

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Allarme di G. Melucci per il “sensibile aggravio del costo di accesso nautico al porto di Taranto”

Nicola Capuzzo · Saturday, January 17th, 2026

*Contributo a cura di Giuseppe Melucci \**

*\* presidente Raccomar Taranto*

Nel 2024 il porto di Taranto ha registrato un calo complessivo dei traffici merci pari al 17,1% in tonnellate, con una contrazione particolarmente marcata delle merci varie e dei container. Il quadro è quello di uno scalo che esce da un anno “nero”, segnato dalla crisi siderurgica, dalla quasi paralisi del traffico container e da una domanda complessiva in flessione su più segmenti. In questo contesto di forte criticità, il tema della struttura dei costi portuali – e, in particolare, dei servizi tecnico-nautici – assume un rilievo determinante per la competitività dello scalo jonico.

Sul fronte del pilotaggio, gli adeguamenti tariffari biennali hanno generato incrementi fino al 25% in diversi porti italiani, fra cui Taranto, come già emerso nel dibattito nazionale. Si tratta di aumenti calcolati sulla base di parametri macroeconomici e dati di bilancio, ma che, nel caso di scali in sofferenza di traffico, finiscono per produrre un effetto prociclico: i costi crescono proprio mentre i volumi si riducono, con un impatto diretto sui PDA (*Proforma Disbursement Account*) e, in ultima analisi, sulle scelte di routing degli armatori.

A questi rincari si somma ora la nuova ordinanza per il servizio di ormeggio 2026-2028 nei porti di Taranto e Gallipoli, che aggiorna le tariffe massime per tutti gli scaglioni di stazza GT delle navi tradizionali. Dal confronto con l'ordinanza 2023 emerge un aumento medio del 15,84% omogeneamente distribuito su tutti gli scaglioni, con incrementi percentuali pressoché allineati dal range 0–500 GT fino alle unità oltre 120.000 GT. L'impostazione è tecnicamente coerente con i criteri ministeriali di revisione tariffaria, ma, ancora una volta, interviene in una fase di domanda debole e margini compressi per l'utenza.

Il combinato disposto di queste due dinamiche – piloti con aumenti fino al 24–25% e ormeggiatori con +15,84% medio – produce un sensibile aggravio del costo di accesso nautico allo scalo. Per servizi che, per natura, sono obbligatori e non contendibili, l'incremento dei costi non può essere assorbito tramite efficienze alternative da parte degli operatori locali e si trasferisce quasi

integralmente su noli, scelte di scalo e competitività rispetto ad altri porti dell'Adriatico e dello Ionio. In assenza di politiche di riduzione del rischio operativo o di incentivi lato AdSP, l'effetto può essere quello di scoraggiare nuovi traffici e consolidare una traiettoria di sotto-utilizzo delle infrastrutture.

In una logica di sistema, sarebbe opportuno interrogarsi su come rendere i meccanismi di revisione tariffaria più sensibili alla congiuntura di singoli porti, soprattutto quando questi attraversano fasi documentate di crisi strutturale. Strumenti possibili, nel perimetro regolatorio vigente, potrebbero essere l'utilizzo pieno delle leve di sconto previste per determinati traffici, forme di modulazione temporanea delle tariffe in funzione di volumi marginali aggiuntivi e, più in generale, un maggiore coordinamento fra Autorità marittima, AdSP e comunità portuale nella pianificazione degli adeguamenti.

Per Taranto, che concentra nel proprio hinterland un nodo industriale delicato e un potenziale ruolo logistico strategico nel Mediterraneo, la competitività non può prescindere da un equilibrio più sostenibile tra copertura dei costi dei servizi tecnico-nautici e attrattività per i traffici. In caso contrario, il rischio è che lo scalo paghi due volte il prezzo della crisi: prima con il crollo dei volumi, poi con una struttura di costi che ne frena l'auspicata ripresa.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, January 17th, 2026 at 9:00 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.