Autorità Portuale
di Taranto

PIANO OPERATIVO TRIENNALE
2012-2014

Revisione 2013

PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2012-2014

REVISIONE 2013

PREMESSA

1. MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE STRATEGIE DI SVILUPPO

2. ALTRE OPERE DI INFRASTRUTTURAZIONE E AMMODERNAMENTO

3. L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI NEL BIENNIO 2012-2013

4. IL NUOVO PIANO REGOLATORE PORTUALE

5. ALTRE PROGETTUALITÀ

6. L'INTERNAZIONALIZZAZIONE

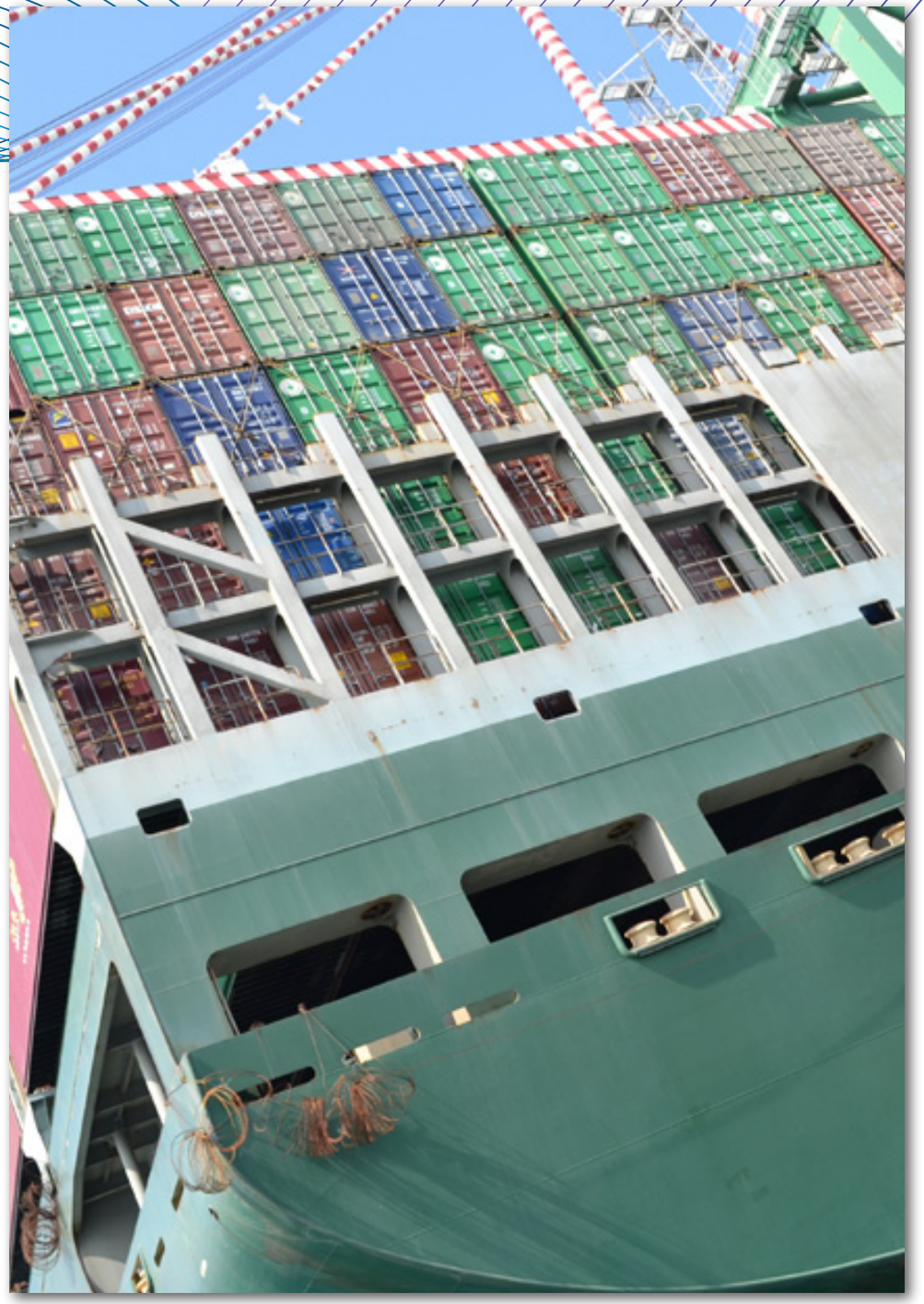
CONCLUSIONI

PREMESSA

In ottemperanza al dettato dell'art. 9, comma 3, lett. a), della legge 28.01.1994 n° 84 e successive modificazioni ed integrazioni, si procede, con il presente documento, alla revisione annuale, relativa all'anno 2013, del Piano Operativo Triennale 2012-2014 approvato, dal Comitato Portuale il 30 agosto 2011 con delibera n° 06/11, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati.

Il presente documento mira, pertanto, a rappresentare ciò che l'Ente ha realizzato per lo sviluppo dello scalo jonico, aggiornando, altresì, i dati relativi all'andamento delle attività portuali e ai flussi di traffico nel periodo in esame.

Inoltre, si rende necessario presentare lo stato di avanzamento dei progetti/iniziative che, **restando inalterati gli obiettivi fondamentali da raggiungere** e nel rispetto delle linee programmatiche tracciate nel POT base, l'Autorità Portuale ha portato a compimento ed ha in corso di realizzazione.



1. MODALITÀ DI ATTUAZIONE DELLE STRATEGIE DI SVILUPPO

Il Piano Operativo Triennale è stato strutturato inquadrando il contesto geo-economico (internazionale, nazionale, mediterraneo e regionale) e lo scenario di riferimento dei traffici marittimi nel quale il porto di Taranto è chiamato ad operare.

Il macrobiettivo su cui esso si concentra e che sottende a tutte le strategie di sviluppo dello scalo è quello di fare di Taranto un ***porto di terza generazione*** ossia una infrastruttura che vada oltre le prestazioni connesse allo sbarco/imbarco delle merci e che sia in grado di offrire il ciclo completo dei servizi nell'ambito della catena logistica.
Per il raggiungimento, nel minor tempo possibile, dell'obiettivo bisogna:

- **a.** *accelerare le procedure connesse ai progetti da cantierizzare e/o in corso d'opera*
- **b.** *avviare nuovi progetti infrastrutturali*
- **c.** *riqualificare il water front e avviare un processo di riqualificazione ambientale*
- **d.** *avviare un processo che consenta il ricorso a fonti di energie rinnovabili in tutto il porto e nelle aree retroportuali*
- **e.** *collaborare con le istituzioni interessate per la riqualificazione della retroportualità*
- **f.** *implementare la promozione dello scalo jonico e del sistema logistico portuale nel contesto internazionale/nazionale e territoriale*
- **g.** *ottimizzare la gestione dello scalo mediante una regolamentazione dei servizi che li possa rendere efficienti e allo stesso tempo conferire maggiore competitività al porto*
- **h.** *collaborare con le altre Amministrazioni dello Stato nell'ottica di un costante snellimento/semplificazione dei servizi resi e delle procedure amministrative*

Con tale prospettiva i maggiori sforzi e gli impegni dell'Autorità Portuale si sono concentrati in azioni volte ad incentivare la diversificazione dei traffici con riferimento, in particolare allo sviluppo dei traffici commerciali, soprattutto containerizzati.

1.1 *"IL DPCM DEL 17 FEBBRAIO 2012"*

Subito dopo l'approvazione del vigente Piano Operativo Triennale, nel settembre del 2011, si è verificato un evento non previsto che ha condizionato e continua a condizionare la programmazione e l'andamento di tutte le attività dell'ente e del porto.
Nel mese di Settembre 2011, infatti, a causa del perdurare della crisi internazionale, del permanere di alcune criticità infrastrutturali della banchina di ormeggio, nonchè per inadeguati livelli di performance del terminal lamentati dall'armatore, alcune linee di navigazione venivano trasferite da Taranto al porto del Pireo. Conseguentemente la società terminalista dette avvio alla procedura di messa in mobilità di ben 160 dipendenti.

Al fine di scongiurare la crisi occupazionale e dare soluzione definitiva alle problematiche infrastrutturali dello scalo e della banchina del terminal contenitori, l'AP si è attivata attraverso numerosi tavoli istituzionali e tecnici tenutesi presso le sedi della Prefettura di Taranto, della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del Ministero dell'Ambiente, della Regione Puglia, coinvolgendo anche le parti sociali, al fine di rappresentare le forti criticità e la grave problematica occupazionale dello scalo.
Tale situazione, ancor più grave se inquadrata nella più ampia crisi del territorio joinico e della città di Taranto, necessitava di un intervento deciso da parte del Governo.

Infatti, nelle prime settimane del 2012, il Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, rappresentava direttamente al Presidente del Consiglio dei Ministri la necessità di attivare per il porto di Taranto l'istituto previsto dall'art.163, comma 5, del D. lgs 163/2006 mediante la nomina di un Commissario Straordinario preposto a mettere in atto ogni azione per la promozione delle necessarie intese tra i soggetti pubblici e privati interessati alla realizzazione delle opere ritenute di rilevanza strategica per lo scalo e per i traffici marittimi italiani.
Lo stesso Vice Ministro, considerata la stretta relazione delle attività del Commissario Straordinario con quelle del Presidente dell'Autorità Portuale, nonché l'alto profilo professionale richiesto, suggeriva, per l'espletamento dell'incarico, il nominativo del Presidente Prof. Sergio Prete.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 17.02.2012, il Presidente dell'AP di Taranto è stato nominato **Commissario Straordinario** per l'attuazione e la velocizzazione delle iniziative relative alla realizzazione delle sotto elencate opere che, ancorchè previste, erano da un decennio in fase di stallo a causa dell'inclusione del porto di Taranto nella perimetrazione dell'area SIN:

- **i.** Piastra Portuale di Taranto;

j. Dragaggio per l'approfondimento dei fondali al Molo polisettoriale e connessa vasca di contenimento dei fanghi di dragaggio;

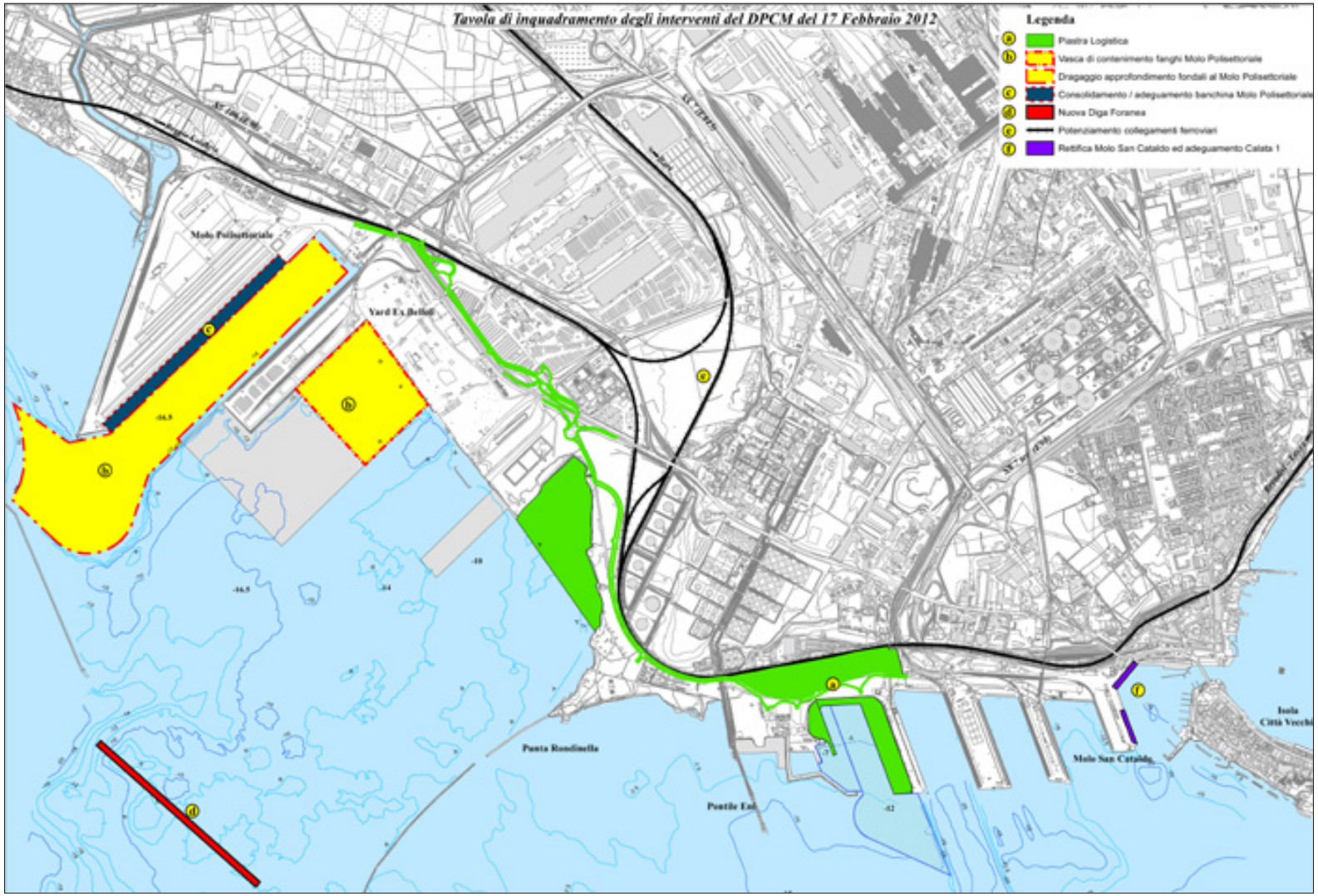
k. Consolidamento/adeguamento della esistente banchina del Molo polisettoriale;

l. Nuova diga foranea a protezione dall'agitazione del moto ondoso in Darsena Molo polisettoriale;

m. Potenziamento collegamenti ferroviari del porto di Taranto;

n. Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina di levante del Molo San Cataldo e della Calata 1.

Al Commissario Straordinario sono affidati i poteri riconosciuti dal combinato disposto degli articoli 163, commi 5 e 7 del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e 13 del decreto-legge 25 marzo 1997, n. 67, convertito in legge con modificazioni dalla legge 23 maggio 1997, n. 135.



1.2 *"ACCORDO GENERALE PER LO SVILUPPO DEI TRAFFICI CONTAINERIZZATI"*

Le attività messe in atto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri e del Commissario hanno consentito la sottoscrizione, in data 20 giugno 2012, dell'***"Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale"***, che prevede l'esecuzione degli interventi prioritari connessi alla riqualificazione del Terminal Contenitori (interventi b), c) e d) del DPCM) con l'impiego di risorse finanziarie pari a circa 190 milioni di euro di cui circa 100 milioni derivanti dall'avanzo di amministrazione dell'Autorità Portuale. I residui impegni sono a carico del MIT (PON TRASPORTI), del Ministero dell'Ambiente e della Regione Puglia.
L'accordo è stato sottoscritto tra le seguenti parti: Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti/Ministro dello Sviluppo Economico, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Ministro per la Coesione Territoriale, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Regione Puglia, Comune di Taranto, Provincia di Taranto, RFI, SOGESID SpA, Taranto Container Terminal SpA ed Evergreen Line.
Grazie a tale percorso intrapreso ed all'impegno delle Organizzazioni Sindacali di categoria veniva revocata la procedura di mobilità e contestualmente riconosciuta la CIGS a n. 500 lavoratori del terminal, a zero ore e a rotazione.

L'Accordo prevede una serie di impegni sia del "pubblico" che del "privato". Le Pubbliche Amministrazioni (Regione, Ministeri, Comune e Provincia di Taranto) si sono impegnate, ciascuno per quanto di competenza, ad assicurare i fondi per integrare quelli messi a disposizione dell'AP, al rilascio delle autorizzazioni, pareri ecc. nei termini previsti dalle norme di riferimento ed adeguare la propria attività amministrativa/autorizzativa ed ogni altra azione al fine di consentire al Commissario Straordinario di dare soluzione alle problematiche entro i tempi previsti.

