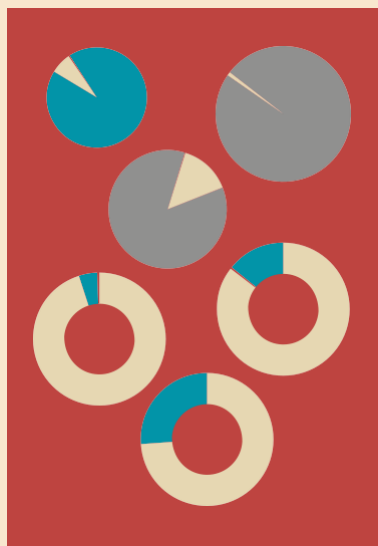
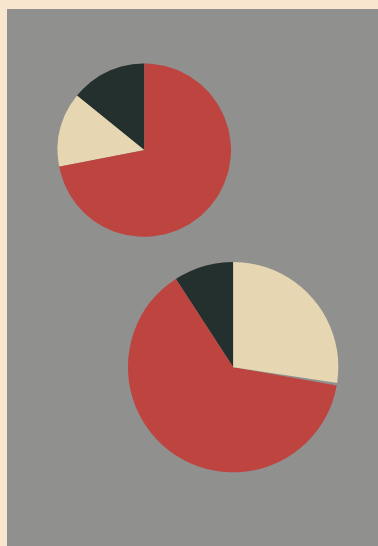
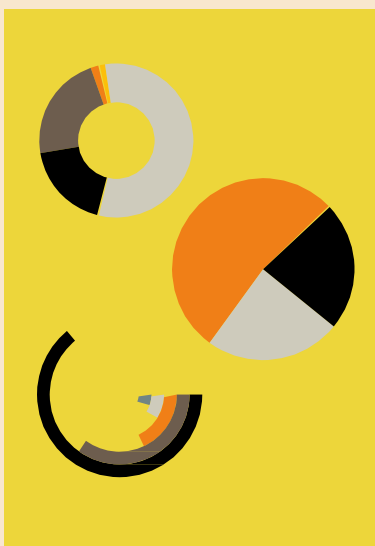
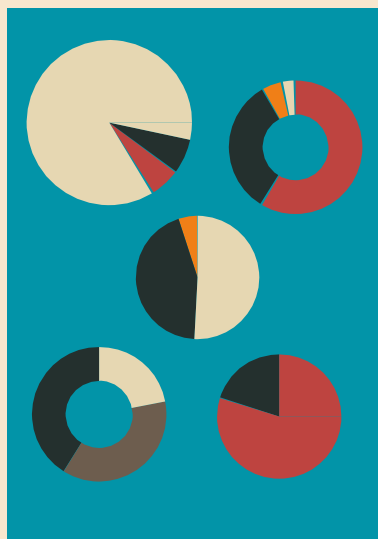


TENDENZE NELLA GOVERNANCE DEI PORTI EUROPEI 2016





Come già fatto in precedenza per altri lavori di ESPO – European Sea Ports Organization – Assoporti ha tradotto il report “Tendenze nella governance dei porti europei 2016” per contribuire, in coerenza con gli scopi statutari, alla migliore e più capillare conoscenza della portualità e della funzione essenziale degli scali marittimi nonché per offrire spunti al confronto a quanti, per i più diversi motivi, sono interessati al tema della portualità e della logistica dei trasporti.

Doverosamente il più sentito ringraziamento è rivolto a Isabelle Ryckbost, Segretario Generale di ESPO, che ha autorizzato la traduzione del rapporto; al Dr Oliviero Giannotti, collaboratore dell’Associazione, che ha personalmente curato la traduzione e al nostro Segretario Generale che ha voluto questo lavoro.

Pasqualino Monti
Presidente

PREFAZIONE

Con grande piacere Vi presento l’indagine “Tendenze nella Governance dei porti europei 2016”.

Questa pubblicazione si fonda sui risultati dell’ultima indagine “Fact-Finding”. Sebbene sia costruita sulle esperienze maturate nelle cinque edizioni precedenti, abbiamo tentato di svilupparla ulteriormente. Dai risultati dell’indagine abbiamo estratto quei dati e quei grafici che meglio illustrano alcune tendenze e possono dare un valore aggiunto ai responsabili delle politiche dell’Unione Europea.

Il rapporto mostra la natura ibrida e unica dei porti europei in cui vi sono interessi pubblici e privati. Essa inoltre mostra che le autorità portuali europee stanno sviluppando diversi modelli per confrontarsi con i loro “stakeholders”. In aggiunta, essa mostra come i porti, conformemente alle nuove TEN-T, stiano facendo il massimo per assolvere la loro funzione di nodi della catena logistica e per collegarsi ad altri porti e all’entroterra. Interessante è anche vedere come le autorità portuali si stiano sempre più impegnando nel settore dell’energia, sia come facilitatori della transizione energetica, sia come fautori della riduzione dei consumi energetici o per migliorare l’efficienza energetica delle loro attività e dei loro utenti. Infine, questa pubblicazione mostra che la trasparenza è sempre più vista come un modo per le autorità portuali di mantenere la loro “*licenza per operare*”. La condivisione dei dati di performance ambientale e la trasparenza contabile stanno diventando pratiche comuni.

Tre fattori principali determinano la qualità di un “Fact-Finding Report”. Primo, la qualità dell’indagine. Secondo, i rispondenti devono dare risposte affidabili e, terzo, molto dipende dalla qualità delle valutazioni. Ritengo che questa edizione dell’indagine e questa pubblicazione possiedano questi tre ingredienti. Ciò non sarebbe stato possibile senza il supporto del progetto PORTOPIA. Esso ha permesso alla segreteria di ESPO di dedicare tempo e risorse all’ottimizzazione dell’indagine e ad analizzare le risposte in maniera approfondita. Vorrei ringraziare la segreteria di ESPO per l’impegno profuso nello svolgere questo lavoro. Ringrazio molto anche il Comitato “Port Governance”, per i loro suggerimenti nell’elaborazione dell’indagine, e i nostri associati, che hanno partecipato all’indagine contribuendo così alla qualità del lavoro.

Questa pubblicazione è un primo risultato dell’indagine “Fact-Finding 2016”. Confidiamo di elaborare ulteriormente i dati raccolti per fornire altre informazioni, tramite il nostro sito, ai responsabili delle politiche dell’Unione Europea e al settore portuale nei mesi e anni a venire.

