94.

Il comma 8 dell'art. 4 del D.L. 29.12.2016, n. 243 prevede che "Alla scadenza ... ove restassero in forza all'Agenzia di cui al comma 1, lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'Agenzia ai sensi dell'articolo 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84."

In considerazione di ciò e, tenuto conto dell'avvio di nuove iniziative imprenditoriali connesse all'attivazione della Zona Economica Speciale e della Zona Franca Doganale, si vuole procedere alla trasformazione dell'Agenzia costituita ai sensi del comma 1 dell'art. 4 cit in Agenzia ex art. 17, co. 5, L. 84/94 prevedendo un organico di n. 20 unità.

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

Più in generale, tutte le imprese portuali che abbiano la necessità di richiedere la somministrazione di manodopera temporanea potranno contare sulla pronta disponibilità di personale inserito in un contesto portuale che, grazie alla continua sinergia tra AdSP, Agenzia, Taranto Port Workers Agency ed imprese portuali, assicurerà ai lavoratori in organico la necessaria formazione professionale, in costante aderenza alle nuove esigenze connesse all'evoluzione dell'operatività del porto e dei traffici. Invero, la partecipazione delle imprese portuali al capitale sociale dell'Agenzia renderà le stesse direttamente coinvolte nel processo di qualificazione e formazione continua dei lavoratori e quindi concretamente interessate al mantenimento a lungo termine di tali risorse all'interno del mercato del lavoro portuale.

**Revisione 2024**

Prima della scadenza dell'autorizzazione ex art 17 c. 2, L. 84/94 con Delibera del Comitato di gestione n. 11 del 04/08/2023, si disponeva "di procedere alla costituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro temporaneo ex art. 17, c. 5 L.84/94 con forma giuridica di s.r.l. a partecipazione mista pubblico privato, nel rispetto del D. Lgs. n. 175/2016 (TU in materia di società a partecipazione pubblica) ... (omissis)...", nonché "di autorizzare il Presidente, in qualità di rappresentante legale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio, alla sottoscrizione dell'Atto Costitutivo di che trattasi...(omissis)...". Tuttavia, viste le Determinazioni n. 92/2023 in data 07/09/2023 della Corte dei Conti e n. S4730 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, acquisita al prot. n. 32577 in data 06/10/2023, con le quali è stato espresso parere sfavorevole alla costituzione dell'Agenzia di che trattasi, si è ritenuto necessario procedere

all'annullamento in autotutela della Delibera n. 11/2023 cit. in considerazione delle motivazioni contenute nei su richiamati pareri della Corte dei Conti e dell'AGCOM.

In data 22/10/2023 è scaduta la proroga dell'autorizzazione ai sensi dell'art. 17, comma 2, L. 84/94 e, di conseguenza, nel Porto di Taranto non è più presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo.

In considerazione di quanto precede è stata richiesta al competente Ministero la formale autorizzazione prevista dall'art. 4, co. 8, D.L. n. 243/2016 a procedere con la trasformazione dell'Agenzia costituita ai sensi del comma 1 dell'art. 4 cit. in Agenzia ex art. 17, co. 5, L. 84/94.

### Proiezione 2025

Si prevede la trasformazione dalla Taranto Port Workers Agency in agenzia ex art. 17, comma 5, prevedendo, in linea con il dettato normativo, la gestione programmatica da parte di tutte le imprese autorizzate ad operare in porto, proprio per agevolare la condivisione di strategie ed intenti e renderle fattivamente partecipi anche delle attività di selezione ed inserimento all'interno delle loro realtà aziendali (come imprese "utilizzatrici").

Attualmente la Taranto Port Workers srl è una società in house ex art. 16 del Decreto Legislativo 19 agosto 2016, n. 175 partecipata al 100% dalla Autorità Portuale del Mar Ionio con un capitale sociale di € 20.000,00 ed è composta da un amministratore unico e da un sindaco. L'ipotesi di trasformazione consentita dal comma 8 dell'art. 4 del D.L. 29.12.2016, n. 243 propone, mediante un'apertura al mercato, tramite una manifestazione di interessi, di cedere al valore nominale la partecipazione dell'AdSPMI. La cessione della partecipazione detenuta dall'AdSPMI consentirebbe alla scrivente di:

- svolgere le funzioni regolatorie e di controllo affidate dalla L. 84/94 ed in particolare dal comma 5 dell'art. 17 della medesima disposizione permettendole contestualmente il ruolo di promotore dell'Agenzia,
- ottemperare alle Determinazioni n. 92/2023 in data 07.09.2023 della Corte dei Conti e n. S4730 dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, acquisita al prot. n. 32577 in data 06.10.2023, con le quali è stato espresso parere sfavorevole ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs 175/2016 alla partecipazione di questa amministrazione alla trasformanda società,
- non essere assoggettati alle disposizioni delle partecipate pubbliche di cui al DECRETO LEGISLATIVO 19 agosto 2016, n. 175,
- finanziare le iniziative dell'Agenzia destinate alla formazione/aggiornamento del personale ai sensi del comma 15 bis dell'art. 17 della L. 84/94.