Si riportano di seguito, in sintesi, gli impegni dell'AP, di TCT SpA., Evergreen Line, Gruppo Ferrovie dello Stato:

A. AUTORITÀ PORTUALE

1) realizzazione di una serie di opere (vedasi punto 1.3), programmate da un decennio ma mai realizzate, per un valore complessivo di 187 milioni di euro per buona parte finanziati dall'Autorità Portuale medesima;
2) consegna a TCT SpA degli ulteriori 550 mt di banchina e delle relative aree pertinenziali come previsto dal contratto di concessione per consentire la piena operatività del terminal e gli investimenti su tale area da parte della società terminalista;

B. TCT SPA

1) redazione, a proprie spese, dei progetti delle quattro opere oltre all'incarico di Direzione Lavori;
2) trasformare la richiesta di mobilità dei lavoratori in CIGS;
3) effettuare, entro un anno dal completamento dei lavori, una movimentazione non inferiore a 700.000 di Teus nel primo anno e non inferiore ad 1.00.000 di Teus negli anni successivi;
4) effettuare una radicale manutenzione e ammodernamento delle attrezzature fisse e mobili esistenti ed integrazione delle stesse per adeguarle all'atteso incremento di traffico. In particolare sarà predisposto un piano di riqualificazione ed integrazione delle apparecchiature per la movimentazione provvedendo all'installazione delle attrezzature necessarie, incluse le gru di banchina idonee per grandi navi di ultima generazione;
5) operare in sinergia con la realizzanda Piattaforma Logistica e Distripark;
6) fornire all'AP le informazioni necessarie relative al traffico ferroviario, al fine di soddisfare le richieste di servizio del mercato;

C. EVERGREEN LINE

1) procederà al rientro delle linee trasferite al Pireo nel più breve periodo possibile e porterà a Taranto le navi da 13.000 teus non appena TCT sarà in grado di accogliere tali navi;
2) interventi utili a favorire sul porto di Taranto il traffico non solo di transhipment (in ripartenza obbligata via mare), ma anche flussi di container diretti al nord Italia o al centro Europa (al fine di rendere possibile l'incremento dei traffici ferroviari da/per il porto di Taranto) in una misura almeno pari al 10% del totale dei container sbarcati;

D. IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

1) supportare le attività del Commissario Straordinario in relazione all'intervento di potenziamento dei collegamenti ferroviari di cui RFI spa è beneficiaria ai sensi del Decreto dell'Autorità di Gestione PON Reti e Mobilità 2007-2013 n°10288 del 27.09.2010, al fine di consentire la sua realizzazione nei tempi previsti nel presente accordo in considerazione che l'intervento è stato incluso nel provvedimento di nomina del Commissario; studiare forme di collegamenti cargo da/per il porto di Taranto su destinazioni nazionali ed internazionali al fine di consentire lo sviluppo del trasporto ferroviario dei contenitori in particolare verso il centro Europa in tempi rapidi e competitivi;

2) offrire la massima disponibilità a tutti i soggetti interessati, spedizionieri, operatori marittimi, MTO, Autorità Portuale, Dogana per studiare le forme più efficienti ed efficaci per promuovere i trasporti ferroviari dal porto di Taranto; 3) impostare sistemi di pricing e impianti contrattuali idonei e dedicati al fine di incentivare il trasporto ferroviario dei contenitori da/per il porto di Taranto.

1.3 *"OPERE INSERITE NELL'ACCORDO GENERALE"*

Tutte le opere inserite nell'Accordo Generale e di seguito riportate, *(nella rimodulazione intervenuta a seguito delle progettazioni realizzate)* fino alla firma dell'Accordo medesimo, non avevano alcuna progettazione *(nemmeno un mero studio di fattibilità)* in quanto non previste e, quindi, non programmate. Inoltre, l'Accordo prevede la progettazione, lo svolgimento delle procedure di gara e il termine lavori entro 24 mesi dalla sottoscrizione dell'Accordo medesimo o entro ulteriore scadenza concordata tra i sottoscrittori pubblici e privati.

A causa di ritardi dovuti a ricorsi presso il Giudice Amministrativo, a problematiche emerse nel rilascio dei pareri da parte delle altre Pubbliche Amministrazioni ed alla complessità delle opere da realizzarsi in un sito SIN (il porto di Taranto), è stato concordato un altro cronoprogramma che prevede la realizzazione entro il 31.12.2015 delle opere di maggior rilevanza:

- Riqualificazione del molo polisettoriale "*Ammodernamento della banchina di ormeggio*";
- Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti in area molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto.

INTERVENTI INSERITI NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA

Descrizione	Importo da QQEE €	Fondi	
Riqualificazione del molo polisettoriale - Ammodernamento della banchina di ormeggio	75.000.000,00	35.000.000,00	Regione Puglia(FSC Del CIPE 92)
		40.000.000,00	APT (Fondi Propri)
Interventi per il dragaggio di 2,3 Mm3 di sedimenti in area molo Polisettoriale e per la realizzazione di un primo lotto della cassa di colmata funzionale all'ampliamento del V Sporgente del porto di Taranto	83.000.000,00	7.674.000,00	MATTM (DM 468/01)
		17.167.413,00	Regione Puglia (FSC Del CIPE 87)
		18.000.000,00	APT (Fondi propri) anticipo su finanziamento PON richiesto con nota 9559 del 7.10.2013
		5.158.587,00	APT (Fondi propri) di cui 20 M€ su PON Reti e Mobilità 2007/2013, giusta Decreto A.d.G. prot. n. 11313 del 24.12.2013
		35.000.000,00	
Riqualificazione della banchina e dei piazzali in radice del molo polisettoriale	15.000.000,00	15.000.000,00	APT (Fondi Propri)
Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto - tratto di ponente	14.000.000,00	14.000.000,00	MIT- PON

1.3.1 RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE - AMMODERNAMENTO DELLA BANCHINA DI ORMEGGIO

L'intervento attiene ad opere strutturali lungo l'esistente banchina di ormeggio del Molo Polisettoriale, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi:

1. **consentire, salvaguardando la stabilità delle strutture, l'approfondimento dei fondali: dagli attuali -14,50 ÷ 15,50 metri, ai richiesti -16,50 metri;**
2. **realizzare le vie di corsa in grado di servire le gru di banchina di ultima generazione aventi caratteristiche:**
   - **intervento sino alla 24a fila della stiva delle portacontainer di nuova generazione,**
   - **movimentazione contemporanea di 4 container da 20 piedi per volta.**

In data 20.11.2013, sono terminati i lavori della commissione giudicatrice per le valutazioni delle offerte presentate, nella seduta pubblica, nella quale si è provveduto all'aggiudicazione provvisoria.

Con Decreto dell'Ente n. 126/13, in data 20/12/2013, è stata disposta - ai sensi degli artt. 11, co. 5 e 12, co. 1 del D.lgs. 163/2006 e smi - l'aggiudicazione definitiva dei lavori di riqualificazione del molo Polisettoriale a favore della costituenda A.T.I. C.C.C. CANTIERI COSTRUZIONI CEMENTO S.P.A./ SALVATORE MATARRESE S.P.A./ICOTEKNE S.P.A..

Sono in corso tutte le verifiche necessarie ex art. 38 del D.Lgs. 163/2006 e smi, propedeutiche alla stipula del contratto.

In data 13.01.2014 è pervenuto, su istanza della seconda classificata, il Decreto monocratico del Presidente della I sezione del TAR Lecce che accoglie l'istanza di misure cautelari monocratiche e fissava, per la trattazione collegiale, la camera di Consiglio del 23.01.2014. Il TAR ha confermato l'istanza cautelare e rinviato alla udienza del 6 marzo 2014 per la discussione del merito. La terza classificata ha proposto un intervento ad adiuvandum nel predetto giudizio ed un autonomo ricorso contro la seconda. L'udienza del 6 Marzo è stata ulteriormente rinviata al 2 Aprile.

Sono inoltre in corso le attività propedeutiche per l'affidamento dei monitoraggi ambientali ante-operam propedeutici all'avvio dei lavori.

In buona sostanza, fatto salvo il contenzioso in essere e pendente presso il TAR Lecce, si auspica che entro il mese di maggio 2014 si proceda all'apertura del cantiere per la riqualificazione della banchina.

1.3.2 DRAGAGGIO PER L'APPROFONDIMENTO DEI FONDALI AL MOLOPOLISETTORIALE E VASCA DI CONTENIMENTO DEI FANGHI DI DRAGAGGIO

L'intervento prevede il dragaggio della Darsena, del cerchio di evoluzione e dell'imboccatura del molo Polisettoriale e la realizzazione della connessa vasca di contenimento, in ampliamento al V sporgente, in cui saranno refluiti i sedimenti dragati.
Il dragaggio ha sia la finalità di bonifica ambientale, mediante la rimozione dei sedimenti contaminati, e sia di portualità, mediante il raggiungimento della profondità di – 16,50 che consente l'attracco di porta container fino a 14.000 TEUS rispetto a quelle attuali da 8.000 TEUS.
L'avvio della procedura di VIA presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è stato effettuato con istanza del 18 gennaio 2013.
L'avvio della procedura art 5bis presso il Ministero delle Infrastrutture e il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare è avvenuto con istanza del 12 novembre 2012.
In data 17.07.2013, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Terza Sezione ha provveduto, relativamente alla trasmissione elaborati per art. 5 bis della legge 84/94, ad esaminare il Progetto definitivo adeguato a seguito del voto 101/2012 espresso nell'adunanza del 20.3.2013; in tal senso ha espresso parere favorevole, ritenendolo meritevole di approvazione poiché contenente gli elementi utili a chiarire e puntualizzare le osservazioni contenute nel predetto voto 101/2012.

Con decreto n. 10/2013 del 1.08.2013 il MIT – Direzione Generale per i porti – ha approvato il progetto definitivo a seguito del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Il progetto definitivo è stato pertanto trasmesso dal MIT al MATTM per l'approvazione definitiva ex. art. 5/bis. Nel mese di settembre sono state trasmesse le integrazioni richieste dalle Direzioni del MATTM e predisposte da SOGESID.
Nell'ambito della procedura di VIA sono stati resi i pareri della Commissione ministeriale e regionale (dicembre 2013).
In data 20 febbraio 2014 è stato emanato il Decreto n.80, a firma congiunta del Ministro dell'Ambiente e del Ministro dei Beni e delle Attività Culturali, di approvazione della VIA (Valutazione Impatto Ambientale) afferente le attività di dragaggio e di realizzazione della relativa vasca di colmata del Porto di Taranto, in argomento.
In data 24 febbraio 2014 è stato altresì emanato il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di approvazione del progetto ai sensi dell'art. 5 bis della Legge 84/94.
E' stato l'ultimo step, conclusivo dell'iter approvativo presso i Ministeri competenti, previsto dalla Legge 84/94, a seguito del quale l'Autorità Portuale potrà avviare le procedure di affidamento della progettazione definitiva ed esecuzione dei lavori connessi all'intervento di che trattasi.
L'Autorità Portuale, comunque, sta approfondendo soluzioni alternative che consentano di avere maggiori certezze sul rispetto del termine del 31.12.2015, quali la possibilità di sversare parzialmente il materiale dragato in una vasca già in corso di realizzazione presso punta Rondinella.
Con Decreto Ministeriale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prot. n. 11313 R.U. del 24.12.2013, è stata sancita l'ammissibilità a finanziamento a valere sulla Linea di Intervento I.1.2 del "PON Reti e Mobilità 2007-2013" del progetto di dragaggio e cassa di colmata, per un importo di 20 M€. Sono in corso di redazione gli atti di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dei lavori.

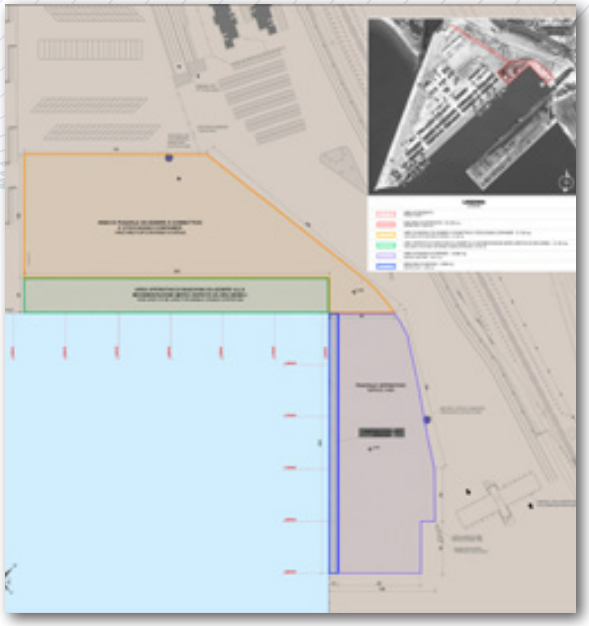
1.3.3 RIQUALIFICAZIONE DEL MOLO POLISETTORIALE - RIQUALIFICAZIONE DELLA BANCHINA E DEI PIAZZALI IN RADICE DEL MOLO POLISETTORIALE. ADEGUAMENTO AREA TERMINAL RINFUSE

L'intervento consiste nell'ammodernamento della banchina e dell'area in radice al molo polisettoriale. È finalizzato al pieno recupero funzionale di aree oggi non nella disponibilità della TCT ma rientranti nell'oggetto dell'atto concessorio. Nell'ambito del citato Accordo Generale è, infatti, prevista la riconsegna alla Taranto Container Terminal degli ulteriori 550 m (300 + 250), come previsto dal contratto di concessione. L'intervento attiene ad opere strutturali lungo le esistenti banchine in radice, finalizzate a perseguire una molteplicità di scopi:

1. **adeguamento della banchina operativa, delle aree di stoccaggio ad essa annesse e della recinzione dell'area in concessione;**
2. **adeguamento ed ammodernamento della banchina di servizio;**
3. **realizzazione degli impianti elettrici e speciali a servizio delle aree di banchina;**
4. **realizzazione dell'impianto di drenaggio delle acque meteoriche.**

L'Opera è stata inserita nel programma triennale 2013/2015 delle Opere Pubbliche dell'Autorità Portuale di Taranto, al secondo anno, per un importo pari a 15.000.000 di euro.

Il Progetto definitivo ha ottenuto il parere favorevole dal Comitato Tecnico Amministrativo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche Puglia e Basilicata - nella seduta del 30.01.2013, con voto n. 1.



In data 12.11.2013 si è svolta la Conferenza dei Servizi decisoria per l'acquisizione dei pareri sul progetto definitivo. La conferenza è stata chiusa ed il progetto risulta approvabile con le condizioni e prescrizioni espresse dalle Amministrazioni convenute.
Con nota del 13.11.2013, il MATTM - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – ha espresso parere sulla non assoggettabilità dell'intervento a procedure VIA.
In data 02.12.2013, a seguito del completamento del supplemento di istruttoria richiesto per la valutazione della conformità dell'intervento al nuovo Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, il Comune di Taranto ha provveduto all'emanazione del provvedimento di Autorizzazione Paesaggistica n. 72/2013.
In data 23.12.2013 il progettista ha trasmesso all'AP il progetto definitivo adeguato alle osservazioni e prescrizioni degli Enti preposti, con relativo rapporto di verifica finale.
L'AP ha approvato il progetto definitivo e ha avviato la redazione del progetto esecutivo.

Accordo per la Razionalizzazione dell'utilizzo di Aree Demaniali e di Banchine comprese nell'ambito Portuale

L'Autorità Portuale, nel corso del 2013 ha messo in atto le procedure necessarie alla delocalizzazione del concessionario che occupa le aree oggetto dell'intervento di riqualificazione di che trattasi.
Con note n. 130 del 04.01.2013 e n. 1503, in data 11.02.2013, comunicava al Consorzio Terminal Rinfuse la sussistenza dei motivi ostativi (nonchè la conclusione del procedimento) all'accoglimento dell'istanza con la quale veniva richiesto il rinnovo della concessione demaniale n. 15/2012 per il

quadriennio 01/01/2013-31/12/2016.
Ciò con particolare riguardo agli impegni assunti dall'Autorità Portuale con la sottoscrizione, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in data 20 giugno 2012, dell'"Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto ed il superamento dello stato di emergenza socio economico ambientale".

Pertanto, al fine di trovare soluzioni condivise che consentissero l'attuazione agli impegni assunti con detto Accordo, l'Autorità Portuale ha promosso diverse riunioni ed incontri con i Soggetti interessati.

Nei giorni 30 maggio, 28 giugno e 03 luglio dell'anno 2013 veniva sottoscritto ed integrato l'"Accordo per la Razionalizzazione dell'utilizzo di Aree Demaniali e di Banchine comprese nell'ambito Portuale" tra Autorità Portuale, Consorzio Terminal Rinfuse Taranto, Italcave Spa, Cementir Italia Spa ed Ilva Spa, con il concorso della Regione Puglia e Comune di Taranto oltre che delle rappresentanze sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL e UILTRASPORTI.

Il Consorzio Terminal Rinfuse Taranto e la sua Consorziata Italcave Spa, sulla base di tale Accordo, delocalizzeranno la propria attività su altre aree in ambito portuale in luogo di quelle attualmente utilizzate sul Molo Polisettoriale che saranno, dunque, nella disponibilità della TCT Spa concessionaria del Molo medesimo. Ciò con rinuncia agli atti ed alle azioni legali precedentemente proposte contro l'Autorità Portuale ed impegno a porre in essere gli atti conseguenti. Detto atto di rinuncia veniva depositato in data 09.09.2013. Sul punto, il Tribunale TAR Puglia – Lecce prendeva atto dell'avvenuta rinuncia al ricorso ed ai motivi aggiunti da parte del Ricorrente e, con Sentenza n. 2462/2013 dichiarava l'improcedibilità del giudizio per sopravvenuta carenza di interesse.

Tale Accordo - da porsi in termini di stretta connessione con la nomina del Commissario Straordinario del Porto di Taranto (nominato con d.p.c.m. del 17.02.2012), con "l'Accordo per lo sviluppo dei traffici containerizzati nel porto di Taranto e il superamento dello stato di emergenza socio, economico ambientale" del 20.06.2012 e con il "Protocollo di Intesa per gli interventi urgenti di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto" cristallizzati in Legge (D.L. 07.08.2012 n. 129, convertito nella L. 04.10.2012 n. 171) - ha consentito non solo il superamento di una annosa problematica anche di complessa definizione in ambito Portuale ma ha consentito, altresì, la immediata esecuzione dei progetti oltre che della realizzazione di urgenti opere marittime di interesse strategico e di grande infrastrutturazione essenziali al fine di assicurare la massima competitività dello Scalo Jonico con ogni positivo riflesso a garanzia dei livelli occupazionali che ne conseguiranno.

Nell'ambito di detto Accordo, l'Autorità Portuale ha affidato a tecnico professionista la redazione di una perizia di stabilità strutturale della banchina denominata Calata IV, zona nella quale è prevista la summenzionata delocalizzazione.