Santiago Garcia-Milà
Presidente

IL “FACT-FINDING REPORT” DI ESPO ____5

LA NATURA IBRIDA DELLE AUTORITA’ PORTUALI _____	7
I porti marittimi rimangono di proprietà pubblica _____	7
Ma si stanno muovendo verso una gestione di tipo privatistico _____	7
Le autorità portuali hanno un mix di obiettivi economici e non economici _____	8
I principali servizi portuali sono erogati da privati _____	11

L’OTTIMIZZAZIONE DELL’UTILIZZO DEL TERRITORIO E’ UNA FUNZIONE CHIAVE DELLE AUTORITA’ PORTUALI _____	12
Sviluppare il porto insieme alla comunità locale e ai principali “stakeholders” _____	15
Costruire buoni rapporti con i dipendenti e la comunità locale _____	15
Porti urbani e integrazione sociale _____	15

LE AUTORITA’ PORTUALI SONO ATTORI PROPOSITIVI DELLE TEN-T _____	16
Le autorità portuali sono i principali promotori del porto _____	16
Lo stimolo all’innovazione è nell’agenda delle autorità portuali _____	16

I PORTI SONO LA CASA E I PARTNER FONDAMENTALI DEI CLUSTER INDUSTRIALI _____	19
--	----

I PORTI SONO ATTORI FONDAMENTALI NEL SETTORE DELL’ENERGIA _____	20
I porti sono il principale punto di entrata dei prodotti energetici _____	20
I porti sono luoghi per la produzione di energia _____	20
Le autorità portuali sono promotori della transizione energetica _____	20
La gestione dell’energia è di primario interesse per le autorità portuali _____	23
Fornitura di corrente elettrica _____	23

LE AUTORITA’ PORTUALI LAVORANO PER UNA MAGGIORE TRASPARENZA ____	24
---	----

CAMPIONE DEI RISPONDENTI ALL’INDAGINE “FACT-FINDING” 2015 - 2016 _____	26
---	----

IL ‘FACT-FINDING REPORT’ DI ESPO

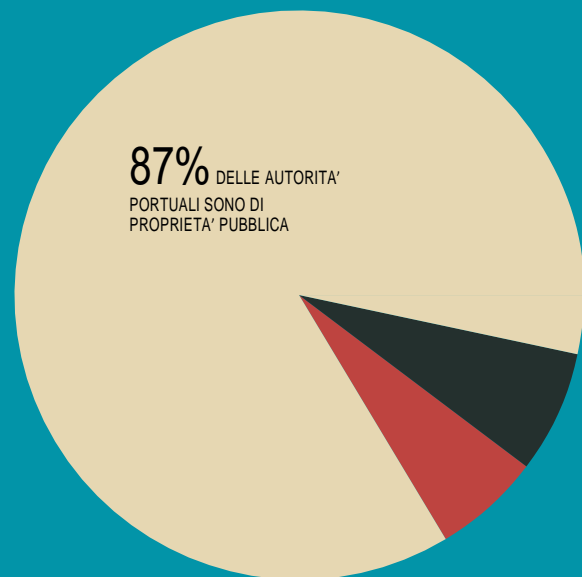
L’edizione 2016 del ‘Fact-Finding Report’ è la sesta di questo tipo. Essa si basa su di una tradizione che risale agli anni ’70. Scopo di questi report è quello di monitorare i modelli organizzativi e di “governance” dei porti europei e la loro evoluzione nel tempo.

Sebbene elaborata secondo la tradizione, l’edizione 2016 introduce due nuovi argomenti: energia e industria nei porti. Lo scopo di questo “Fact-Finding Report” è quello di guardare le funzioni che le autorità portuali assolvono su diversi aspetti che vanno al di là di quella fondamentale che hanno nei trasporti. Oggi questi aspetti vedono i porti come la casa e i partner fondamentali dei cluster industriali, della transizione energetica, dell’innovazione e della sostenibilità delle attività portuali.

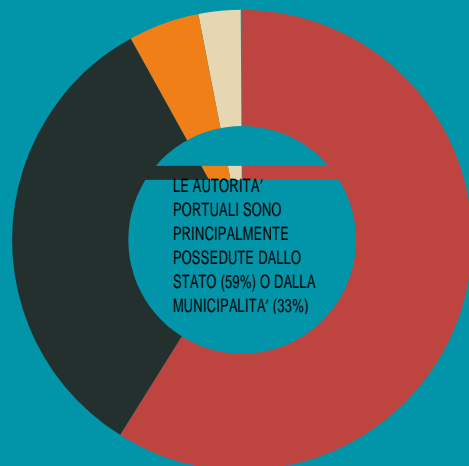
I dati di questa pubblicazione sono stati raccolti tramite un questionario inviato direttamente alle singole autorità portuali. Più precisamente, 86 autorità portuali di 19 Stati membri, Norvegia e Islanda, hanno compilato il questionario¹. Tutte assieme, esse rappresentano più di 200 porti e più del 57% del complesso dei movimenti portuali di merci nell’Unione Europea. L’industria portuale è “collegiale/complessa” e paragona continuamente esperienze traendone insegnamenti. L’elevato numero di risposte all’indagine di ESPO sulla “governance” riflette questa importante caratteristica dell’industria portuale.

Questa pubblicazione riporta solo una selezione dei risultati dell’indagine. Un’analisi più completa, con tutti i risultati, è in fase di elaborazione e sarà la base per ulteriore lavoro di ESPO. L’indagine 2016 di ESPO è parte del lavoro sul tema “governance” svolto nell’ambito del progetto europeo PORTOPIA sugli indicatori di performance portuale. Il progetto è co-finanziato dalla Commissione Europea nell’ambito del 7° Programma Quadro.

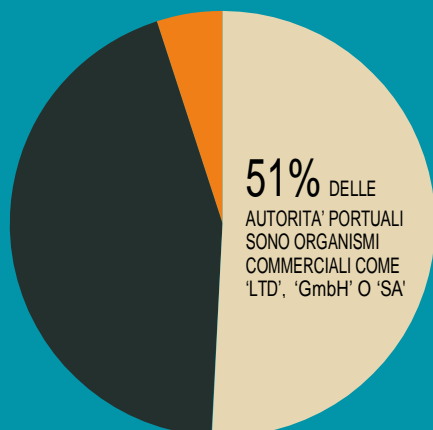
1. Norvegia e Islanda in quanto membri dell’Area Economica Europea (EEA).



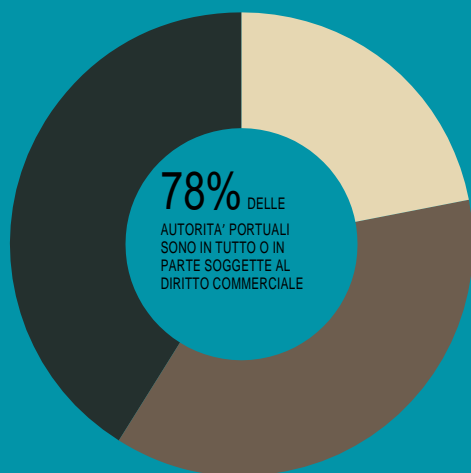
1



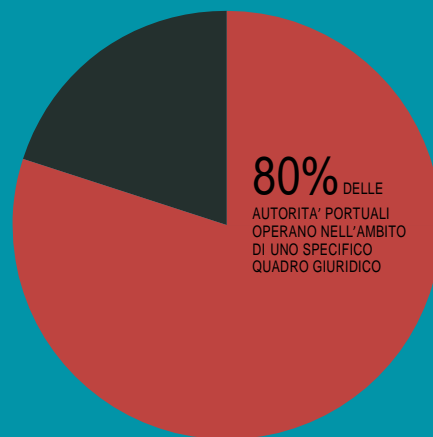
2



3



4



5

1 PROPRIETA' DELLE AUTORITA' PORTUALI UE

- 87% Pubblica
- 7% Mista pubblico-privata
- 6% Privata

ESEMPI di proprietà mista pubblico-privata si trovano al Pireo e a Salonico (GR), Capodistria (SLO), CMP (DK) e, dal 2011, Costanza (RO).

Nell'aprile 2016 il gruppo cinese Cosco ha acquisito il 67% delle azioni dell'Autorità Portuale del Pireo (PPA), società quotata in borsa in possesso di una concessione per gestire il porto fino al 2052. Lo Stato greco avrà il 7% della PPA dopo che tale acquisizione verrà approvata dal Parlamento Greco.