In relazione a quanto precede sono state, preliminarmente, eseguite, da parte della Prisma Srl, il rilievo batimetrico e stratigrafico degli specchi acquei antistanti calata IV e, da parte della AICE Consulting Srl, le indagini di carattere strutturale dell'impalcato a giorno in c.a. della Calata 4.

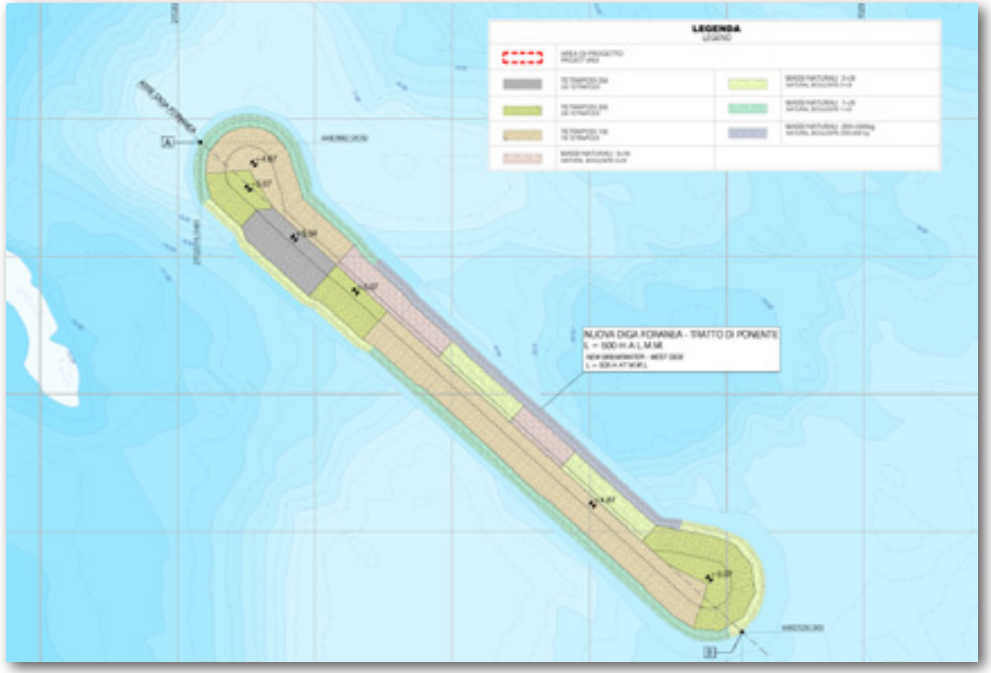
Inoltre sono stati acquisiti, nel corso di riunioni, alcune ipotesi di layout di utilizzo dell'area medesima stessa da parte della Cementir Italia (concessionario della Calata IV) e del Consorzio Terminal Rinfuse Taranto.

Dal risultato della perizia di stabilità e dall'attività di manutenzione che dovrà essere posta in essere sul sito dipenderà la scelta del layout e le modalità di utilizzo di siffatta Calata IV.

1.3.4 NUOVA DIGA FORANEA DI PROTEZIONE DEL PORTO FUORI RADA DI TARANTO

Nell'ambito dell'accordo generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati del giugno 2012, la TCT ha redatto il progetto dell'intervento per la "Nuova diga foranea di protezione del porto fuori rada di Taranto", che prevede la realizzazione di un tratto di diga foranea, prevista nel Nuovo Piano regolatore del Porto di Taranto, con la funzione di migliorare la protezione dal moto ondoso della darsena polisettoriale e dei relativi accosti.

Nel febbraio 2014 la TCT ha trasmesso il progetto definitivo, con le integrazioni richieste nel maggio 2013 dal CTA – Provveditorato interregionale opere pubbliche Puglia e Basilicata.



1.4 "LE ALTRE OPERE DI COMPETENZA DEL COMMISSARIO STRAORDINARIO"

1.4.1 PIASTRA PORTUALE DI TARANTO

Al momento della redazione del POT 2012-2014 (agosto 2011), pur essendo stato approvato il progetto definitivo da parte del CIPE tutto era fermo, da qualche mese, in quanto la delibera era stata inviata alla Corte dei Conti per la registrazione. A seguito della registrazione, dopo necessari solleciti, si è proceduto, in sede di redazione del progetto esecutivo da parte della società concessionaria dei lavori, a superare le numerose interferenze esistenti sui luoghi dove realizzare le opere, ad ottenere le ulteriori numerose autorizzazioni *(soprattutto in materia ambientale)* ed al recepimento e superamento di tutte le prescrizioni emesse dal CIPE. Giusto per rendere l'idea di quello che è stato fatto è bene sottolineare che ci si è dovuti confrontare per il superamento delle problematiche con ben 44 soggetti pubblici e privati.

Finalmente, il progetto esecutivo delle opere per la realizzazione dei lavori della piastra logistica di Taranto è stato approvato con Decreto dell'APT n. 77/13 del 31.07.2013. Già nel marzo del 2012 era stata consegnata l'area per l'apertura del cantiere e nel dicembre 2012 erano state avviate le attività propedeutiche all'avvio dei lavori , quali la bonifica da ordigni bellici, il montaggio dell'impianto di trattamento dei fanghi di dragaggio, le indagini archeologiche, i monitoraggi ambientali ante-operam e la demolizione dei fabbricati e manufatti vari presenti nell'area della ex Squadra di Rialzo.
Successivamente all'approvazione definitiva del progetto, l'Autorità Portuale di Taranto ha consegnato al Concessionario i lavori relativi all'opera costituita dai seguenti interventi:

- **La strada dei moli**
  La strada dei moli e impianti prevede il collegamento organico ed efficiente di tutti i moli del porto di Taranto e il miglioramento dei collegamenti con la rete stradale nazionale. È inoltre prevista la realizzazione delle reti idriche, fognanti, collettamento acque di pioggia, acqua industriale, illuminazione pubblica, alimentazione principale elettrica, predisposizione telefonica e telematica.
  Il contratto di concessione prevede, in accordo con il dettato normativo, che il Concessionario debba appaltare a terzi una percentuale minima del 30% del valore globale dei lavori.
  In data 19.04.2012 il Contraente Generale ha quindi avviato la procedura ad evidenza pubblica per l'individuazione dell'impresa esecutrice della Strada dei Moli ed in data 2 dicembre 2013 sono stati aggiudicati definitivamente i suddetti lavori.
  Sono attualmente in corso gli adempimenti previsti per la sottoscrizione del contratto.
  La consegna dei lavori da parte del Contraente Generale all'appaltatore dovrà altresì perfezionarsi entro il mese di marzo 2014.
  Ad oggi non si sono verificati impedimenti di terzi in merito all'aggiudicazione.

- **Ampliamento del IV sporgente**
  L'ampliamento del IV sporgente prevede la realizzazione di una nuova banchina di ormeggio per una lunghezza di m 600. E' previsto il riempimento delle aree retrostanti al fine di realizzare piazzali idonei per le operazioni portuali. La larghezza dell'ampliamento del IV sporgente, lato ponente, è pari a m 120. I fondali antistanti le banchine saranno dragati fino a quota -12,00 m. L'avvio dei lavori è subordinato al completamento della realizzazione dalla Vasca di Contenimento dei Fanghi di dragaggio .
  Sono state ultimate le attività di prospezioni archeologiche a mare, compreso la bonifica da ordigni residuali bellici delle suddette aree oggetto di indagine.

- **Darsena a Ovest del IV sporgente**
  La Darsena ad Ovest del IV sporgente comprende sia la banchina di riva che le banchine di raccordo sino all'esistente darsena servizi. La realizzazione avverrà in parte mediante cassoni cellulari in c.a. e in parte con banchina a giorno per la parte terminale lato mare. É previsto il riempimento delle aree retrostanti al fine di realizzare piazzali idonei per le operazioni portuali. L'avvio dei lavori è subordinato alla realizzazione dalla Vasca di Contenimento dei Fanghi di dragaggio.
  Come per il IV Sporgente, anche per la Darsena sono state ultimate le prospezioni archeologiche a mare, compreso la bonifica da ordigni bellici delle suddette aree oggetto di indagine.

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

  L'area in cui è stata prevista la realizzazione della Piattaforma Logistica è in gran parte l'area precedentemente in uso all'ex Squadra di Rialzo di RFI che è stata dismessa nel 2002 e riconsegnata all'Autorità Portuale. Tutti i preesistenti edifici e le strutture della ex Squadra Rialzo sono stati demoliti nel corso del 2013. Attualmente è in corso la realizzazione delle opere di fondazione per la realizzazione degli edifici. Si conta di ultimare il montaggio delle strutture prefabbricate del capannone temperatura ambiente entro il mese di aprile-maggio p.v..

  Oltre alle suddette attività sono in corso i movimenti terra necessari alla realizzazione del piazzale.

- **Vasca di contenimento fanghi ad Ovest di Punta Rondinella**
  La Vasca di Contenimento dei Fanghi è stata prevista per accogliere i fanghi provenienti dai dragaggi del IV Sporgente e della Darsena Ovest; essa sarà realizzata nel bacino esterno del porto (il c.d. porto fuori rada) in uno specchio acqueo ad Ovest di Punta Rondinella.
  Nel mese di novembre 2013 è stata completata l'esecuzione dell'opera provvisionale costituita da micropali previsti da realizzarsi nella punta

estrema Sud-Est dello Yard ex Belleli.

Come per il IV Sporgente e la Darsena, anche per la Vasca di Contenimento Fanghi sono state ultimate le attività di prospezioni archeologiche a mare, compreso la bonifica da ordigni residuali bellici delle suddette aree oggetto di indagine.

L'Impianto di Trattamento dei Fanghi "Rossi" di dragaggio, la cui realizzazione è stata completata nel mese di novembre 2013, di recente ha ricevuto dalla Provincia di Taranto e da ARPA Puglia le necessarie autorizzazioni allo scarico e alla conseguente messa in esercizio.
Ciò nonostante, non è possibile avviare le correlate attività di dragaggio in quanto è in corso di adeguamento il Piano di Monitoraggio Ambientale secondo le prescrizioni rese dagli Enti competenti.
Il prolungamento dei tempi per l'ottenimento delle autorizzazioni necessarie per l'avvio delle opere a mare, se da un lato sta compromettendo il rispetto del cronoprogramma dei lavori per il completamento della Vasca di Contenimento Fanghi, dall'altro provocherà ritardi nell'ultimazione delle opere relative al IV Sporgente e alla Darsena che sono vincolate al completamento della citata Vasca.

Per quanto attiene all'avanzamento delle attività, sono stati emessi numero 3 Stati Avanzamento Lavori per complessivi 13.1 MEuro.

Al 31 dicembre 2013 la produzione è stata pari a circa 16 MEuro.

1.4.2 RETTIFICA, ALLARGAMENTO E ADEGUAMENTO STRUTTURALE DELLA BANCHINA DI LEVANTE DEL MOLO SAN CATALDO E DELLA CALATA1 DEL PORTO DI TARANTO

Molo San Cataldo: l'intervento prevede la rettifica del filo banchina esistente che viene allineato con quello dei tratti subito precedente e successivo secondo le indicazioni del vigente piano regolatore portuale con conseguente allargamento della banchina di levante. Il progetto prevede la realizzazione di una banchina su pali con impalcato costituito da una struttura scatolare internamente destinata a parcheggio che accoglierà le auto dei dipendenti della serie di edifici che occupano la porzione centrale del molo che sono adibiti a diverse funzioni portuali (Capitaneria di Porto; Autorità Portuale, uffici pertinenziali...) così da lasciare libero il piazzale esistente e renderlo disponibile per lo svolgimento delle attività connesse al traffico passeggeri.

Calata 1: l'intervento prevede il rifodero della banchina esistente realizzata a massi sovrapposti. La soluzione di progetto adottata per il consolidamento/recupero strutturale del muro di banchina consiste nella realizzazione di un incapsulamento della banchina esistente attraverso la realizzazione di un telaio costituito lato mare da pali di c.a. e palancole metalliche collegate attraverso una soletta di impalcato a singoli pali di c.a. posti alle spalle del muro attuale.
Nel settembre 2011 l'opera è stata inserita nella programmazione opere pubbliche 2012-2014.

L'avvio della progettazione definitiva è slittato a causa della definizione della procedura di gara per l'esecuzione delle propedeutiche indagini di caratterizzazione geotecnica e geognostica delle aree (per il contenzioso al TAR/Consiglio di Stato conclusosi nel dicembre 2012).
La progettazione definitiva è stata ultimata nel gennaio 2014 e la progettazione esecutiva sarà completata nel marzo 2014.
Dopa la verifica del progetto (a cura dell'organismo di verifica previsto dalla normativa), sulla progettazione definitiva saranno implementate tutte le autorizzazioni previste, da acquisire in sede di conferenza dei servizi (con conclusione prevista per settembre 2014). Sarà quindi redatta la progettazione esecutiva (i tempi contrattualmente previsti sono di 30 giorni), per poi avviare la procedura di gara per l'appalto dei lavori, il cui inizio si prevede per il primo trimestre 2015.

1.4.3 POTENZIAMENTO DEI RACCORDI FERROVIARI DEL COMPLESSO DEL PORTO DI TARANTO CON LA RETE NAZIONALE

Nell'ambito dei progetti PON 2007-2013 sono stati programmati interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari del porto di Taranto con la rete nazionale. A tal fine è stata sottoscritta una specifica convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ed RFI, che prevede che RFI sia soggetto attuatore dell'intervento e rediga la progettazione dei seguenti due lotti funzionali:

a. I° lotto - Potenziamento stazione di Cagioni e collegamento al V Sporgente

L'intervento consiste nel potenziamento dell'attrezzaggio infrastrutturale ferroviario e si sviluppa in area retroportuale, sulla rete ferroviaria, in corrispondenza del cosiddetto Molo Polisettoriale.
Il Progetto prevede modifiche all'attuale impianto della Stazione con creazione dei binari del nuovo fascio (centralizzato, elettrificato e con modulo 750 m) con funzioni di arrivi/partenze e presa/consegna per il collegamento con il Molo Polisettoriale e la predisposizione del collegamento al V Sporgente (che sarà completato dopo il 2025).
Il nuovo impianto si sviluppa quasi interamente sul sedime del fascio preesistente. Al termine dei lavori tutto l'impianto rientrerà nell'asset di RFI.
Il nuovo scalo si sviluppa per un primo tratto di circa 850 m parallelamente all'impianto di Cagioni con sede a tre binari posti ad interasse di 4.60 m. In tale tratto si sovrappone praticamente alla sede dell'attuale impianto merci raccordato e in gestione all'impresa TCT. Segue una curva con raggio di 240 m che conduce alla radice posta prima dello scalo esistente sul Molo Polisettoriale.
L'impianto sarà circondato da recinzioni con ingressi dedicati per la manutenzione ed eventualmente per i mezzi di soccorso.
Le principali opere civili consistono nella demolizione delle attuali recinzioni e nella realizzazione di nuove che, in alcune limitate zone, potranno fungere anche da opera di sostegno.
Il nuovo fascio di binari accorpa le funzioni di presa/consegna ed arrivi/partenza ed è costituito da 3 binari elettrificati e centralizzati con modulo pari a 750 m (IV binario), a 734 m (V binario), a 727m (VI binario). La gestione di detto fascio merci consentirà una maggiore flessibilità nell'utilizzo dell'impianto; potranno infatti essere garantiti arrivi e partenze da ciascuno dei tre binari del fascio.
Inoltre tutte le manovre necessarie per comporre e scomporre i treni sul fascio e per i movimenti da e per il Molo Polisettoriale potranno essere effettuate in presenza di esercizio sui primi tre binari di circolazione.

b. II° lotto - Nuovo scalo ferroviario e suo collegamento alla Piattaforma Logistica ed al I e IV

L'intervento si sviluppa planimetricamente a Nord della fascia compresa tra il I ed il IV Sporgente del Porto di Taranto.
L'impianto esplica la funzione di presa e consegna e arrivi e partenze per la Piattaforma Logistica di nuova realizzazione,

prevista in gestione da parte della società di progetto Taranto Logistica S.p.A.. Successivamente il nuovo fascio potrà essere collegato ai futuri I e IV Sporgente. Il nuovo impianto, gestito da RFI, si sviluppa quasi interamente sul sedime dell'impianto preesistente in corrispondenza del fascio S. Nicola della stazione di Taranto.
Il nuovo scalo prevede un fascio di presa/consegna ed arrivi/partenze, costituito da 2 binari di modulo 750 m, centralizzati ed elettrificati, gestiti dall'ACEI di Taranto che sarà opportunamente modificato. Inoltre è previsto un terzo binario per il giro locomotore ed un'asta di manovra di lunghezza maggiore di 750 m.
Il fascio sarà collegato alla linea Bari – Taranto attraverso una connessione 60km/h e con una indipendenza. Le caratteristiche del fascio consentiranno di effettuare degli itinerari di arrivo/partenza a 60km/h.
La progettazione definitiva, a cura di RFI, ha ottenuto tutte le autorizzazioni necessarie. Nel primo quadrimestre del 2014 si attende l'ultimazione della progettazione esecutiva da porre a base di gara (sempre a cura di RFI, soggetto attuatore).
L'ultimazione delle opere è prevista per il dicembre 2016.

L'opera consentirà la formazione in tempi brevi di convogli di 750 m (attualmente 450 m).

A seguito dell'incontro del 25.09.2013 tenutosi al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, è emerso che RFI ha potuto condurre le attività di progettazione interna (preliminare e definitiva), ma non ha potuto bandire la gara per appalto integrato, poiché in attesa degli esiti sulla Notifica degli aiuti di Stato. RFI, pertanto, sta posticipando il termine lavori al 2016. Ha comunque garantito soluzioni transitorie per la operatività dei raccordi ferroviari interessati.
Il MIT, dunque, ha redatto, in stretta collaborazione con l'Autorità Portuale di Taranto ed RFI tutto il documento, compresa l'analisi finanziaria, per la "notifica UE" e l'ha trasmesso da ben oltre due mesi al Ministero dello Sviluppo Economico competente all'inoltro previa ulteriori valutazioni. Nessuna notizia si ha nel merito.

2. ALTRE OPERE DI INFRASTRUTTURAZIONE E AMMODERNAMENTO

2.1 CENTRO SERVIZI POLIVALENTE

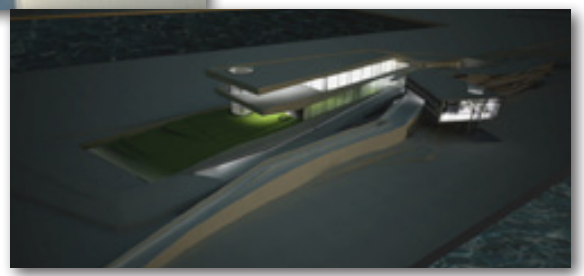
L'intervento attiene la realizzazione dell'edificio polifunzionale finalizzato alla riqualificazione del waterfront portuale, ottenuta, peraltro, creando continuità nel sistema di spazi pubblici e di interconnessioni pedonali nel tratto compreso tra il molo S. Eligio e Piazza Fontana.
Lungo tale sviluppo sono dislocate una serie di attrezzature per lo sport, la sosta, il tempo libero.
Nella parte terminale del basamento è collocato il Centro Servizi polifunzionale, che assume il ruolo di polo di attrazione aperto sul mare e sulla città.

L'intervento è caratterizzato da un'ampia flessibilità di utilizzazione. In particolare sono state previste le seguenti attività:

1. **Attività direzionali dell'Autorità Portuale**
2. **Attività per la promozione della cultura marittima: auditorium polifunzionale – sala convegni e spazi polifunzionali per attività espositive e didattiche**
3. **Attività di servizio a passeggeri e crocieristi**
4. **Attività di servizio e accoglienza (informazioni, zona relax, bar, servizi igienici)**

La realizzazione del Centro polifunzionale pone come obiettivo l'attivazione di un processo di riqualificazione del waterfront portuale e di integrazione tra la città e il porto, generando una continuità tra spazi pubblici e interconnessioni pedonali che dal molo S. Eligio e Piazza Fontana si sviluppano fino all'estremità del molo S. Cataldo. Il Centro Servizi polifunzionale, mediante una serie di attrezzature e di spazi pubblici, consente di instaurare un nuovo campo di relazioni tra il sistema urbano ed il bacino portuale. L'obiettivo di restituire a Taranto una nuova cultura del mare può partire da questo articolato sistema che riunisce in un unico segno il porto, la città, l'ambiente.

Il progetto preliminare è stato acquisito nel giugno del 2009, nell'ambito del concorso di progettazione aggiudicato ad un raggruppamento di professionisti con capogruppo il prof. Rosario Pavia.
La progettazione definitiva è stata affidata allo stesso raggruppamento e ultimata nel dicembre 2013.
Nel ottobre 2011 si è tenuta la conferenza dei servizi, per l'acquisizione dei pareri da parte degli Enti e Soggetti interessati, conclusa nel maggio 2012. L'iter approvativo ha scontato ritardi dovuti alle acquisizioni dei pareri del Ministero dell'Ambiente (per ciò che concerne l'analisi di rischio ambientale), e della Regione Puglia (per quel che concerne il nulla osta paesaggistico).
Si prevede l'avvio della gara di appalto per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione lavori (ex appalto integrato) per aprile 2014.



Piano Operativo Triennale 2012-2014
Revisione 2013

2.2 RIQUALIFICAZIONE E MIGLIORAMENTO IGIENICO SANITARIO DEL PIANO TERRA DELL'ALA EST DELLA PALAZZINA N.6 PRESSO IL MOLO POLISETTORIALE DA ADIBIRE A SERVIZI DI CONTROLLO SANITARIO.

Al fine di aumentare i livelli di efficienza, affidabilità qualità e sicurezza dei controlli relativi alla concreta possibilità di eseguire campionamenti ed analisi delle partite alimentari - conformemente al disposto della normativa comunitaria di cui al REG. CE 441/2006 e DEC.CE 12.07.2006 n. 2206/504 – è stato programmato l'intervento di riqualificazione della porzione di piano terra (ala Est) della palazzina 6 al molo polisettoriale, che era nella disponibilità del Consorzio ASI di Taranto ed è inutilizzata.
Il Consorzio, a seguito di specifica richiesta del Ministero della Salute – Ufficio di sanità Marittima, Area di frontiera, prima e, successivamente della Regione Puglia, Area Politiche per lo sviluppo rurale – Servizio Agricoltura – Ufficio Osservatorio Fitosanitario, ha inteso sottoscrivere con l'Autorità Portuale di Taranto, in data 06/06/2011, un Protocollo d'intesa per porre nella disponibilità dell'Autorità Portuale, a titolo gratuito, parte del Piano terra della palazzina n. 6, sita al Molo Polisettoriale.
Le aree, della superficie lorda di 310 mq, saranno riqualificate e ristrutturate a cura e spese dell'Autorità Portuale al fine di ospitare gli Uffici Ministeriali e quelli Regionali sopra enucleati o altre Amministrazioni pubbliche operanti in ambito portuale.Sarà così possibile effettuare controlli all'importazione da Paesi terzi nei Punti di Entrate Nazionali abilitati, elencati nell'allegato VIII del D.Lgs. n. 214/2005 , per impedire l'introduzione e la diffusione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali e prodotti vegetali. (vds. par. 5.6.3)

Nel settembre 2011 l'opera è stata inserita nella programmazione opere pubbliche 2012-2014.
La progettazione preliminare, redatta da tecnici interni dell'Autorità Portuale, è stata posta a base di gara nel maggio 2013. Nel dicembre 2013 è stato individuato l'aggiudicatario provvisorio dell'appalto per la progettazione e realizzazione delle opere.
L'ultimazione delle opere è prevista per il dicembre 2014.

2.3 EDIFICI PER SISTEMAZIONI LOGISTICHE IN DARSENA SERVIZI

L'intervento è volto alla realizzazione di due edifici a due piani fuori terra, nelle aree retrostanti la darsena servizi San Nicolicchio del porto mercantile di Taranto, ove potranno trovare idonea sistemazione logistica gli addetti alle complementari attività portuali di servizio quali piloti, operatori dei rimorchiatori, barcaioli, ormeggiatori, eventuali altri diversi soggetti operanti in ambito portuale. L'Autorità Portuale ha, in più occasioni, incontrato i diversi soggetti interessati per definire le relative necessità logistiche, i quali hanno individuato e formalizzato, con apposite note trasmesse all'Ente Portuale, le proprie esigenze logistico/funzionali.
La soluzione progettuale individuata nell'attuale analisi definitiva, risponde, attraverso la modularità e la flessibilità, alle diverse esigenze riportate dagli operatori.
La progettazione preliminare e definitiva è stata redatta da tecnici interni all'Ente e completata nel febbraio 2014.
Sulla progettazione definitiva saranno implementate tutte le autorizzazioni previste dalla normativa, da acquisire in sede di conferenza dei servizi (conclusione prevista per settembre 2014). Sarà quindi esperita una gara per l'affidamento della progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori (ex appalto integrato) con inizio lavori previsto per il primo trimestre 2015.

2.4 RETI DI IMPIANTO IDRICO E FOGNANTE DI COLLETTAMENTO DELLE ACQUE DI PIOGGIA IN AREE PUBBLICHE

Gli interventi consistono essenzialmente nella:

1. Realizzazione di un sistema di raccolta, trattamento e scarico delle acque meteoriche ricadenti sulle aree demaniali libere (pavimentate o asfaltate) della circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Taranto;
2. Eliminazione delle vasche di raccolta dei reflui civili esistenti nella zona di levante del porto e realizzazione di un sistema di convogliamento di tali reflui alla fognatura pubblica;
3. Realizzazione di una rete di adduzione idrica potabile per le utenze

esistenti e programmate nella zona di levante del porto.
La progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva è stata affidata all'RTP Ing. Luigi Severini di Taranto – Cooprogetti soc. coop. di Gubbio, a seguito di gara ad evidenza pubblica esperita nel 2010.
Nel settembre 2011 è stata ultimata la progettazione preliminare.
L'avvio della progettazione definitiva è slittato a causa della definizione della procedura di gara per l'esecuzione delle propedeutiche indagini di caratterizzazione geotecnica e geognostica delle aree (per il contenzioso al TAR/Consiglio di Stato conclusosi nel dicembre 2012) e sarà completata nel marzo 2014. Sulla progettazione definitiva saranno implementate tutte le autorizzazioni previste dalla normativa, da acquisire in sede di conferenza dei servizi (con previsione di ultimazione settembre 2014). Sarà quindi redatta la progettazione esecutiva (i tempi contrattualmente previsti sono di 30 giorni) per poi avviare la procedura di gara per l'appalto dei lavori, il cui inizio si prevede per il primo trimestre 2015.

2.5 RICOSTRUZIONE DELL'IMPALCATO IN C.A.P. DELLA TESTATA INAGIBILE DEL MOLO SAN CATALDO

La parte di testata dell'impalcato a giorno del Molo San Cataldo presenta un avanzato stato di degrado di calcestruzzo, armature dolci ed armature di precompressione.

È stata accertata una notevole accelerazione dell'evoluzione del processo di degrado delle strutture in c.a. e c.a.p. ed in particolar modo per le zone più in testata al molo, esposte all'azione di bagnasciuga a causa dell'alterna azione delle onde e degli spruzzi.
L'intervento di che trattasi riguarda la ricostruzione della parte di testata del citato molo a giorno per una superficie di circa mq 8.100. Le relative banchine sviluppano una lunghezza di circa ml 215 (di cui circa ml 150 di banchina di testata e circa ml 65 di banchina di ponente).
I tre livelli progettuali (preliminare, definitivo e esecutivo) sono stati affidati con gara pubblica all'R.T.P. Via Ingegneria S.R.L./ Modimar S.R.L./ Ing. Angelo Cimini/ Ing. Silvio Scarcelli. La progettazione preliminare è stata redatta nel 2010.
Nel settembre 2011 l'opera è stata inserita nella programmazione opere pubbliche 2012-2014.
L'avvio della progettazione definitiva è slittato a causa della definizione della procedura di gara per l'esecuzione delle propedeutiche indagini di caratterizzazione geotecnica e geognostica delle aree (per il contenzioso al TAR/Consiglio di Stato conclusosi nel dicembre 2012) e sarà completata nel marzo 2014.
Sulla progettazione definitiva saranno implementate tutte le autorizzazioni previste dalla normativa, da acquisire in sede di conferenza dei servizi (con conclusione prevista per settembre 2014). Sarà quindi redatta la progettazione esecutiva (i tempi contrattualmente previsti sono di 30 giorni), per poi avviare la procedura di gara per l'appalto dei lavori, il cui inizio si prevede per il primo trimestre 2015.
Il recupero funzionale completo del molo S. Cataldo lato di ponente, come banchina portuale commerciale, si pone l'obiettivo di reintegrare l'importante funzione svolta dal molo nell'ambito delle attività portuali di Taranto.
Ha infatti banchine, di uso pubblico, ove operano le imprese portuali di Taranto per le operazioni di imbarco/sbarco movimentazione di merci varie su veicoli commerciali da e su navi ro-ro e all'attualità è utilizzato per le operazioni di imbarco e sbarco di merci varie.

2.6 TRASPARENZA E DIVULGAZIONE

2.6.1 MINISITO INFORMATIVO SULLE OPERE NEL PORTO DI TARANTO

Il Presidente/Commissario Straordinario in considerazione degli ingenti investimenti connessi alla realizzazione delle opere pubbliche fin qui illustrate, oltre che della loro importanza strategica per adeguare lo standard competitivo del porto di Taranto, ha inteso creare strumenti di trasparenza e divulgazione finalizzati alla più ampia condivisione con il territorio degli stati di avanzamento delle singole opere, delle previsioni di realizzazione delle stesse in termini economici e temporali e fornire, al contempo, informazioni sulle singole procedure.
E' stato infatti implementato un portale, denominato Future Port, - al quale si accede per il tramite del sito istituzionale dell'AP, o attraverso il link: ***future.port.taranto.it*** – ove sono illustrati con grafica accattivante e user friendly, tutti i progetti infrastrutturali e non che l'Ente sta portando avanti.

2.6.2 PROTOCOLLI DI LEGALITÀ

In data 21 marzo 2014 si terrà la sottoscrizione, di due ***"protocolli di legalità"***:

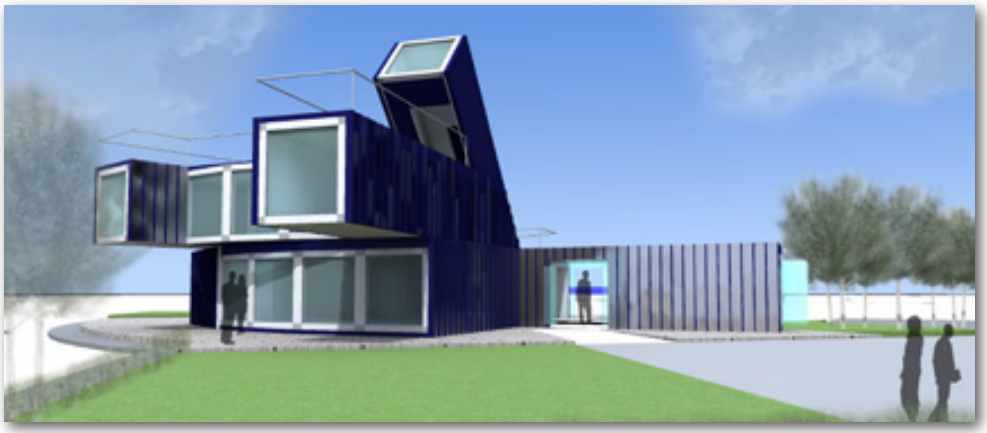
- il protocollo finalizzato alla prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata relativamente alla realizzazione della "Piastra portuale" di Taranto e delle opere connesse, a firma congiunta di Prefetto di Taranto e Presidente dell'Autorità Portuale;
- il protocollo per la realizzazione degli interventi di bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione di Taranto e della piastra portuale, e relative opere connesse, che sarà firmato dal Prefetto, Commissario Straordinario, Presidente della Regione Puglia, Commissario straordinario della Provincia, Sindaco di Taranto, Sindaco di Statte e Presidente dell'Autorità Portuale.

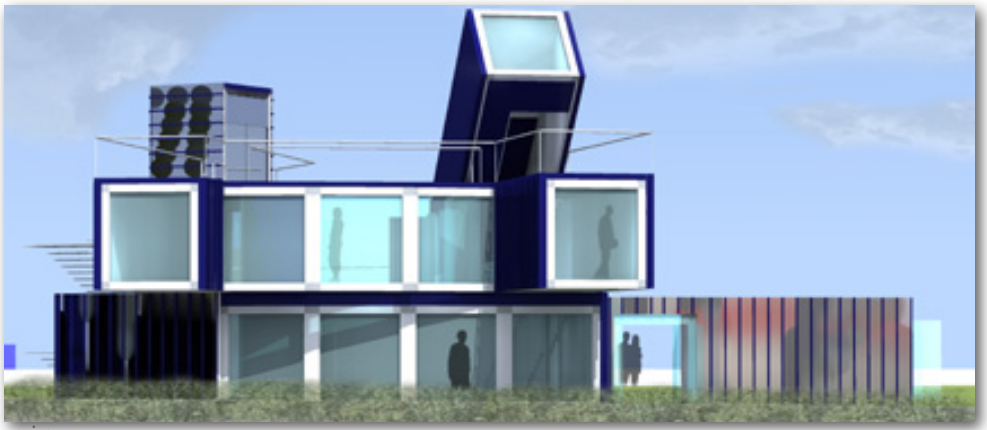
Ciò anche ai fini della trasparenza sulla gestione delle procedure di appalti pubblici connessi alle opere di grande infrastrutturazione nel porto di Taranto.

2.6.3 PEC - PORT EXHIBITION CENTER

Nell'ambito dell'accordo generale per lo sviluppo dei traffici containerizzati del giugno 2012, il quadro economico dell'intervento di "Riqualificazione del molo polisettoriale - Ammodernamento della Banchina di Ormeggio" prevede tra le somme a disposizione per pubblicità e per opere artistiche, l'importo di circa € 1.200.000 per la realizzazione di un centro espositivo multimediale.

L'idea progettuale del ***"Port Exhibition Center"*** nasce dall'intento di valorizzare la vocazione tipicamente portuale di Taranto utilizzando i container marittimi per allestire un centro espositivo multimediale.
L'aggregazione dei volumi, solo apparentemente casuale, consente di traslare sul piano espositivo spazi altrimenti destinati ad accogliere solo merci, al fine di diventare un polo attrattivo per la cultura marina tarantina.
Il risultato dello studio è un prototipo di laboratorio del mare, dove oltre che esibire, possono generarsi interessanti scambi culturali e innovazione, per il rilancio e la valorizzazione del mare come ambiente da rispettare e tutelare.
Il progetto prevede l'utilizzo di n. 11 container marittimi al fine di restituire valore a materiali e tipologie costruttive non molto valorizzate per allestire gli spazi espositivi e multimediali del Port Exhibition Center.
Il Centro si struttura su due livelli, collegati con scala interna, ascensore e scala esterna di sicurezza. Al primo livello, oltre alle sale interne, è stato previsto uno spazio all'aperto in copertura per ospitare spazi espositivi all'aperto nei mesi estivi.
Al piano terra si trova una zona fulcro per l'accesso e l'uscita, con infopoint da dove ci si immette nella sala espositiva in cui l'acquario marino è l'attrattiva principale.