2 PROPRIETA' PUBBLICA PER TIPO DI AUTORITA' PUBBLICA

- 59% Stato
- 33% Municipalità
- 5% Mista (es. Stato e Provincia)
- 3% Provincia o altro livello di governo (es. Bundesland)

3 AUTORITA' PORTUALI PER STATUS GIURIDICO

- 51% Società
- 44% Enti pubblici indipendenti
- 5% Altro

ESEMPI

Il 1 aprile 2013 la Porto di Amsterdam è stata trasformata in società. Oggi si chiama 'Havenbedrijf Amsterdam NV' ed è una società a responsabilità limitata in cui la Città di Amsterdam è il principale azionista.

I porti finlandesi sono società a responsabilità limitata dal 1 gennaio 2015.

Dal 1 gennaio 2016 il porto di Anversa è diventato società pubblica "Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht".

4 AUTORITA' PORTUALI SOGGETTE AL DIRITTO COMMERCIALE

- 41% Pienamente
- 37% In parte
- 22% Per nulla

5 AUTORITA' PORTUALI REGOLATE DA LEGGI/ATTI SPECIFICI

- 80% Sì
- 20% No

LA NATURA IBRIDA DELLE AUTORITA' PORTUALI

I porti marittimi rimangono di proprietà pubblica

Nel 2016 in Europa la maggioranza delle autorità portuali sono di proprietà pubblica. Rimane predominante la piena proprietà dello Stato o della municipalità. Solo pochissime autorità portuali combinano una proprietà da parte di diversi livelli di governo (es. stato-municipalità, provincia-municipalità). La proprietà mista pubblico-privata è ancora molto rara ed è presente in pochi Paesi. In questi casi il settore pubblico possiede la maggioranza delle quote e la partecipazione dei privati è piuttosto limitata. Le autorità portuali quotate in borsa nel 2016 rimangono un'eccezione. La piena proprietà privata è una caratteristica di alcuni porti del Regno Unito. Non ci sono altri porti interamente privati negli altri Paesi del campione dei porti rispondenti ①&②. Nonostante la crisi economico-finanziaria e la pressione sui bilanci degli Stati membri, il quadro delle proprietà non è sostanzialmente cambiato dal 2010. I porti marittimi europei seguono un percorso diverso da quello degli aeroporti che invece presentano una chiara tendenza verso una maggiore proprietà privata².

Ma si stanno muovendo verso una gestione di tipo privatistico

Rispetto al 2010 ci sono più autorità portuali strutturate come organismi commerciali (Ltd-“Limited Companies”, SA-“Société Anonyme”, GmbH, AB-“Aktiebolag”, Spółka Akcyjna, ecc.) che operano in maniera “privatistica”. Nel 2016 esse costituiscono il 51% dei rispondenti all'indagine. Inoltre, il 44% delle autorità portuali rimangono enti pubblici indipendenti con la propria personalità giuridica con diversi livelli di dipendenza funzionale e finanziaria dalla pubblica amministrazione³.

Queste due principali categorie, seppur operanti sulla base di diverse forme giuridiche, possono avere in comune comportamenti analoghi come, per esempio, in materia di autofinanziamento, commerciale e imprenditoriale, per aumentare le loro quote di mercato o attrarre investimenti privati. Essi possono anche avere in comune gli stessi livelli di influenza da parte della pubblica amministrazione attraverso la partecipazione di questa nell'organo di governo del porto³.

A sostegno di ciò l'indagine mostra che nel 2016 la maggioranza delle autorità portuali, indipendentemente dalla loro forma giuridica, già seguono il normale diritto commerciale. Solo il 22% dei porti rispondenti sono soggetti in via esclusiva al diritto pubblico. L'indagine mostra anche che la maggior parte delle autorità portuali continuano a operare nell'ambito di un quadro giuridico istituito con specifici atti giuridici (decreti, leggi, ecc.)⁴ &⁵.

1. La proprietà degli aeroporti europei 2016 (www.aci-europe.org).

2. Sono necessarie analisi più dettagliate e approfondimenti per definire più chiaramente le differenze più importanti che esistono tra le caratteristiche di una gestione portuale “commerciale” da una gestione portuale “pubblica”.

Le autorità portuali hanno un mix di obiettivi economici e non economici

7 autorità portuali su 10 si considerano come organismi che perseguono la copertura dei costi o il profitto. Il 15% si considera ente pubblico non-economico con obiettivi di interesse generale. La parte restante delle autorità portuali dichiarano di mirare alla massimizzazione dei profitti⁶.

Alla domanda, quale opzione meglio descrive gli obiettivi dell'autorità portuale, il 63% dei rispondenti indica l'equilibrio tra interessi pubblici e privati. Il 28 % dei rispondenti indica che il principale obiettivo è la realizzazione dell'interesse pubblico⁷.

Le autorità portuali perseguono un mix di obiettivi economici e non economici. I primi tre obiettivi economici sono:

- Sostenibilità finanziaria del porto
- Massimizzazione del valore aggiunto
- Massimizzazione dei movimenti portuali

Obiettivi di tipo privatistico come, ad esempio, la massimizzazione dei profitti dell'autorità portuale o degli azionisti (pubblici o privati) sono presenti solo nel 20% delle risposte. Solo poche autorità portuali dichiarano di non avere un obiettivo economico.

Le autorità portuali perseguono anche molteplici obiettivi che contribuiscono all'interesse generale della società⁸:

- **Facilitare il commercio e gli affari:** l'obiettivo più importante dei porti commerciali è quello di garantire che le imprese che utilizzano il porto per le importazioni ed esportazioni rimangano altamente competitive.
- **Garantire che l'attività del porto sia sostenibile nel lungo periodo:** ciò mostra chiaramente che le autorità portuali lavorano per un equilibrio tra gli effetti economici, sociali e ambientali delle attività portuali.
- **Crescita economica e sociale della regione:** il contributo dei porti all'economia regionale può essere misurato in termini di valore aggiunto, salari, versamenti fiscali, lavoro, ecc. Le autorità portuali sono fondamentali per stimolare la crescita a livello regionale dei benefici diretti, indiretti e indotti derivanti dal porto.
- **Sviluppo della connettività marittima e terrestre:** obiettivi fondamentali sono anche quelli di collegare le merci ai consumatori e le imprese al mercato globale.

⁸ OBIETTIVI DI INTERESSE SOCIALE E GENERALE DELLE AUTORITA'PORTUALI

Facilitare il commercio e gli affari	82%
Garantire la sostenibilità delle autorità portuali	78%
Crescita economica e sociale della regione	76%
Sviluppo della connettività marittima e terrestre	62%
Creazione di occupazione nella regione	58%
Promozione e supporto a turismo, sport, attività ricreative e connesse	34%
Essere parte della catena logistica dell'emergenza	22%
Garantire collegamenti di trasporto da/per aree periferiche e isole	19%
Altri	6%

⁶ AUTORITA' PORTUALE PER TIPO DI ORGANIZZAZIONE

- 71% perseguono il profitto/copertura dei costi e non solo
- 15% enti pubblici non-economici che perseguono obiettivi di interesse generale
- 14% perseguono la massimizzazione dei profitti

⁷ OBIETTIVI DELL'AUTORITA' PORTUALE

- 28% realizzazione di interessi pubblici
- 63% equilibrio tra interessi pubblici e privati
- 9% realizzazione di interessi privati