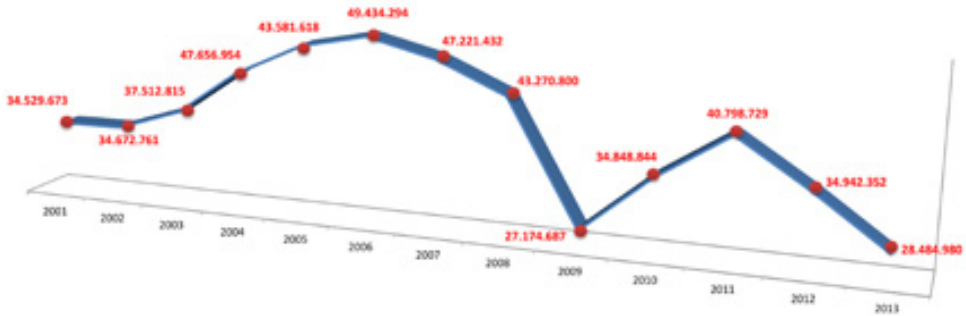
La sistemazione esterna prevede aree pedonali e a verde, in prossimità del manufatto, nonché alcune aree da adibire a parcheggi bus e auto.

Nel febbraio del 2014 sono state ultimate le indagini di caratterizzazione geognostica e geotecnica propedeutiche alla redazione del progetto preliminare, redatto a cura della TCT.
La progettazione preliminare sarà posta a base di gara di appalto per l'affidamento della progettazione esecutiva e della esecuzione lavori (ex appalto integrato), previa acquisizione del progetto definitivo.

3. L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI NEL BIENNIO 2012-2013

Nel periodo 2012-2013 oltre agli strascichi della grave crisi dei mercati internazionali, il porto di Taranto ha anche risentito degli effetti della vicenda che dal mese di luglio 2012 ha colpito lo stabilimento siderurgico ILVA. Inoltre a decorrere dal 15 settembre 2011 la Compagnia di Navigazione Evergreen Line aveva soppresso lo scalo Tarantino dalle rotte dei n. 2 servizi di linea oceanici (CES EAST e CES WEST) e dei 2 servizi di linea feeder (ADL1 e ADL2), preferendo il Porto ellenico del Pireo.

Merci (in tonnellate) movimentate nel Porto di Taranto
Anni 2001-2013

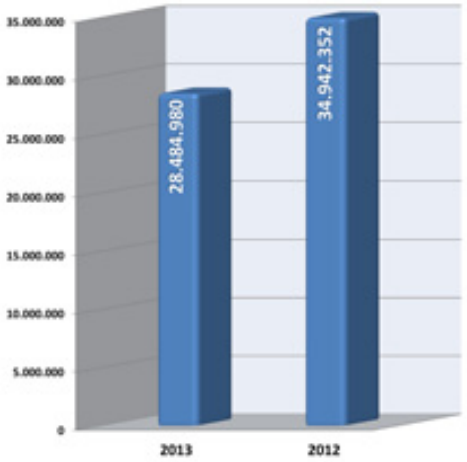


Ciò ha comportato una drastica riduzione dei consumi e, conseguentemente, dei volumi sia delle merci movimentate mediante container che delle materie prime e dei prodotti connessi agli insediamenti industriali.

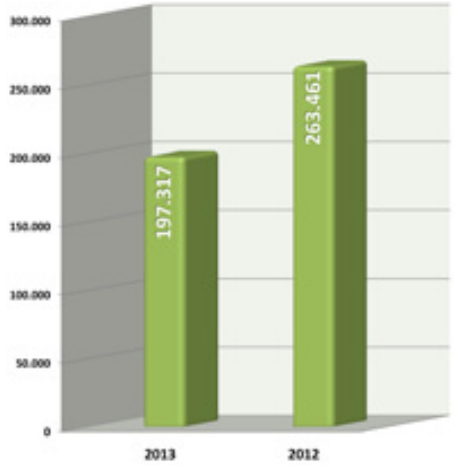
Il trend negativo registrato che nel 2012 aveva interessato quasi tutti i porti italiani ed europei (- 14,4% nel porto di Taranto) si è protratto anche nell'anno 2013 (-18,5%) tenuto conto anche della fase di transizione che il porto sta attraversando nell'attesa dei lavori di rilancio dello scalo e per i quali – come si è detto – è stato emanato apposito DPCM del Febbraio 2012 e nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto. I lavori di grande infrastrutturazione dello scalo consentiranno in un prossimo futuro di far ormeggiare nel Porto di Taranto le navi da 14.000 teus e al contempo potenzieranno l'intermodalità riducendo ulteriormente il tempo necessario per trasferire i container via ferrovia verso i mercati europei.

Si tratta di interventi complessi ed estesi che durante la loro realizzazione inevitabilmente renderanno inagibili alcune aree del nostro Porto riducendone l'operatività. Ad esecuzione ultimata, il Porto di Taranto si trasformerà in una grande e moderna infrastruttura in grado finalmente di rivestire il ruolo di principale hub, trasportistico e logistico nel Mediterraneo, a favore delle merci provenienti dal Far East e dirette verso i mercati europei, diventando così uno dei volani per il rilancio dell'economia del territorio.

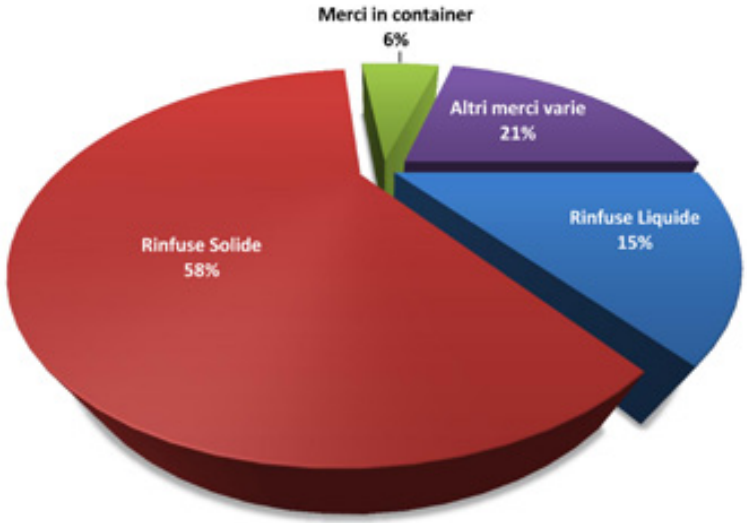
Traffico merci
dati in tonnellate



Traffico contenitori
dati in TEU



Tipologia delle merci movimentate



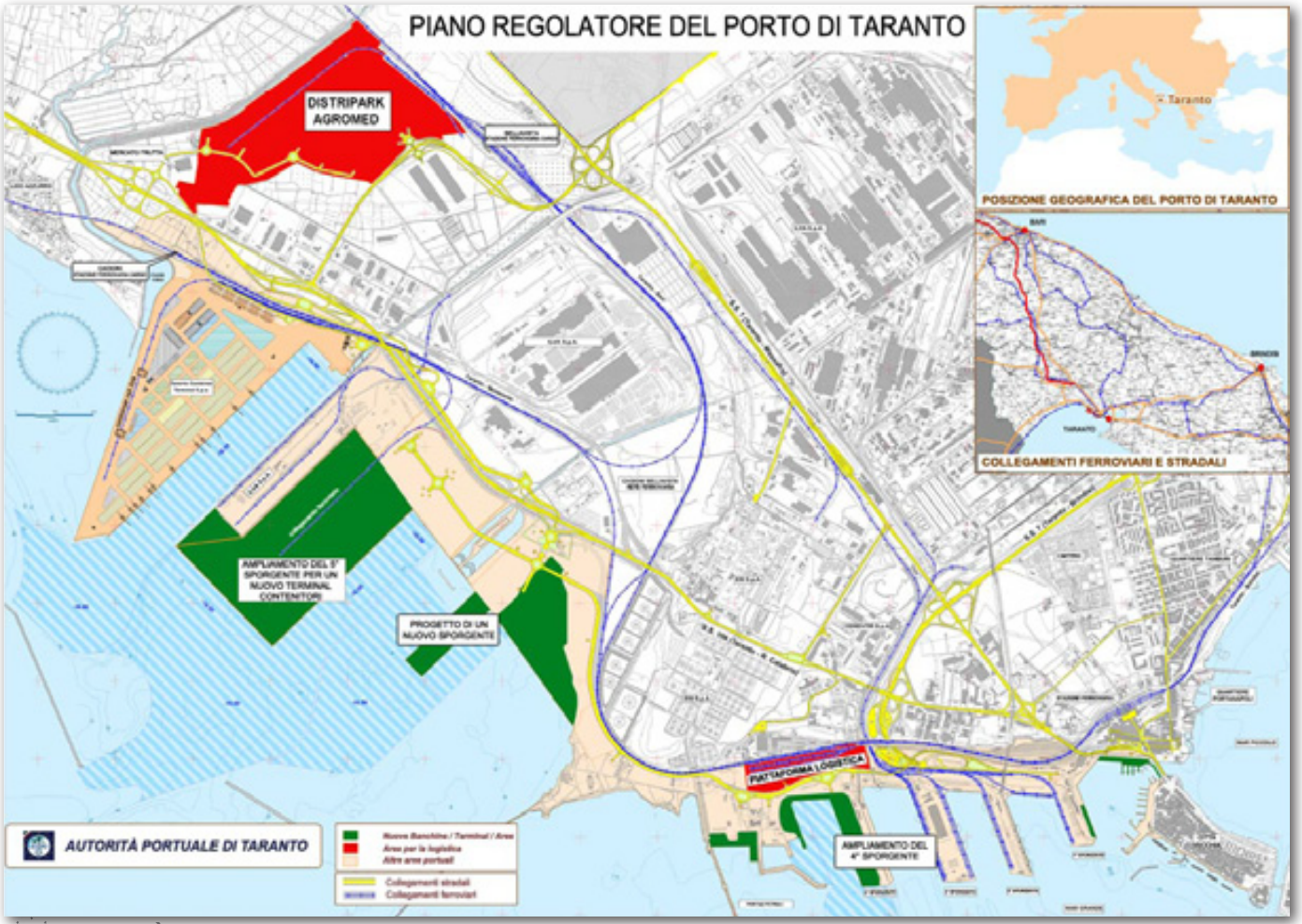
4. IL NUOVO PIANO REGOLATORE

Il nuovo PRP – già adottato dal Comitato Portuale nel novembre 2007, dopo la prevista intesa con il Comune di Taranto – ha conseguito l'importante risultato costituito dal parere favorevole, da parte del CSLLPP nella seduta del 24.3.2010.

L'iter approvativo del PRP prevede l'espletamento della Valutazione Ambientale Strategica avviata - con nota dell'Autorità Portuale in data 17.01.2011 - in sede Regionale, per acquisire, successivamente, l'approvazione definitiva da parte della Regione stessa.
Nel 2011 è, quindi, proseguita l'attività istruttoria e di scoping da parte della Regione Puglia, propedeutica al rilascio della VAS.

Con determinazione n. 78 del dirigente del servizio ecologia, in data 6 aprile 2012, la Regione Puglia ha espresso il proprio parere favorevole, con prescrizioni, alla Valutazione Ambientale Strategica del nuovo PRP.

Attualmente è in corso l'adozione della variante al PRG da parte dell'Amministrazione comunale di Taranto, che recepisce le indicazioni del PRP, e la contestuale procedura di esclusione dalla VAS della variante stessa. Successivamente, dopo la scadenza della pubblicazione del documento di esclusione alla VAS, il Comune procederà ad adottare la variante al PRG e la Regione potrà definitivamente approvare e licenziare il Nuovo Piano Regolatore del Porto di Taranto.



5. ALTRE PROGETTUALITA'

5.1 *L' AMBIENTE*

RINA
www.rina.org

CERTIFICATO N. / *CERTIFICATE No.* EMS-3839/S

SI CERTIFICA CHE IL SISTEMA DI GESTIONE AMBIENTALE DI
IT IS HEREBY CERTIFIED THAT THE ENVIRONMENTAL MANAGEMENT SYSTEM OF

AUTORITA' PORTUALE DI TARANTO

PORTO MERCANTILE 74100 TARANTO (TA) ITALIA

NELLE SEGUENTI UNITÀ OPERATIVE / *IN THE FOLLOWING OPERATIONAL UNITS*

PORTO MERCANTILE 74100 TARANTO (TA) ITALIA

È CONFORME ALLA NORMA / *IS IN COMPLIANCE WITH THE STANDARD*

ISO 14001:2004
E AL DOCUMENTO ACCREDIA RT-09

PER I SEGUENTI CAMPI DI ATTIVITÀ / *FOR THE FOLLOWING FIELD(S) OF ACTIVITIES*

INDIRIZZO, PROGRAMMAZIONE, COORDINAMENTO, PROMOZIONE E CONTROLLO DELLE OPERAZIONI PORTUALI E DELLE ALTRE ATTIVITA' COMMERCIALI ED INDUSTRIALI ESERCITATE ALL'INTERNO DELL'AREA PORTUALE. ATTIVITA' DI PROGETTAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO TECNICO DELLA COSTRUZIONE DI OPERE ED INFRASTRUTTURE IN AREA PORTUALE. GESTIONE DI AREE E BENI DEMANIALI. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE AREE COMUNI IN AMBITO PORTUALE. AFFIDAMENTO E CONTROLLO DELLE ATTIVITA' DIRETTE ALLA FORNITURA A TITOLO ONEROSO AGLI UTENTI PORTUALI DI SERVIZI DI INTERESSE GENERALE.

EA:31A
EA:35

DIRECTING, PLANNING, COORDINATION, PROMOTION AND CONTROL OF PORT OPERATIONS AND OTHER COMMERCIAL AND INDUSTRIAL ACTIVITIES CARRIED OUT IN THE PORT AREA. DESIGN, MANAGEMENT AND TECHNICAL CONTROL OF THE CONSTRUCTION OF WORKS AND INFRASTRUCTURES IN THE PORT AREA. MANAGEMENT OF STATE OWNED AREAS AND PROPERTY. ROUTINE AND NON ROUTINE MAINTENANCE OF THE COMMON AREAS WITHIN THE PORT. ASSIGNMENT AND CONTROL TO PRIVATE OPERATORS OF GENERAL INTEREST SERVICES TO PORT CUSTOMERS.

Per informazioni sulla validità del certificato, visitare il sito www.rina.org
For information concerning validity of the certificate, you can visit the site www.rina.org

L'uso e la validità del presente certificato sono soggetti al rispetto del documento RINA: Regolamento per la Certificazione di Sistemi di Gestione Ambientale
The use and the validity of this certificate are subject to compliance with the RINA document: Rules for the Certification of Environmental Management Systems
La validità del presente certificato è subordinata a sorveglianza periodica annuale / *semestrale* ed al riesame completo del sistema di gestione con periodicità triennale
The validity of this certificate is dependent on an annual / six monthly audit and on a complete review, every three years, of the management system.

Prima emissione / *First Issue*	28.06.2012
Emissione corrente / *Current Issue*	28.06.2012
Data scadenza / *Expiry Date*	27.06.2015

Dott. Roberto Cavanna
(Managing Director)

RINA Services S.p.A.
Via Corsica 12 - 16128 Genova Italy

CISQ is a member of IQNet

CISQ è la Federazione Italiana di Organismi di Certificazione dei sistemi di gestione aziendale

CISQ is the Italian Federation of management system Certification Bodies

ACCREDIA

CISQ

In ottemperanza a quanto previsto nel POT 2012-2014, nel 2012, a seguito dello svolgimento delle fasi di audit di Stage 1 e di Stage 2 da parte dell'Ente di Certificazione Rina S.p.A. l'Autorità Portuale ha conseguito la certificazione del sistema di gestione ambientale in conformità alla norma UNI EN ISO 14001:2004 certificando le attività dell'Ente, afferenti i fini istituzionali ai sensi della legge n. 84/94.

L'AP si impegna a garantire :

- la conformità di tutte le attività portuali e delle politiche di governance alla normativa ambientale;
- l'adozione di tutte le misure necessarie a prevenire e affrontare possibili incidenti, che potrebbero avere effetto sulla comunità portuale e sull'ambiente;
- lo sviluppo e il mantenimento di un efficace Sistema di Gestione Ambientale;
- la comunicazione aperta e trasparente verso gli interlocutori esterni, le istituzioni e la comunità locale circa le performance ambientali dell'organizzazione;
- la promozione ed uso efficiente dell'energia e più in generale, di tutte le risorse naturali, in tutte le attività del sito portuale;
- la promozione degli standard perseguiti verso tutti gli operatori portuali per un impegno comune.

L'Autorità Portuale ha avviato un processo che consenta, a regime, l'utilizzo di ENERGIE RINNOVABILI in tutto l'ambito portuale, iniziando dalla sede dell'Ente, dalla illuminazione pubblica delle parti comuni, dagli edifici siti sul Molo S. Cataldo, dal realizzando Centro Servizi Polivalente.

In ottemperanza a quanto previsto dal Piano di prime misure di intervento per il risanamento dell'aria nel quartiere Tamburi per gli inquinanti B(a)P e PM10, adottato dalla Giunta della regione Puglia con delibera n. 1474 del 17.7.2012, pubblicata nel BURP n. 116 del 6.8.2012, l'Autorità Portuale ha affidato al DIPAR (Distretto Produttivo dell'Ambiente e del Riutilizzo) di Taranto la redazione di due studi di fattibilità dal titolo:

- studio di fattibilità afferente l'individuazione delle misure di incentivazione degli operatori portuali all'adozione di pratiche e tecniche di minor impatto ambientale per le operazioni di movimentazione de merci polverulenti nel porto di Taranto;
- studio di fattibilità afferente l'elettrificazione delle banchine commerciali ed industriali del porto di Taranto.

5.2 PIANO DI MONITORAGGIO

Il porto di Taranto, come è noto, è compreso nel Sito di Interesse Nazionale (SIN) ai fini della bonifica e presenta complesse peculiarità e problematiche ambientali che incidono, tra l'altro, sulla realizzazione delle Opere di Infrastrutturazione e, in generale, sull'attuazione del nuovo Piano Regolatore Portuale, in corso di approvazione definitiva.
I provvedimenti autorizzativi propedeutici alla realizzazione delle Opere Infrastrutturali ed all'attuazione del nuovo PRP (VIA, VAS, ecc.) prevedono l'esecuzione di Monitoraggi finalizzati alla misurazione degli impatti che tali attività determinano su tutte le componenti ambientali.
Per ogni intervento è necessario attuare monitoraggi ambientali che consentano di valutare lo stato delle matrici Ante, In e Post Operam con la redazione di specifici piani (da concordare con ARPA Puglia/ISPRA).
Al fine di coordinare l'esecuzione di tutte le attività di monitoraggio ambientale, è pianificata la predisposizione di un Piano di Monitoraggio complessivo dell'area portuale di Taranto, e la successiva attuazione, per stralci, in relazione alle risorse disponibili ed alle priorità di realizzazione delle singole opere.

5.3 IL TURISMO

Nel rispetto delle strategie di sviluppo individuate nel Piano Operativo Triennale e in linea con le indicazioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, l'Autorità Portuale di Taranto ha avviato un processo di integrazione tra il porto e il territorio attraverso una riqualificazione del waterfront portuale supportato da una politica di promozione dello scalo, anche in funzione di un auspicabile sviluppo del traffico turistico.
Nell'ambito delle strategie di sviluppo, pertanto, sono state avviate, specifiche azioni mirate ad incoraggiare la competitività dello scalo nel settore turistico e del traffico passeggeri.
Il porto di Taranto, infatti, grazie alla sua collocazione geografica e alle esistenti connessioni con le maggiori direttrici nazionali e internazionali può aspirare a proporsi quale risorsa naturale in grado di supportare e stimolare la capacità delle imprese dei territori Jonico e Lucano, anche a servizio del settore turistico.
Considerato, pertanto, che a livello nazionale ed internazionale le caratteristiche naturali del territorio sono percepite quali risorse uniche e preziose, connotate da una forte specificità ed identità locali, l'AP ha lanciato l'iniziativa di un ***"Gruppo di lavoro sul Turismo"*** che coinvolga quelle istituzioni del territorio atte a fornire un apporto operativo alla promozione del settore turistico (CCIAA, Provincia di Taranto, Confindustria, Comune di Taranto, ecc).
Attraverso detto tavolo si potranno individuare, congiuntamente, le più adeguate azioni di marketing al fine di mettere in risalto l'eterogeneità dell'offerta turistica associata all'enogastronomia, al folklore, alla natura ed alle bellezze paesaggistiche facendo ricorso alla modalità di trasporto marittimo.

Tra le iniziative rientranti in tale contesto l'Autorità Portuale:

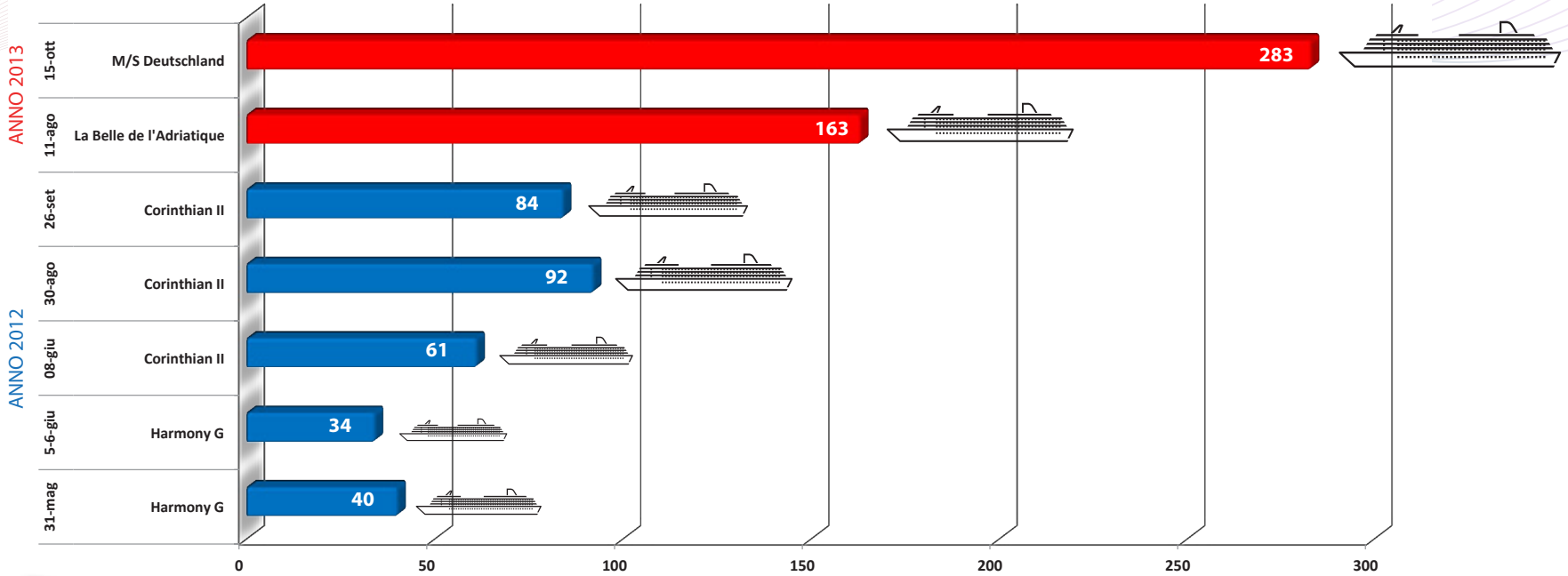
a. ha sottoscritto un ***Memorandum of Understanding con la Regione Basilicata e uno con la Provincia di Matera***, tesi a coinvolgere maggiormente nelle attività dello scalo marittimo jonico le istituzioni e le aziende del territorio lucano, per le quali il Porto di Taranto rappresenta il naturale "gateway" marittimo per i collegamenti con il Medio Oriente, l'Africa settentrionale, l'Estremo Oriente e tutti i porti del Mediterraneo. Con l'avvio sinergico dei rapporti istituzionali e commerciali tra il porto di Taranto e le realtà produttive lucane, si auspica l'incremento dei traffici dello scalo da un lato e lo sviluppo della competitività dei comparti produttivi dall'altro.

b. In collaborazione con le AP di Brindisi e del Levante, ha partecipato all'evento fieristico ***Seatrade Cruise & Shipping*** tenutosi a Miami dall'11 al 14 marzo 2013, nell'ambito della collettiva Italiana promossa dall'Istituto per il Commercio Estero. Tale occasione ha fornito utili elementi di conoscenza e valutazione del settore di riferimento e ha consentito di constatare che la domanda del prodotto turistico "Jonico" e "Lucano" continua ad essere in costante crescita, in controtendenza con il trend nazionale.

c. Nel corso del 2012 l'AP ha condotto specifica attività tesa al reperimento dati e informazioni, verifica e studio degli stessi, predisposizione di atti, documentazione tecnica e relazioni al fine di acquisire la disponibilità delle aree/banchine costituenti il compendio demaniale denominato ***"Banchina Torpediniere"*** per l'utilizzazione dello stesso per finalità di traffico passeggeri e/o nautica da diporto oltre che dell'***Isola di San Paolo*** per motivi di pubblico interesse connessi all'ampliamento della naturale vocazione turistica e da diporto del Porto di Taranto ed alle sue prospettive di sviluppo. Sul punto sono state predisposte note indirizzate anche al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di implementare l'iter procedimentale teso all'estensione della Circoscrizione Territoriale della Autorità Portuale di Taranto e si è partecipato ad incontri e riunioni, di carattere tecnico, con le Amministrazioni locali per lo studio delle fattispecie e delle problematiche connesse.
L'Autorità Portuale ha fatto redigere uno studio di fattibilità per l'utilizzazione, ai fini della nautica da diporto e trasporto passeggeri, della banchina ***"ex torpediniere"*** sita in Mar Piccolo e dei magazzini retrostanti. Lo studio ha evidenziato una particolare potenzialità e redditività legate allo stazionamento di mega yacht, unità da diporto e ormeggio di piccole navi. L'Autorità Portuale ha svolto un ruolo proattivo intrattenendo rapporti con il Comune di Taranto e con il Dipartimento Militare marittimi dello Jonio per l'avvio del progetto che consentirebbe la concreta valorizzazione di una delle aree più suggestive e centrali di Taranto. Nel novembre 2013 il progetto è stato rimesso alla valutazione dei Ministeri della Difesa e delle Infrastrutture e Trasporti.

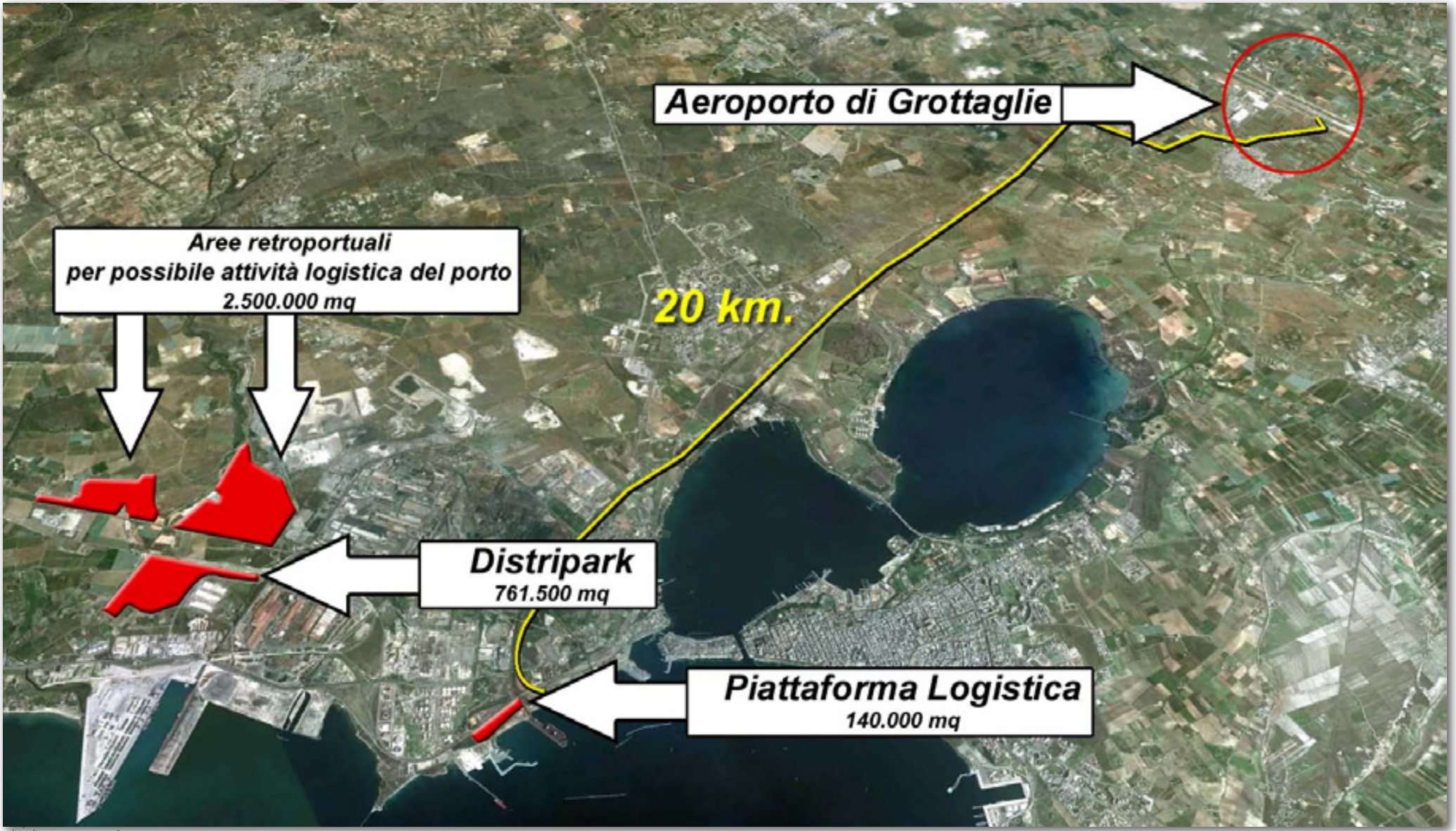
Le citate acquisizioni da parte dell'Autorità Portuale e la utilizzazione condivisa con la Civica Amministrazione rientrano nelle procedure di c.d. pubblico interesse mirate ad incentivare la vocazione turistica del Porto di Taranto e le relative prospettive di sviluppo, attraverso nuove opportunità per il traffico passeggeri e/o la nautica da diporto.

d. Nel biennio 2012/2013 nel porto di Taranto vi sono stati 7 scali di navi passeggeri per un totale di 757 turisti stranieri che hanno visitato la città e i dintorni.



5.4 IL RETROPORTO E L'INTERMODALITÀ

L'obiettivo individuato con il Piano Operativo Triennale 2012-2014 è quello di realizzare un porto di "terza generazione", ovvero un porto che non sia solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "piattaforma logistica" interfacciata con le filiere produttive e trasportistiche regionali e interregionali.



5.4.1 IL SISTEMA LOGISTICO DEL PORTO DI TARANTO

In data 6 dicembre 2012 è stato sottoscritto il ***Protocollo d'Intesa per la costituzione del Sistema Logistico del Porto di Taranto.***
Il Protocollo è stato promosso su iniziativa del Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto ai sensi del comma 1 dell'art.46 (collegamenti infrastrutturali e logistica portuale), del D.L. n. 201 del 6 dicembre 2011, che prevede che "Al fine di promuovere la realizzazione di infrastrutture di collegamento tra i porti e le aree retro portuali, le autorità portuali possono costituire sistemi logistici che intervengono, attraverso atti d'intesa e di coordinamento con le regioni, le province ed i comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie."

Le Parti che hanno aderito al citato Protocollo sono rappresentate dalla *Regione Puglia,* dalle *Province di Taranto, Lecce, unitamente a quelle Lucane*, da *RFI - Rete Ferroviaria Italiana*, dai *Comuni di Taranto, Lecce e dai principali Comuni della provincia di Taranto*.
Nel quadro delle linee di indirizzo delle politiche in materia di mobilità e trasporti, finalizzate all'implementazione dello sviluppo economico/produttivo del territorio, gli Enti aderenti si sono impegnati a porre in essere ogni utile attività volta a favorire la realizzazione, in modo coordinato e condiviso, di quanto disposto nel citato art. 46, e pertanto, sostenere il processo di sviluppo territoriale a livello nazionale ed internazionale secondo gli orientamenti comunitari, in conformità ai progetti delle reti TEN-T e con particolare riferimento all'intermodalità.

Gli Enti aderenti si sono pertanto prefissi lo scopo di sviluppare i collegamenti stradali e ferroviari tra il Porto di Taranto e le aree retroportuali individuate e da destinare ad attività collegate o connesse a quelle portuali; ad adeguare gli strumenti di programmazione e pianificazione urbanistica comunali, regionali e portuali alle necessità risultanti dalla esecuzione dell'accordo e di quelli ad esso correlati; ad individuare e

condividere comuni azioni di marketing territoriale in ambito nazionale ed internazionale; a realizzare e partecipare ad una cabina di regia, coordinata dall'Autorità Portuale di Taranto, per il monitoraggio della esecuzione e dello sviluppo dell'accordo; ad individuare, in modo condiviso, partner pubblici e privati per la realizzazione e sviluppo del sistema logistico del porto di Taranto, dei terminali logistici e delle attività ad essi collegate, ecc.