ESEMPI

Obiettivi dell'autorità portuale di Rotterdam

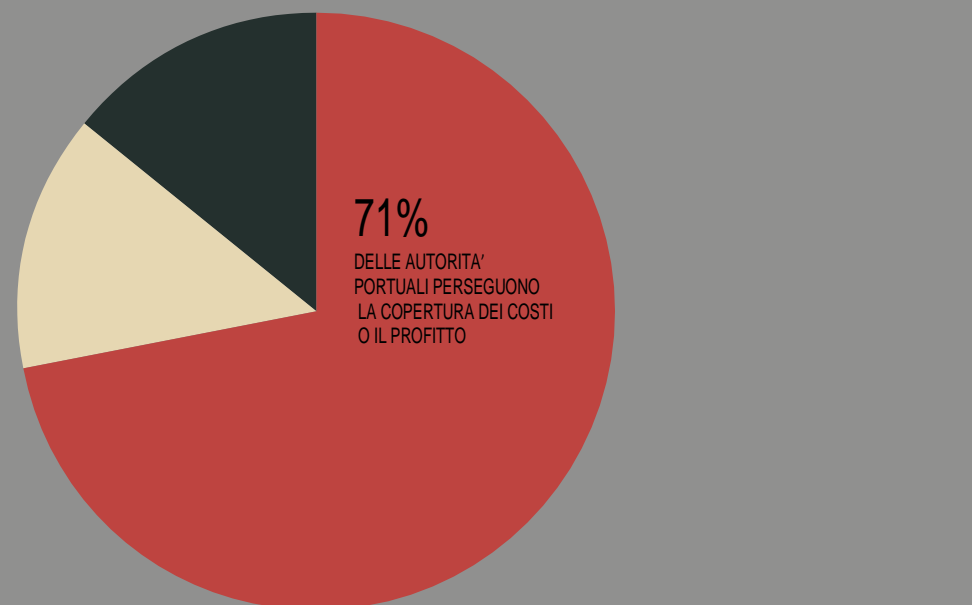
"L'autorità portuale di Rotterdam crea valore economico e sociale lavorando con i suoi clienti e azionisti per una crescita sostenibile"
www.portofrotterdam.com

Obiettivi dell'autorità portuale della Baia di Algeciras

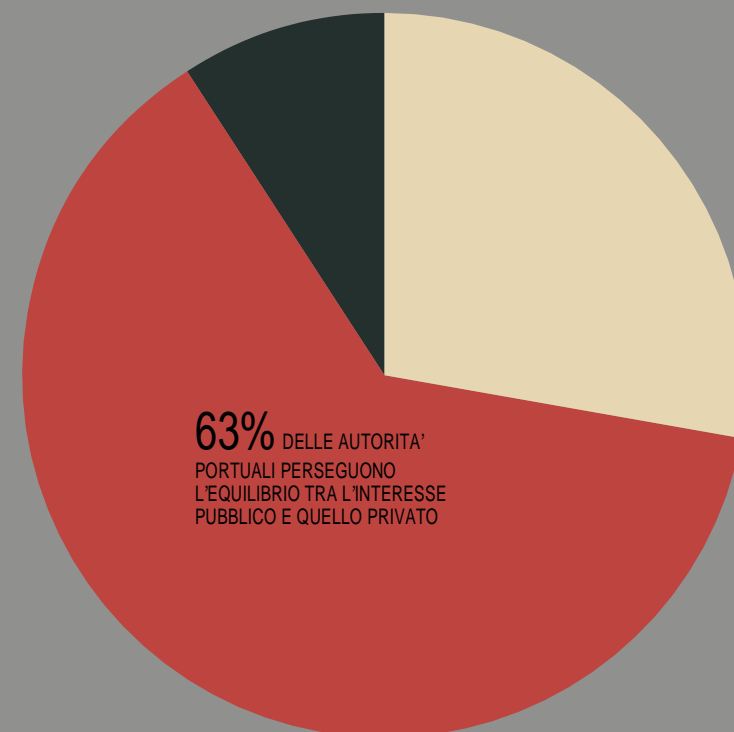
"Promotrice di un porto competitivo e sostenibile e di servizi logistici che generano valore aggiunto in stretta armonia con i nostri clienti a beneficio dell'economia e dell'occupazione della nostra regione"
www.apba.es/en

Associazione dei Porti Britannici

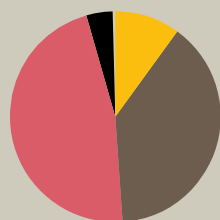
"I nostri investimenti sono volti a rispondere alle esigenze dei nostri clienti che si affidano ai nostri porti per accedere ai mercati internazionali e, in alcuni casi, al mercato domestico. Aiutare queste imprese a competere a livello globale e a proteggere la sicurezza energetica nazionale sono i compiti fondamentali che i nostri porti svolgono per l'economia del Regno Unito". www.abports.co.uk



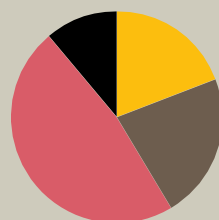
6



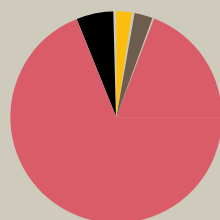
7



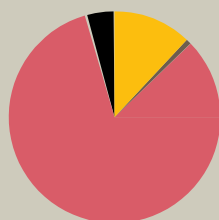
9A



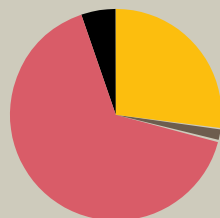
9B



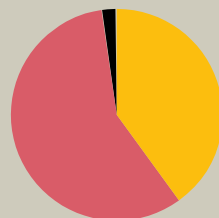
9C



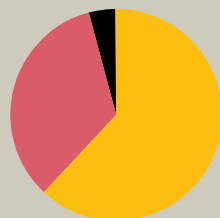
9D



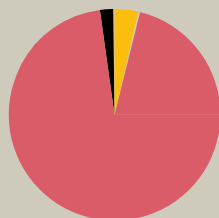
9E



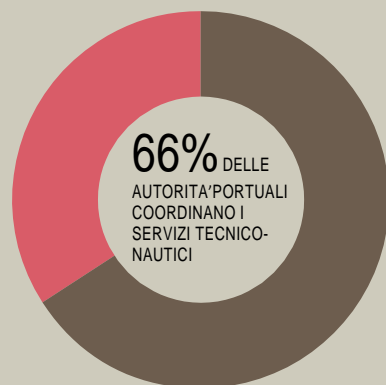
9F



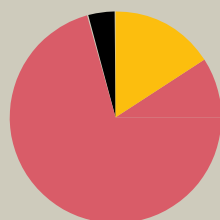
9G



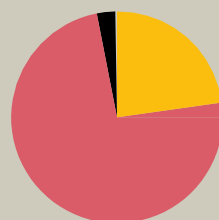
9H



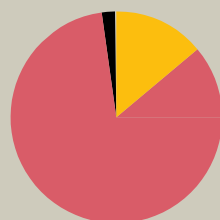
10



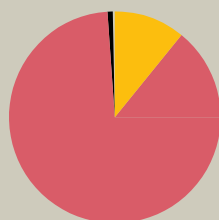
11A



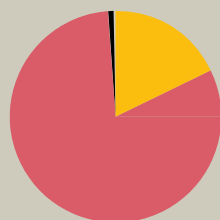
11B



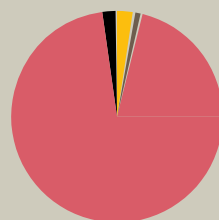
11C



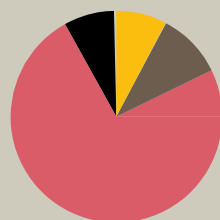
11D



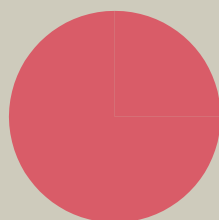
11E



11F



11G



11H

9
**FORNITURA DI
SERVIZI PORTUALI
ALLE NAVI**

**9A) Pilotaggio fuori
dall'area portuale**

- 9% Autorità portuale
- 35% Governo
- 42% Privati
- 14% Altri

**9B) Pilotaggio entro
l'area portuale**

- 19% Autorità portuale
- 22% Governo
- 47% Privati
- 11% Altri

**9C) Rimorchio fuori
dall'area portuale**

- 3% Autorità portuale
- 3% Governo
- 88% Privati
- 6% Altri

**9D) Rimorchio entro
l'area portuale**

- 12% Autorità portuale
- 1% Governo
- 83% Privati
- 4% Altri

9E) Ormeaggio

- 27% Autorità portuale
- 2% Governo
- 65% Privati
- 5% Altri

9F) Raccolta rifiuti

- 40% Autorità portuale
- 0% Governo
- 58% Privati
- 2% Altri

**9G) Elettricità da
terra**

- 62% Autorità portuale
- 0% Governo
- 34% Privati
- 4% Altri

9H) Bunkeraggio

- 4% Autorità portuale
- 0% Governo
- 94% Privati
- 2% Altri

10
**L'AUTORITÀ
PORTUALE
COORDINA I
SERVIZI TECNICO-
NAUTICI?**

- 66% Sì
- 34% No

ESEMPI

Le differenze nell'organizzazione e nella fornitura di servizi portuali alle navi nei porti UE sono ben note. Il pilotaggio, per esempio, può essere un servizio pubblico erogato dallo Stato, come in Svezia e in Finlandia, o può essere erogato da private, come nei Paesi Bassi.

Un altro esempio di come esistono diversi modelli riguarda la fornitura di impianti per la raccolta rifiuti dalle navi. Mentre in molti casi il servizio è erogato dall'autorità portuale, gli impianti sono normalmente gestiti da privati sulla base di un contratto con l'autorità portuale, come a Stoccolma (SVE), o eccezionalmente gestiti dall'autorità portuale tramite un'impresa sussidiaria come a Tallinn (EE).

11

**FORNITURA DI
SERVIZI ALLE MERCI**

**11A) Movimentazione
a bordo**

- 16% Autorità portuale
- 0% Governo
- 80% Privati
- 4% Altri

**11B) Movimentazioni
in sbarco/imbarco**

- 23% Autorità portuale
- 0% Governo
- 74% Privati
- 3% Altri

**11C) Movimentazioni
di inoltro lato terra**

- 14% Autorità portuale
- 0% Governo
- 84% Privati
- 2% Altri

11D) Servizi logistici

- 11% Autorità portuale
- 0% Governo
- 88% Privati
- 1% Altri

**11E) Servizi di
magazzinaggio**

- 18% Autorità portuale
- 0% Governo
- 81% Privati
- 1% Altri

11F) Trasporto stradale

- 3% Autorità portuale
- 1% Governo
- 93% Privati
- 2% Altri

**11G) Operazioni
ferroviarie**

- 8% Autorità portuale
- 10% Governo
- 74% Privati
- 8% Altri

**11H) Servizi di
navigazione interna**

- 0% Autorità portuale
- 0% Governo
- 100% Privati
- 0% Altri

ESEMPI

In alcuni porti come, ad esempio, Stoccolma (SVE) o Pireo (GR), le autorità portuali operano in terminali prossimi a quelli gestiti da privati. Alcune autorità portuali, come quelle di Capodistria (SLO) o Felixstowe (GB), erogano tutti i servizi di movimentazione merce nei rispettivi porti.

I principali servizi portuali sono erogati da privati

Nei porti europei l'operatività dei principali servizi erogati alle navi è, nella maggior parte dei casi, gestita da privati, con l'eccezione del servizio di pilotaggio che è ancora soggetto a una considerevole influenza del settore pubblico. A volte l'autorità portuale può avere una certa incidenza sulla qualità di alcuni servizi alle navi attraverso il rilascio di permessi e autorizzazioni, ma non sempre l'autorità portuale ha questa competenza. Il Comandante del Porto, inserito o meno nell'organizzazione dell'autorità portuale, assume il ruolo di coordinatore dei servizi tecnico-nautici **9** & **10**.

I servizi di movimentazione merci sono erogati da operatori privati che, normalmente, hanno l'uso di ambiti portuali tramite contratti di affitto o concessioni di demanio portuale.

L'eccezione è rappresentata dai c.d. porti "integrati" - dove l'autorità portuale eroga tutti i tipi di servizi - e da altri casi misti. Come mostrato al n. **11**, nella maggior parte dei casi i servizi di trasporto sono anch'essi erogati da soggetti privati.

L'OTTIMIZZAZIONE DELL'UTILIZZO DEL TERRITORIO E' UNA FUNZIONE CHIAVE DELLE AUTORITA' PORTUALI

Le autorità portuali gestiscono aree portuali e infrastrutture, a volte più di un porto dello stesso Paese. Rispetto all'ultima edizione del 2010, l'accorpamento di autorità portuali vicine è avvenuto a seguito di un processo di cooperazione tra autorità portuali o di politiche nazionali 12. Per quanto riguarda la proprietà delle aree portuali, quasi la metà delle autorità portuali che hanno risposto all'indagine detengono in pieno, o in parte, la proprietà delle aree che amministrano/gestiscono. Per l'altra metà delle autorità portuali, che non ne detengono la proprietà, esiste un quadro giuridico che affida alle stesse l'amministrazione/gestione delle aree portuali per conto del proprietario. Questi quadri giuridici variano da Paese a Paese. Per esempio, questi possono prevedere atti di concessione o contratti di affitto da parte dello Stato, contratti di servizio con la Regione o possono derivare da specifiche norme o regolamenti. Anche in questi casi la proprietà delle aree portuali è principalmente in mano allo Stato (64%) e alla Municipalità (35%). Per un terzo, comunque, le aree portuali sono di proprietà mista tra pubbliche autorità e/o il settore privato 13 & 14.

Solo un terzo dei porti hanno il diritto d'opzione nell'acquisto di terreni in ambito portuale. D'altro canto, la maggioranza delle autorità portuali (70% di quelle che hanno risposto all'indagine) potrebbero vendere porzioni di porto, anche se, in pratica, ciò è avvenuto di rado.

12 NUMERO DI PORTI GESTITI DA UN'AUTORITA' PORTUALE

- 56% 1 porto
- 18% 2 porti
- 22% 3-5 porti
- 2% 6-10 porti
- 1% +10 porti

ESEMPI

La Porto di Kvarken è una nuova società istituita il 1 gennaio 2015 che gestisce i porti di Umeå (SVE) e Vaasa (FIN) come un'unica joint venture. Lo scopo di questa cooperazione è di sviluppare la posizione sul mercato degli scambi nel Mar Baltico.

La Copenhagen Malmö Port (DK) è stata fino a poco tempo fa l'unica organizzazione a gestire porti di diversi Paesi, Copenhagen (DK) e Malmö (SVE).

Hamina Kotka è una fusione, avvenuta il 1 maggio 2011, tra due società a responsabilità limitata nei porti di Hamina e Kotka in Finlandia.