5.5 IL SETTORE AGROALIMENTARE

La necessità di realizzare il Progetto **"Fresh Port"** nasce dalla constatazione che il comparto agroalimentare pugliese ha il potenziale, seppur non ancora totalmente espresso, per poter acquisire una significativa quota di mercato, sia a livello nazionale che sui mercati internazionali.
Infatti, nonostante l'elevato livello qualitativo della produzione, in questi ultimi anni, le imprese del settore non sono riuscite a realizzare ancora quelle economie di scala e quella politica dei prezzi che consentissero loro di posizionare in maniera competitiva i prodotti pugliesi ottenendo proporzionati margini di profitto.
L'Autorità Portuale ha avviato tavoli di consultazione con i principali esponenti delle varie categorie di produttori pugliesi e lucani, al fine di "mettere a sistema" le produzioni e cercare di creare una significativa "massa critica" più rispondente alle esigenze del moderno mercato, sia in termini di prezzi che di servizi di distribuzione.
Il Porto di Taranto dispone degli spazi e si sta attrezzando per i servizi necessari all'implementazione di traffici di prodotti agroalimentari che, partendo da una posizione baricentrica nel Mediterraneo, possano agevolmente raggiungere i mercati dell'Italia settentrionale, dell'Europa centrale e di quella settentrionale, che, nel breve raggio, rappresentano aree con la più alta capacità di assorbimento delle produzioni pugliesi e lucane.
Grazie alla collocazione geografica, inoltre, il Porto di Taranto è in grado di intercettare i flussi import/export di merce da/per il Mediterraneo, l'Africa settentrionale, il vicino, il Medio e l'Estremo Oriente, e con la possibilità di estendersi fino ad alcune aree dei cosiddetti Paesi BRICS.
Al fine di implementare il traffico marittimo di prodotti agroalimentari nel Porto, nonché di completare la catena logistico-produttiva, l'Autorità Portuale di Taranto ha promosso la realizzazione di sinergie a livello locale tra i produttori pugliesi e lucani e società di distribuzione dei prodotti agroalimentari.
Tra queste la Greenery Italia Srl ha mostrato un interesse concreto alla possibilità di collaborazione con i produttori locali; tale azienda, sussidiaria italiana del Gruppo olandese Greenery BV, con sede in Verona, rifornisce a livello internazionale tutti i settori della filiera agroalimentare, comprese la GDO e le aziende di trasformazione.

Nel maggio 2013 è stato sottoscritto un ***Protocollo d'intesa tra l'Autorità Portuale di Taranto e la Greenery Italia Srl,*** leader nel mercato ortofrutticolo, internazionale che fornisce ai propri clienti una vasta gamma di prodotti ortofrutticoli freschi. Nella propria clientela il Gruppo Greenery annovera catene di supermercati, grossisti, ristoranti e operatori dell'industria di trasformazione dei prodotti alimentari.

Per assicurare ai propri clienti soluzioni logistiche ed intermodali d'avanguardia, inoltre, il Gruppo Greenery dispone di un proprio canale di distribuzione dei prodotti, comprensivo di tutte le modalità di trasporto (via strada, mare e aria), che viene costantemente aggiornato per adeguarlo alle esigenze di approvvigionamento della clientela.
Infatti, sulla base dell'enorme esperienza acquisita nel settore a livello mondiale, e disponendo di un proprio network internazionale, il Gruppo Greenery può supportare i clienti fornendo anche una "consulenza" nell'elaborazione di strategie per "lanciare" nuovi prodotti sul mercato, per migliorare le performance commerciali e per consolidare il proprio business.

L'Autorità Portuale di Taranto ha quindi avviato attività tese alla realizzazione e gestione di una piattaforma logistica per i prodotti ortofrutticoli, nonché di un sistema per la loro commercializzazione, una infrastruttura che andrebbe naturalmente ad avvantaggiarsi della presenza sul territorio di ulteriori progetti destinati alla realizzazione di aree e piattaforme logistiche dedicate ai prodotti agroalimentari.
Tale iniziativa sarebbe idonea sia a valorizzare i prodotti del Sud Italia, che a gestire quelli destagionalizzati provenienti dal Nord Africa o da altri Paesi ubicati in aree climatiche diverse.

Il Protocollo d'intesa siglato tra l'Autorità Portuale di Taranto e la Greenery Italia Srl ha lo scopo di individuare le necessarie iniziative e le azioni di cooperazione tra i due firmatari tese a realizzare nelle aree portuali e/o retroportuali di Taranto una completa filiera logistica nel settore dell'agroalimentare, una iniziativa in grado di valorizzare, anche grazie al know how di Greenery Italia Srl, l'intera catena produttiva e logistica del settore agroalimentare di alcune regioni del Sud Italia e del Nord Africa.

La realizzazione di un progetto di questo tipo è prevista nella mission istituzionale dell'AP nella quale è compresa la promozione dello sviluppo della competitività dei comparti produttivi dei territori limitrofi attraverso l'implementazione di un sistema logistico-distributivo che ottimizzi la connessione con le maggiori direttrici nazionali ed internazionali.
L'implementazione di tale progettualità, infine, contribuirà notevolmente alla diversificazione dei traffici marittimi del Porto di Taranto, fine per il quale l'AP da tempo sta profondendo notevoli sforzi al fine, da un lato, di guadagnare quote di mercato lungo le rotte intercontinentali passanti per il Mediterraneo, e dall'altro di intercettare sul territorio una parte della ricchezza generata dalla catena dei processi di produzione e scambio con ricadute positive sia sull'economia locale sia sulla attrattività del porto stesso.

Progetto Piano Export Sud dell'ICE.
L'Autorità Portuale di Taranto è stata coinvolta dall'ICE di Roma al fine di presentare una proposta da candidare nell'ambito del progetto dal titolo ***"Piano Export Sud".*** L'Ente ha inviato una manifestazione di interesse al fine di implementare le attività connesse allo sviluppo di un possibile traffico di prodotti agroalimentari da/verso il porto di Taranto, presentando il progetto denominato Fresh Port.
Sono stati coinvolti nelle attività progettuali in qualità di partner, otre all'ICE e all'AP, Coldiretti Puglia, Confcooperative Puglia, Confagricoltura Puglia, Associazione Italiana Coltivatori Puglia, Gal Colline Joniche, Consolato dei Paesi Bassi a Bari. La società Greenery Italia srl e l'interporto di Parma hanno aderito in qualità di partner strategici. Il progetto prevede studi/analisi di mercato, missioni di incoming e outgoing, realizzazione di un portale internet dedicato, partecipazione ad eventi espositivi del settore, ecc, al fine di conoscere lo stato dell'arte e definire le possibilità di incremento dei flussi di traffico da/verso le regioni del Mediterraneo. Il progetto presuppone anche l'utilizzo delle aree retroportuali e/o aree destinate ad accogliere attività di logistica connesse anche a tale tipologia di traffici.
Tutte le elencate attività saranno organizzate, gestite ed implementate direttamente dall'ICE (con proprio budget) e tutti i soggetti coinvolti saranno chiamati a fornire supporto con partecipazione diretta del proprio personale. Le azioni di progetto sono destinate a soggetti aventi sede legale in Puglia in quanto Regione Obiettivo; altri organismi potranno partecipare in qualità di partner strategici.
L'ICE ha comunicato che il progetto è stato approvato e, pertanto sarà ammesso a finanziamento.

5.6 LA SEMPLIFICAZIONE AMMINISTRATIVA

5.6.1 PROTOCOLLO DI INTESA PER LE ATTIVITÀ DI COORDINAMENTO FRA LE PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI OPERANTI NEL PORTO DI TARANTO

In data 22.10.2012, a seguito di numerosi confronti, avviati su iniziativa dell'Autorità Portuale, con le Pubbliche Amministrazioni operanti nel porto di Taranto, è stato sottoscritto il Protocollo di Intesa ***"Attività di coordinamento fra le Pubbliche Amministrazioni operanti nel porto di Taranto".*** Tra le Pubbliche Amministrazioni che hanno sottoscritto il citato protocollo si citano: la Capitaneria di Porto di Taranto, l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA), l'Agenzia delle Dogane – Ufficio delle Dogane di Taranto, la Regione Puglia – Ufficio Fitosanitario, l'Ufficio di Sanità Marittima, l'Ufficio Veterinario di Porto/Posto di Ispezione Frontaliera, i Vigili del Fuoco, il Consorzio Area Sviluppo Industriale (ASI) e l'Autorità Portuale di Taranto. Nell'ambito del Protocollo, tutte le PP.AA. aderenti si sono impegnate, nel rispetto del principio di legalità, dei ruoli istituzionali e delle specifiche competenze, a collaborare strettamente tra loro e a svolgere la propria attività in stretto coordinamento per il superamento di problematiche comuni, anche di carattere immateriale, per la condivisione degli obiettivi di sviluppo del Porto di Taranto e l'adeguamento competitivo dei procedimenti e dei servizi offerti agli operatori.

5.6.2 LA ZONA FRANCA

In data 25/06/2013 l'Autorità Portuale di Taranto ha presentato formale istanza all'Ufficio delle Dogane di Taranto, al fine di poter esercitare una Zona Franca non interclusa di Tipo II nell'area del Porto di Taranto.
In ossequio alla disciplina comunitaria, è stato chiesto di poter esercitare la Zona Franca - secondo le disposizioni recate dal Regolamento CEE del Consiglio del 12 ottobre 1992 che istituisce un Codice Doganale Comunitario - per l'esercizio di un deposito pubblico di Tipo B.
Attraverso la creazione, autorizzazione ed organizzazione della Zona Franca non interclusa (sottoposta a controllo di tipo II ex art. 799, paragrafo II, lettera b)) nelle aree definite come demaniali marittime dal Piano Regolatore, l'Autorità Portuale intende promuovere lo sviluppo economico dell'area del Porto di Taranto, al fine di incrementare i traffici, la produttività e la competitività dello scalo nel bacino del Mediterraneo, agevolando altresì l'impianto di stabilimenti industriali nell'area franca, a beneficio della Città di Taranto e dell'intero sistema Paese.

All'interno della Zona Franca possono essere realizzate attività quali: stoccaggio, manipolazioni usuali, trasformazione sotto controllo doganale, perfezionamento attivo, commercializzazione di merci terze.
Le merci immesse nella zona franca potranno appartenere ad ogni categoria merceologica ricompresa nella Nomenclatura Combinata.

Il Consiglio Comunale di Taranto, nella Seduta del 11/09/2013, ha approvato, con Deliberazione n. 90, "l'istituzione del Porto Franco o della Zona ad Economia Speciale per Taranto" sostenendo l'iniziativa intrapresa dall'Autorità Portuale ed impegnando l'intera Civica Amministrazione "ad attivarsi per il raggiungimento di tale obiettivo". Ciò con "Appello al Governo ed al Parlamento della Repubblica, al Presidente ed al Consiglio della Regione Puglia affinchè si impegnino nella istituzione del "Porto Franco della città di Taranto" o della "ZES (Zona ad Economia Speciale)".

Il Comitato Portuale, nella Seduta del 14/11/2013, all'unanimità dei presenti, ha espresso il proprio supporto sia nei confronti della realizzazione di un "Porto Franco non Intercluso" che dell'implementazione di una Zona Economica Speciale (ZES). Ciò al fine di consentire di applicare, nell'ambito di un'area ben definita, la medesima normativa di riferimento dei magazzini doganali con ulteriore possibilità di svolgervi attività di manipolazione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti. Le merci potrebbero, quindi, costituire oggetto di pagamento del relativo dazio europeo solo nel momento in cui saranno introdotte nel territorio comunitario.

Il riconoscimento giuridico di tale "istituto" sarebbe una naturale conseguenza dell'attenzione dei Governo e delle Istituzioni locali e regionali hanno per il territorio di Taranto e per il suo porto. Sarebbe una scelta di politica economica che, pur non destinando in via diretta risorse pubbliche, ne stimola l'autonoma crescita e lo sviluppo commerciale.
All'indomani del riconoscimento della Zona Franca doganale di tipo II, potrebbe rivelarsi molto interessante trasformare l'area in una zona caratterizzata oltre che dalla esenzione completa delle imposte doganali e dell'IVA, anche dalla possibilità di insediare imprese manifatturiere che – per il sol fatto di aver scelto di impiantare la loro produzione nella zona di Taranto – godranno dell'esenzione dall'imposta sui redditi, dall'imposta regionale sulle attività produttive, nonché da eventuali oneri contributivi.

L'obiettivo che bisogna perseguire nell'area del Porto e retroporto di Taranto è, infatti, proprio quello di rilanciare l'economia di un punto produttivo strategico, anche per l'effetto trainante che se ne determina.
Ciò che si vuole realizzare è, dunque:

- incrementare lo sviluppo dei traffici e del commercio internazionale, incentivando il transito e la spedizione delle merci, nonché le vendite e gli scambi commerciali con il resto del mondo;
- favorire l'insediamento e la permanente localizzazione di nuove imprese che creino occupazione e incentivino lo sviluppo economico;
- favorire i consumi, migliorando le condizioni di vita della popolazione e incentivando il turismo in quelle aree.

5.6.3 PED - PUNTO DI ENTRATA DESIGNATO

In data 18 dicembre 2013 l'Autorità Portuale ha provveduto all'aggiudicazione provvisoria dell'appalto per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi di manutenzione straordinaria della porzione di edificio da destinare a uffici per la Sanità Marittima al Molo Polisettoriale (vds. par. 2.2).
Tale opera consentirà al porto jonico di candidarsi quale scalo PED (Punto di Entrata Designato riconosciuto dalla comunità europea.) per le merci di origine di origine vegetale, o comunque non di origine animale, in arrivo presso i punti di confine del territorio italiano, dove operano gli Uffici di Sanità Marittima (USMAF) strutture periferiche del Ministero della Salute.
Tale opera risulta di particolare importanza per la realizzazione di un progetto denominato "Fresh Port" .

5.6.4 PORT COMMUNITY SYSTEM

L'Autorità Portuale ha commissionato uno studio di fattibilità per la realizzazione di un ***Port Community System*** (PCS) per il Porto di Taranto nel quale sono stati definiti i principi, le linee guida e requisiti di lavori, forniture e servizi che l'Autorità Portuale di Taranto dovrà valutare di acquisire per la sua attuazione.

La realizzazione di un PCS mira a risolvere le seguenti problematiche:

- Bassi livelli di comunicazione fra gli attori della comunità ed assenza di uniformità di linguaggi nelle procedure operative;
- Congestionamento dei flussi in entrata ed uscita dai singoli nodi della rete della comunità;
- Polverizzazione dei flussi operativi;
- Frammentazione dei sistemi informativi utilizzati;
- Ridondanza delle applicazioni e delle infrastrutture.

Oltre all'implementazione di tecnologie e sistemi per il monitoraggio e la gestione dei processi nella Pubblica Amministrazione il PCS si pone anche l'obiettivo di:

- Incrementare l'attrattiva e la ricettività dei nodi logistici, in considerazione dell'impatto diretto che la crescita in corso nel trasporto marittimo, terrestre e ferroviario soprattutto ha sulla qualità della vita dei cittadini, dei turisti e degli abitanti delle regioni periferiche;
- Migliorare la sicurezza e l'operatività degli attori coinvolti.

Il PCS potrà estendere il contesto di adozione e gli obiettivi citati presentando idee che affrontino in un'ottica di sistema l'area trasportistica degli operatori. Da questo punto di vista si frappone tra i sistemi telematici di Agenzia delle Dogane e la piattaforma UIRNET del servizio di trasporto.
Rappresenta una nuova modalità di connessione tra gli spazi portuali e i Centri di Distribuzione con gli obbiettivi di:

- Effettuare il track & trace di merci ma anche dei mezzi, corredandoli con i processi di business della gestione documentale, per la realizzazione di un "fast corridor" di merci ed informazioni;
- Offrire servizi di controllo e scheduling delle operazioni logistiche (programmazione partenze e arrivi, disponibilità di finestre temporali, pianificazione interventi);
- Effettuare analisi dei dati, per studiare i flussi dei traffici, correlandole alle attività doganali/portuali ed offrire un tool valido per il supporto decisionale.

5.7 IL SISTEMA PUGLIA

Nel 2012-13 è stata portata avanti una politica di sistema per la promozione/presentazione del sistema infrastrutturale-trasportistico pugliese in linea con quanto previsto nella premessa comune dei tre porti di Puglia, nei relativi POT, in occasione dell'insediamento dei tre Presidenti. Si delinea, pertanto, la volontà di mettere a sistema le infrastrutture logistiche regionali al fine di creare una piattaforma logistica/portuale pugliese che si presenti sul mercato internazionale come un attore unico e credibile in grado di attrarre flussi di merci attraverso un'offerta di servizi logistici integrati, affidabili e a più elevato valore aggiunto.

In data 17.02.2012, grazie al coordinamento dell'Assessorato delle Infrastrutture Strategiche e Mobilità della Regione Puglia, le tre Autorità Portuali della Puglia, Bari, Brindisi e Taranto, hanno formalmente costituito l'Associazione dei Porti Pugliesi (Apulian Ports Association APP). L'Associazione si prefigge prioritariamente di creare la necessaria sinergia di un "sistema porto" al fine di attrarre vantaggiose economie di scala e di scopo, rendendo il sistema portuale pugliese altamente competitivo nel Bacino del Mediterraneo.
Traendo profitto dalla complementarietà dei servizi offerti dai tre porti e svolgendo congiuntamente una decisa attività di marketing, sarà possibile rafforzare il posizionamento della produzione pugliese sui mercati internazionali. L'APP si propone, inoltre, di realizzare una completa armonizzazione delle procedure operative e dei singoli sistemi (ad esempio l'integrazione delle piattaforme ICT e portuali), al fine di consentire, a ciascuna realtà portuale, di ridurre costi e tempi correlati alle loro attività.
Infine, l'APP mira a consolidare ed incoraggiare le attività di ricerca, in stretta collaborazione con le eccellenti università del territorio. L'APP, infatti, ha lo scopo di coinvolgere ricercatori Italiani ed internazionali nel campo dei porti, trasporti e della logistica ed con ciò essere presente, in qualità di lead partner, nei maggiori progetti Europei ed internazionali.

Nel corso del 2012, l'APP ha espletato tutte le formalità di rito relative alla costituzione dell'Associazione ed all'avvio delle attività. La prima azione congiunta di marketing delle tre AP pugliesi è stata la partecipazione comune alla fiera internazionale "**Logitrans**" che si è tenuta a Istanbul, dal 15 al 17 novembre 2012.