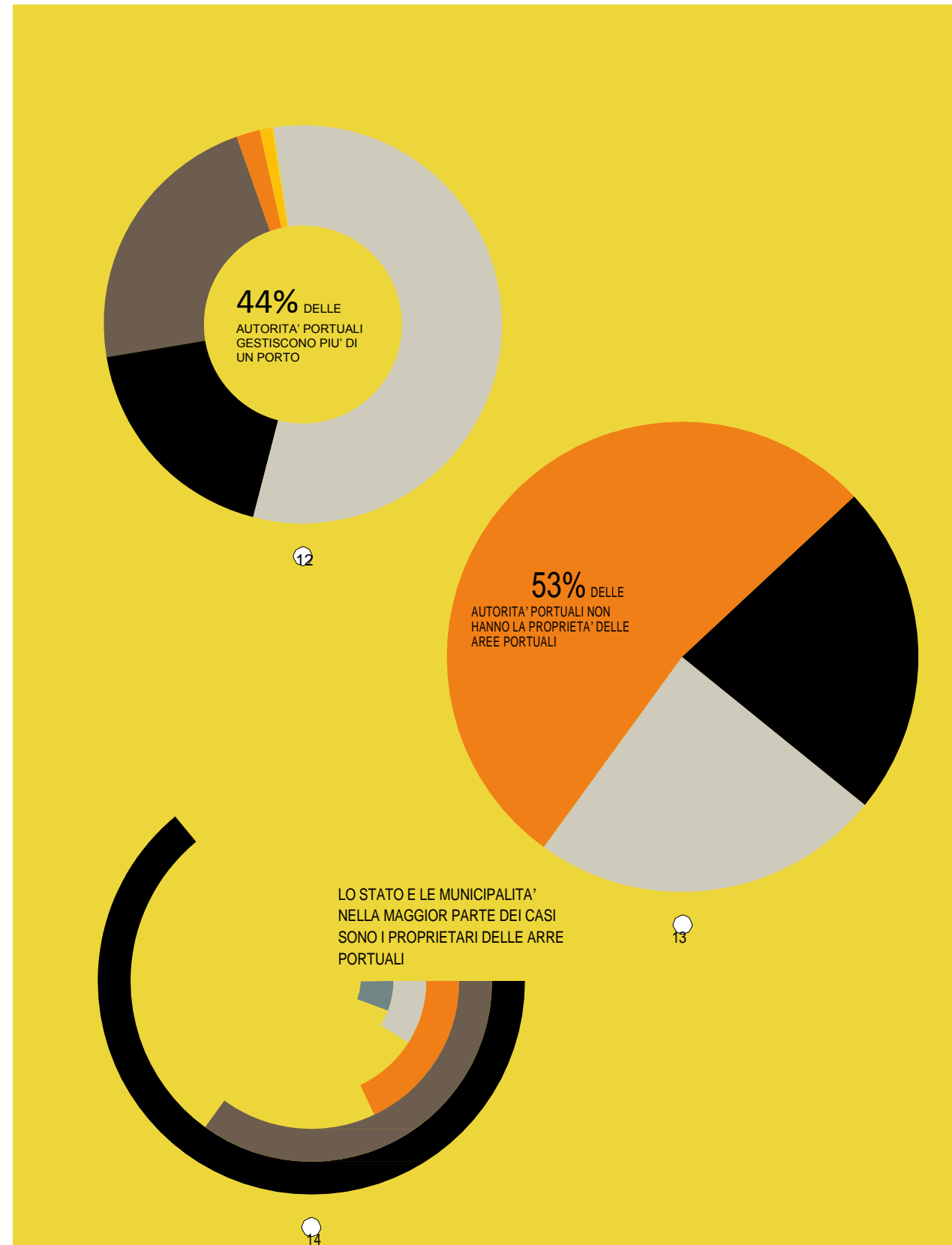
La nuova riforma portuale italiana, al momento in discussione, prevede la fusione delle attuali 24 autorità portuali in 15 autorità di sistema portuale che amministreranno 54 porti.

13 PROPRIETA' DELLE AREE PORTUALI DA PARTE DELL'AUTORITA' PORTUALE

- 23% Proprietà piena
- 24% Proprietà parziale
- 53% L'autorità portuale non possiede le aree portuali

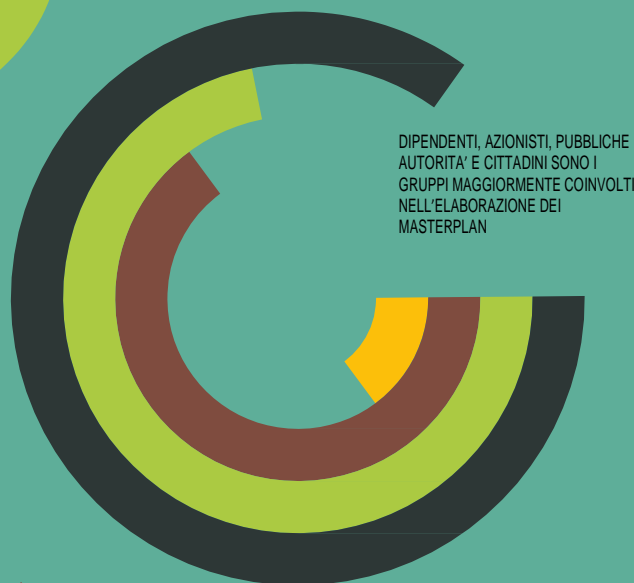
14 (CO-)PROPRIETARI DELLE AREE PORTUALI

- 64% Stato
- 35% Municipalità
- 18% Privati
- 9% Altri
- 6% Regione

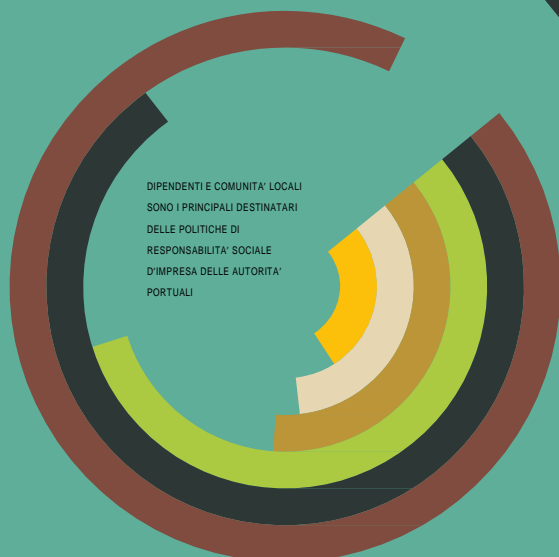




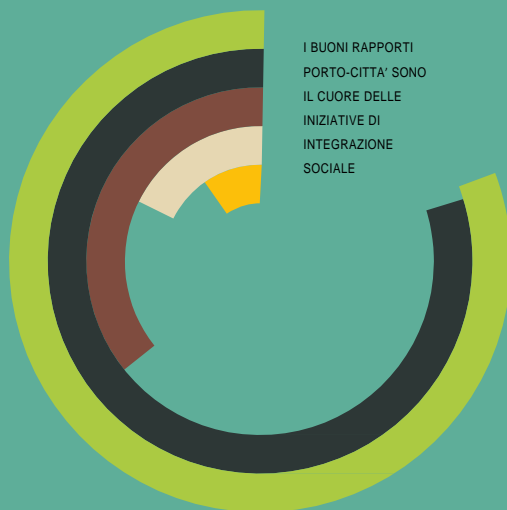
15



16



17



18

15. AUTORITA' PORTUALI CON UN MASTERPLAN DEL PORTO

- 64% Si
- 36% No

ESEMPI

Il masterplan della Dublin Port Company (2012 - 2040) è disponibile sul sito web www.dublinport.ie/masterplan

Il Port di Southampton ha pubblicato il suo masterplan 2009 - 2030: www.southamptonvts.co.uk

16

CATEGORIE DI STAKEHOLDERS COINVOLTI NELL'ELABORAZIONE DEL MASTERPLAN

- 85% Interni (dipendenti, azionisti, ...)
- 72% Esterni non-contrattuali (autorità locali, cittadini, ONG, ...)
- 65% Esterni contrattuali (armatori, terminalisti, ...)
- 15% Altri

17

STAKEHOLDERS COINVOLTI IN INIZIATIVE DI RESPONSABILITA' SOCIALE D'IMPRESA

- 93% Dipendenti
- 76% Comunità locali
- 56% Clienti
- 37% Fornitori
- 34% Concessionari
- 27% Regioni e altri

ESEMPI di obiettivi misurabili inseriti nella relazione sulla Responsabilità Sociale d'Impresa possono essere la spesa annuale su questo capitolo o la "carbon footprint" del porto.

Il Porto di Goteborg (SVE) conduce le sue attività secondo il programma climatico della Città di Goteborg e attualmente sta lavorando per garantire allo shipping di ridurre le sue emissioni di almeno il 20% entro il 2030 rispetto a quelle del 2010. www.portofgothenburg.com

18

INIZIATIVE GUIDATE DALL'AUTORITA' PORTUALE VOLTE AL MIGLIORAMENTO DELL'INTEGRAZIONE SOCIALE DELLE ATTIVITA' PORTUALI

- 81% Iniziative per istituire buoni rapporti con le comunità locali e nelle aree interne e circostanti il porto.
- 80% Iniziative per far sì che la collettività viva e capisca il porto.
- 36% Iniziative per attrarre i giovani al lavoro in porto.
- 18% Altre iniziative di integrazione sociale.
- 10% Nessuna

Sviluppare il porto insieme alla comunità locale e ai principali "stakeholders"

Nella maggioranza dei casi le autorità portuali hanno la responsabilità dello sviluppo del porto. Oggi l'elaborazione di un masterplan del porto è una normale consuetudine. Il 64% delle autorità portuali rispondenti l'indagine ha elaborato un masterplan, di queste, il 78% dal 2010 in poi.

Il masterplan stabilisce la pianificazione strategica del porto nel medio-lungo periodo. Esso dà una chiara visione sul come il porto verrà sviluppato nello spazio temporale considerato, e mostra le potenziali ricadute sulla comunità circostante. Un masterplan dà credibilità all'autorità portuale quando questa è alla ricerca di investitori pubblici e privati. Dare l'opportunità agli stakeholders di esprimere opinioni e aspettative è parte fondamentale del processo. Per questo motivo nel processo di elaborazione del masterplan, le autorità portuali coinvolgono vari soggetti: diversi livelli della pubblica amministrazione; cittadini; organizzazioni non-governative (NGO); principali stakeholders come, ad esempio, dipendenti, concessionari e utenti (15 & 16).

Il periodo di riferimento di un masterplan è normalmente lungo, da 15 a 30 anni. Pertanto, deve essere flessibile con la possibilità di essere rivisto e adeguato al variare delle circostanze. Il masterplan del porto è un documento pubblico reperibile sul sito web del porto.

Costruire buoni rapporti con i dipendenti e la comunità locale

Molti porti già danno comunicazione della loro responsabilità sociale d'impresa ("Corporate Social Responsibility-CSR") sui loro siti e in report pubblici. In questo senso, l'indagine mostra che più della metà delle autorità portuali rispondenti l'indagine (fino al 54%) hanno formalizzato la loro condotta in tema di responsabilità sociale d'impresa. Di queste, due terzi già danno conto delle loro prestazioni in tema di responsabilità sociale d'impresa tramite obiettivi misurabili.

Impegni profusi e risultati sono spesso contenuti nelle relazioni sulla sostenibilità del porto, pubblicati (annualmente) e disponibili on-line. Dipendenti e comunità locali sono i principali beneficiari di queste politiche proattive (17).

Porti urbani e integrazione sociale delle attività portuali

La maggior parte dei porti oggetto dell'indagine sono inseriti in aree urbane, o molto vicino ad esse (91% dei rispondenti). La prossimità ai centri urbani può innescare tensioni, pertanto i responsabili del porto hanno la necessità di gestire in maniera proattiva le relazioni porto-città per assicurarsi il loro "permesso a operare e crescere". In questo senso, la maggioranza di autorità portuali elabora e pone in essere iniziative per costruire buone relazioni e per consentire di sperimentare e capire gli effetti positivi generati dalle attività portuali (es. occupazione, valore aggiunto, creazione di benessere sociale, versamenti fiscali alla regione, connettività, ecc.) (18).

Trovare l'equilibrio ottimale tra operazioni portuali, sviluppo urbano e benessere, è una delle maggiori sfide che oggi i responsabili di un porto si trovano ad affrontare.

Per promuovere l'integrazione sociale dei porti, l'ESPO nel 2009 ha istituito un premio annuale che seleziona le migliori iniziative dei porti europei volte a migliorare le relazioni porto-città per mezzo di progetti innovativi (www.espo.be). ESPO ha anche elaborato, nel 2010, un Codice di Buone Pratiche sull'Integrazione Sociale dei Porti⁴, esso comprende raccomandazioni sul come rispondere in maniera propositiva a questa sfida.

4. www.espo.be - "Our publications"

LE AUTORITA' PORTUALI SONO ATTORI PROPOSITIVI DELLE TEN-T

Fin dall'adozione dei nuovi orientamenti sulle TEN-T nel 2013, i porti svolgono la funzione fondamentale di nodi della rete. Le autorità portuali hanno assunto questa funzione trasformandosi in gestori dell'infrastruttura a capo delle iniziative volte a rafforzare la competitività complessiva del porto attraverso le sue aree fondamentali.

Le prime tre iniziative comprendono, innanzitutto, il miglioramento degli accessi, marittimi e terrestri, al porto e le connessioni di questo verso l'entroterra. Il secondo gruppo di iniziative riguarda lo sviluppo di tecnologie ICT, le operazioni intermodali e la semplificazione delle procedure amministrative. Terzo, le autorità portuali guidano le iniziative per la reingegnerizzazione dei processi, per le prestazioni delle agenzie governative (es. dogane) che operano in porto e per la promozione dell'innovazione¹⁹.

Laddove le normative lo consentono, alcune autorità portuali investono direttamente sulle reti terrestri esterne al perimetro del porto, a livello nazionale e internazionale. Ciò può comprendere sia una partecipazione finanziaria diretta in progetti concreti, o in importanti società esterne al porto, ad esempio, in centri intermodali, piattaforme logistiche, in infrastrutture stradali o ferroviarie.

Le autorità portuali instaurano partnership strategiche con altri porti, a livello nazionale e/o internazionale, per assumere iniziative in aree specifiche. Queste partnership possono comprendere azioni congiunte in materia di promozione, sviluppo di progetti ITC o la partecipazione in progetti Europei nell'ambito del quadro finanziario delle reti TEN-T (es. progetti Autostrade del Mare). In misura minore sta emergendo la cooperazione con porti interni e centri intermodali fino a giungere all'integrazione in un'unica organizzazione (es. Haropa) o alla partecipazione finanziaria diretta in porti interni e/o centri intermodali²⁰.