Successivamente le tre AP hanno avviato un'ulteriore collaborazione attraverso la partecipazione congiunta alla fiera **Seatrade Cruise & Shipping Miami** 2013, tenutasi nel mese di marzo 2013.
Quest'ultima iniziativa, verrà replicata con la partecipazione dell'APP alla edizione 2014 dell'evento.

6. L'INTERNAZIONALIZZAZIONE

L'Autorità Portuale, nel rispetto delle strategie delineate dal POT 2012-2014 ha intensificato e differenziato la propria attività istituzionale di promozione del Porto di Taranto.

Si citano alcune delle attività più significative:

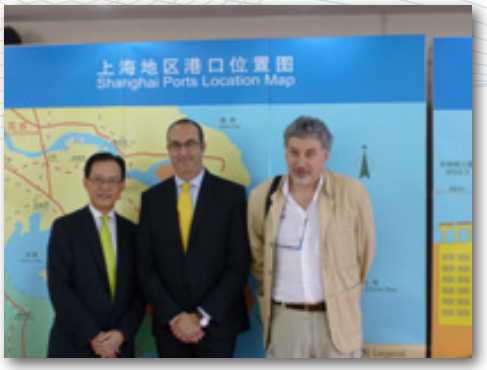
- ***Il 12 ottobre 2011,*** nell'ambito della "**China International Logistics and Transportation Fair"**, evento annuale nella città di Shenzhen, si è tenuta una cerimonia dedicata alla sottoscrizione di un Memorandum of Understanding per l'istituzione di un gemellaggio tra l'Autorità Portuale di Taranto e la Ports Administration of Shenzhen Municipality.

L'accordo rientra nell'ambito dell'iniziative dell'Autorità Portuale per la promozione dello scalo jonico nell'area di Shenzhen finalizzate ad implementare i traffici con lo scalo cinese già collegato al porto di Taranto da un servizio di linea.
Il Protocollo di Intesa tra il Porto di Taranto e il Porto di Shenzhen si inserisce, fra l'altro, in un percorso finalizzato ad implementare i rapporti di collaborazione e partenariato, già avviato dal Presidente della Regione Puglia con la provincia cinese del Guangdong (la cosiddetta fabbrica del mondo), una delle regioni più ricche della Repubblica Popolare Cinese e dell'intera Asia.
Accanto ai temi già promossi dalla Regione Puglia, quali *intermodalità e logistica, energie rinnovabili, turismo, valorizzazione del patrimonio culturale, industria e cultura creativa,* il protocollo tra i due maggiori porti sancisce anche un consolidamento dei rapporti commerciali e l'istituzione, quindi, di un ponte d'oltremare, canale privilegiato per lo sviluppo dei traffici marittimi, finalizzato, quindi, alla crescita del'Economia delle relative regioni attraverso l'import/export.

- ***Nei primi mesi del 2012,*** l'Autorità Portuale di Taranto ha intensificato le relazioni con il Porto di Rotterdam, al fine di instaurare una fattiva collaborazione con uno dei più importanti porti del mondo. Il primo passo finalizzato allo start up di tale cooperazione è stata la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa (Memorandum of Understanding – MoU) tra i vertici delle relative Autorità Portuali avvenuta nel corso della cerimonia organizzata in data 19 aprile 2012. L'accordo prevede la collaborazione tra i due porti mirante alla valorizzazione ed alla razionalizzazione delle aree portuali e retroportuali del Porto di Taranto. Ciò al fine di attrarre investimenti sul territorio da parte di operatori di calibro internazionale, oltre all'innalzamento dello standard qualitativo di tutti i servizi portuali e all'implementazione dei traffici.

- ***Dal 06 all'08 Maggio 2012***, il Presidente ed il Segretario Generale si sono recati a Mumbai (India) per partecipare ad incontri *b2b* con i maggiori operatori indiani nei settori automobilistico e tessile, oltre che con alcune istituzioni Italiane in India (Console Italiano, rappresentante della CCIAA Italiana a Mumbai). Gli incontri erano stati organizzati grazie al supporto della FEI CARGO LTD con base a Mumbai;

- ***Dal 05 al 07 Giugno 2012,*** l'Ente ha presenziato, con proprio stand, alla Fiera **"Transport Logistic China 2012"** tenutasi a Shanghai.



- A seguito dell'attività promozionale svolta nella Repubblica Popolare Cinese, l'AP di Taranto ha siglato un MoU con lo **Shanghai International Shipping Institute**, un istituto di ricerca e un organo di consulenza del Governo Cinese e di vari operatori privati di prim'ordine operanti nei settori marittimo e dei trasporti con sede a Shanghai.

Il SISI è stato istituito nel 2008 al fine di fornire servizi di consulenza di alto livello e supporto ai processi decisionali (funzione strumentale di *think tank* della politica marittima governativa), servizi di diffusione di informazioni relative allo shipping (mediante raccolta e analisi di dati, pubblicazioni di rapporti, organizzazioni di forum ecc.) e attività di formazione post lauream.
La caratteristica peculiare di questa istituzione pubblica, diretta emanazione della Shanghai Maritime University è il rapporto osmotico con gli operatori privati e con le istituzioni portuali e logistiche: di fatto presentarsi al SISI significa promuoversi presso tutto il mondo imprenditoriale e istituzionale marittimo e portuale di Shangai, la città più popolosa del mondo. Il Protocollo di Intesa ha lo scopo di creare un network nel settore marittimo e dei porti che incoraggi altresì lo scambio di informazioni e la condivisione di risorse tra i due Enti.

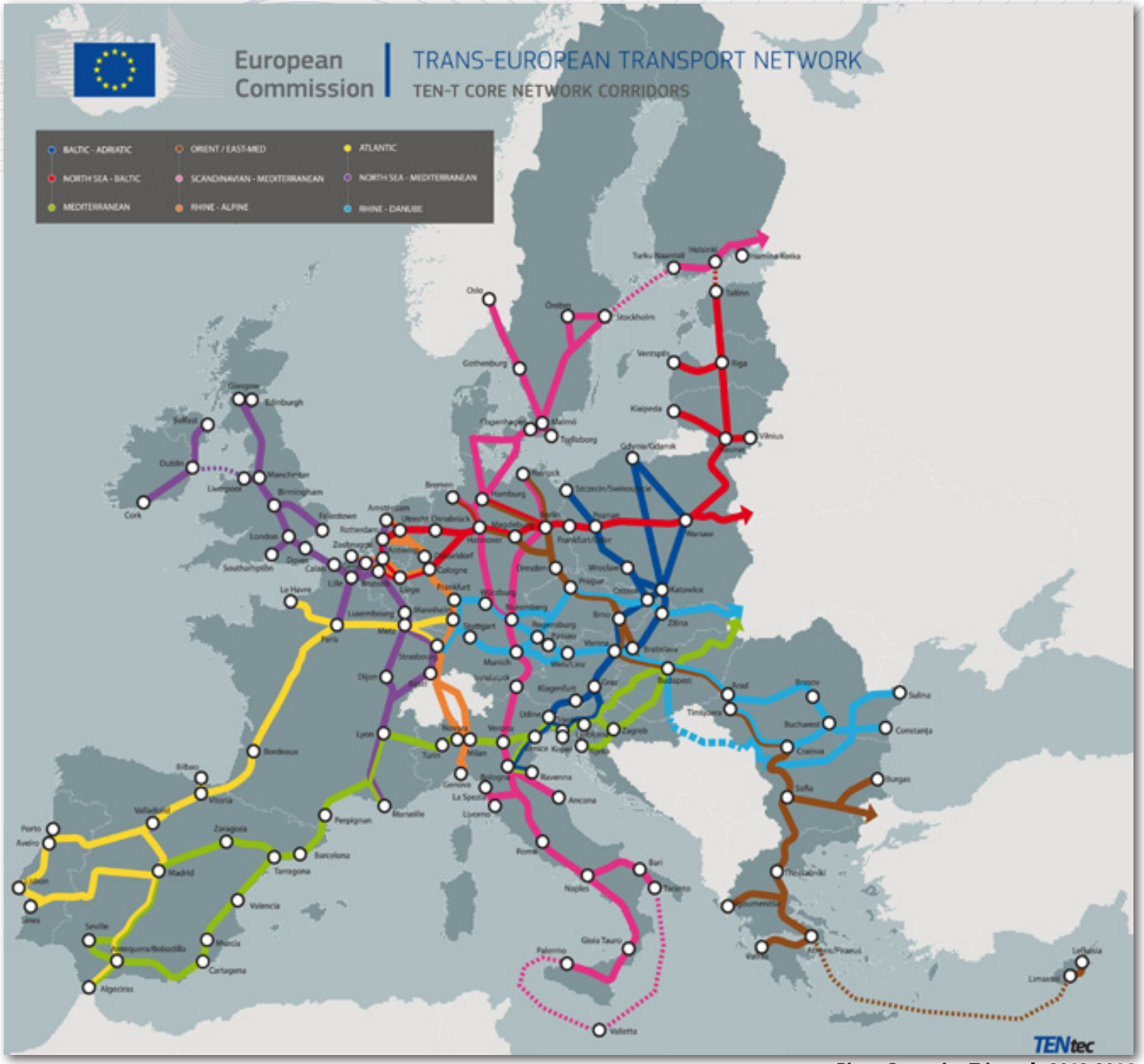
- Il Presidente dell'AP ha partecipato, in qualità di relatore alla conferenza **"Euro-Asia Economic Forum 2013"** tenutasi a Xian – Cina, nei giorni 26-28 settembre 2013. In particolare ha presentato il porto di Taranto e il suo ruolo nell'ambito del tema: Asia-Europe Continental Bridge, Logistics partnership and Modern service Industries. Tale evento è stato organizzato dal Ministero degli Affari Esteri della Repubblica Popolare Cinese con il supporto del Ministeri del Commercio, del Ministero della Cultura e del Ministero dell'Ambiente. Il Tema centrale della conferenza è stato *"From concrete collaboration to Common Prosperity"*.

- Nei giorni 4 e 5 Febbraio 2014, il Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto ha partecipato in qualità di relatore al **9° Expert Group dell'Euro-Asian Transport Links - EATL2014 –** organizzato dalla Economic Commission for Europe delle Nazioni Unite presso la propria sede di Ginevra, trattando il tema *Euro-Asian transport and trade through the Port of Taranto*. L'evento ha avuto l'obiettivo di porre a confronto tutti gli operatori del trasporto e della logistica Europei ed Asiatici al fine di giungere ad una puntuale analisi degli attuali e futuri flussi di traffico tra Asia ed Europa, oltre che alla delineazione delle connessioni di traffico tra i due continenti che risultino più efficienti in termini di distanza, transit time, sicurezza e costi.
Il Presidente Prete – unico relatore italiano dell'evento - ha colto tale opportunità per presentare le potenzialità del porto di Taranto e il suo ruolo nei traffici marittimi internazionali. Gli unici porti europei presenti all'evento erano il porto di Taranto e il porto del Pireo.

6.1 LE RETI TEN-T

Nel mese di Ottobre 2013 è stata presentata la nuova mappa dei nove corridoi europei che formeranno il tessuto della ***Core Network***, ossia della rete trasportistica dell'Europa e che l'Europa stessa supporterà nelle varie fasi di infrastrutturazione dei segmenti ancora in fase di implementazione, ammodernamento e collegamento.
La definizione della nuova Rete di trasporti perseguirà l'obiettivo di realizzare le interconnessioni necessarie a sostenere il Mercato Unico Europeo, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione.
I nove corridoi sono stati identificati sulla base di determinati requisiti, quali l'inclusione di almeno tre modalità di trasporto (strada, mare/fiumi, aria), l'attraversamento di almeno tre Stati Membri e di due sezioni Transfrontaliere. Ogni corridoio sarà gestito singolarmente mediante *"Piattaforme di Corridoio"*, ossia organi che vedranno il coinvolgimento di tutti gli stakeholder interessati ed operanti sul corridoio medesimo. La rete centrale collegherà pertanto:

- **94 grandi porti europei con linee ferroviarie e stradali,**
- **38 grandi aeroporti con linee ferroviarie che portano alle città principali,**
- **15.000 km di linee ferroviarie convertite ad alta velocità,**
- **35 progetti transfrontalieri destinati a ridurre le strozzature**



Con l'approvazione della mappa dei nuovi corridoi, l'Autorità Portuale di Taranto vede finalmente premiati gli sforzi e l'impegno finora profusi a supporto dell'inserimento dello scalo jonico nella mappa dei corridoi. Nelle prime fasi di consultazione, infatti, il porto di Taranto ancorché identificato quale Porto Core, non era stato inserito in nessuno dei corridoi europei.

E' per tale ragione che l'AP ha avviato, a partire dal 2011, un'intensa attività di promozione del porto rivolta ai vari esponenti politici, tecnici ed istituzionali coinvolti nel processo di approvazione del Core Network. Tale attività, svoltasi nell'ambito di numerose conferenze sulle reti TEN-T a Bruxelles, oltre che tramite corrispondenza diretta a membri del Parlamento Europeo, della Commissione Europea, delle varie Direzioni Generali della Commissione Europea coinvolte e del Governo Italiano ha fatto luce sull'incongruenza dell'esistenza di un porto Core che non fosse parte integrante di alcun corridoio. Si è quindi pervenuti al legittimo riconoscimento, da parte della Unione Europea, del ruolo del Porto di Taranto, primo porto comunitario di rilevanza internazionale che le navi incontrano dopo aver attraversato il canale di Suez, già direttamente e agevolmente collegato, senza "colli di bottiglia", con le regioni dell'Europa Centrale e Settentrionale.
E', altresì, per tali ragioni che lo scalo jonico è stato scelto quale nodo terminale del segmento terrestre/ferroviario del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo che parte da Helsinki per giungere fino a Malta e, contemporaneamente nodo marittimo di collegamento del corridoio con La Valletta.
L'inclusione nel Corridoio Scandinavo-Mediterraneo consentirà, pertanto, al porto di Taranto di potersi candidare al fine di beneficiare dei fondi che l'UE metterà a disposizione della rete centrale nel periodo 2014-2020 e che si stima ammonteranno a circa 250 miliardi di Euro per i vari settori (ambiente, tecnologia, informazione, trasporti, ecc). Si prevede, inoltre, che il meccanismo del CEF – *Connecting Europe Facility* – triplicherà gli investimenti destinati al solo settore dei trasporti e che investirà circa 26 Miliardi di Euro nel periodo di programmazione di prossimo avvio.

L'Autorità Portuale di Taranto, unitamente alla Provincia di Matera e alla Regione Basilicata ha presentato il progetto denominato ***"Study for the creation of the integrated intermodal logistic system in Port of Taranto back area"***. L'azione viene proposta sul Bando TEN - T Annual Call Priority I Sub Priority *"Integrateded multimodal transport system"* .

Il progetto mira a supportare attraverso attività di studio e progettazione, lo sviluppo dell'integrated intermodal network system porto-retroporto di Taranto, coerentemente a quanto previsto dall'art.46 della L. 214/2011, al fine di dotare il Porto di Taranto, delle opportune aree retroportuali con lo scopo di favorirne l'evoluzione verso un porto di terza generazione e supportare lo sviluppo di traffici commerciali.

Il disegno strategico sotteso è quello di creare intorno al porto di Taranto un sistema logistico integrato basato su una rete di strutture logistiche specializzate, al fine di intercettare il traffico marittimo e di favorire, nel contempo, la crescita del territorio circostante, il cui potenziale di sviluppo è penalizzato anche dalla perifericità o aggravata dalle carenze delle infrastrutture logistiche idonee.

CONCLUSIONI

Il Piano operativo triennale 2012-2014, come ogni documento programmatico di moderna concezione, è stato pensato ed elaborato come uno strumento dotato di un elevato grado di flessibilità al fine di poter rispondere ad uno scenario in continua evoluzione, ancorché si tratti solo di un triennio.

Ciò nonostante - come emerge dal presente documento - nel corso dell'anno 2013, pur rimanendo inalterati gli obiettivi e le strategie delineate nel POT base, le attività dell'Ente hanno subìto una diversa impostazione rispetto alla pianificazione operativa degli anni precedenti, in quanto, anche a seguito delle note vicende che hanno interessato il territorio ed il porto, è stata data assoluta priorità alle attività dirette e indirette indicate nel DPCM del febbraio 2012 con il quale é stato nominato il Commissario Straordinario del Porto di Taranto.

In tal modo è stato, tuttavia, possibile dare piena evidenza del rispetto delle linee programmatiche con l'intento di supportare e agevolare con ogni possibile sforzo lo sviluppo dei traffici commerciali e la differenziazione degli stessi.

Lo slogan del porto di terza generazione appare, oggi, tutt'altro che superato. Ci hanno creduto gli Organi del Governo centrale, le istituzioni locali e, da più parti, si raccolgono consensi ed interesse anche da operatori privati locali, nazionali e internazionali.

Superata, infatti, l'attuale fase di transizione per l'avvio di ulteriori lavori, superate le criticità burocratiche e con la maggior parte dei cantieri aperti si potrà contare anche sull'ottimismo ed il supporto di quanti adesso osservano l'evolversi degli eventi in modo distaccato e talvolta critico.

Taranto, 17 Marzo 2014

Il Presidente
Prof. Avv. Sergio Prete

AUTORITÀ PORTUALE DI TARANTO

Casella Postale Aperta TA succ.2
74121 Taranto (TA)

www.port.taranto.it
authority@port.taranto.it