Le autorità portuali sono i principali promotori del porto

In molti casi, come nel 2010, le autorità portuali conducono le azioni di promozione e marketing del porto per conto della comunità portuale. In altri casi, la promozione del porto è condotta congiuntamente con l'intera comunità portuale e la regione.

Gli sforzi di promozione e marketing prodotti dall'autorità portuale si estendono al di là del porto raggiungendo i porti d'oltremare e i mercati ad esso collegati con servizi di trasporto marittimo²¹ & ²².

Lo stimolo all'innovazione è nell'agenda delle autorità portuali

L'indagine 2016 esamina per la prima volta il ruolo delle autorità portuali nel portare l'innovazione all'interno del porto. Questa è di diversi tipi. Due terzi dei porti rispondenti l'indagine guardano verso nuovi modelli di business e di opportunità. Come in altri settori, nuovi modelli di business e start-up possono cambiare radicalmente il modo con cui opera un settore.

Due terzi delle autorità portuali sono anche partner in progetti d'innovazione con clienti, operatori portuali o altre società, come modo per stimolare e acquisire soluzioni innovative per il porto. L'adozione di tecnologie emergenti e della digitalizzazione sta prendendo piede nel settore portuale con il 60% delle autorità portuali attive in questo settore.

Particolarmente interessante che già un terzo dei porti stiano lavorando per creare un ecosistema innovativo in porto, mettendo insieme risorse e soggetti in un ambiente favorevole all'innovazione.

19

AREE IN CUI LE AUTORITA' PORTUALI STANNO CONDUENDO INIZIATIVE VOLTE A MIGLIORARE LA COMPETITIVITA' DEL PORTO

- 87% Miglioramento accessi marittimi
- 78% Miglioramento accessi terrestri
- 73% Miglioramento delle connessioni con l'entroterra
- 58% Operazioni intermodali in porto
- 58% Messa in opera di sistemi ICT
- 56% Facilitazione di procedure amministrative
- 45% Prestazioni delle agenzie governative che operano in porto (dogane, sanità, veterinario, etc.)
- 45% Promozione dell'innovazione
- 42% Reingegnerizzazione dei processi
- 5% Altri

ESEMPI

L'autorità Portuale di Barcellona (ES) ha fatto investimenti direttamente in numerosi centri intermodali situati a Zaragoza (ES), Madrid (ES) e Perpignan (FR) per migliorare i collegamenti ferroviari nel più ampio entroterra del porto di Barcellona.

20

PARTNERSHIP CON ALTRI PORTI, PORTI INTERNI E CENTRI INTERMODALI

- 37% Porti a livello nazionale
- 51% Porti a livello internazionale
- 16% Porti interni a livello nazionale
- 9% Porti interni a livello internazionale
- 25% Centri intermodali a livello nazionale
- 7% Centri intermodali a livello internazionale

ESEMPI

Tra gli altri, forme di cooperazione possono trovarsi nella promozione della crocieristica, ma anche sotto il cappello di una organizzazione, come ad esempio Haropa, che riunisce i porti di Le Havre, Rouen e Parigi, o l'Associazione dei Porti Nord-Adriatici (NAPA). NAPA, the North Adriatic Ports Association.

La cooperazione riferita alle connessioni con l'entroterra può ritrovarsi nel lavoro di FERRMED sul Corridoio Mediterraneo.

21

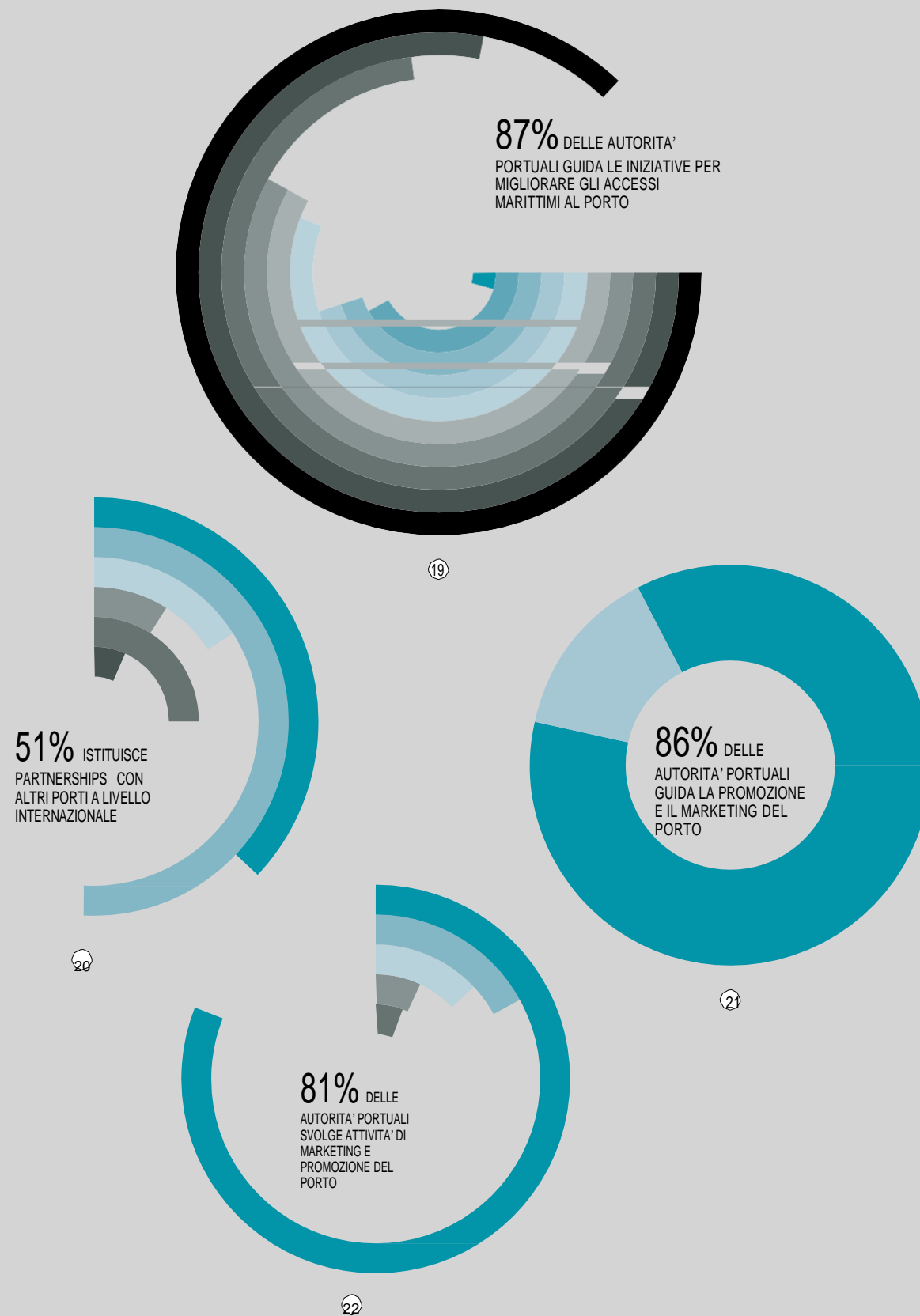
L'AUTORITA' PORTUALE CONDUCE LE ATTIVITA' DI PROMOZIONE E DI MARKETING PER CONTO DELLA COMUNITA' PORTUALE?

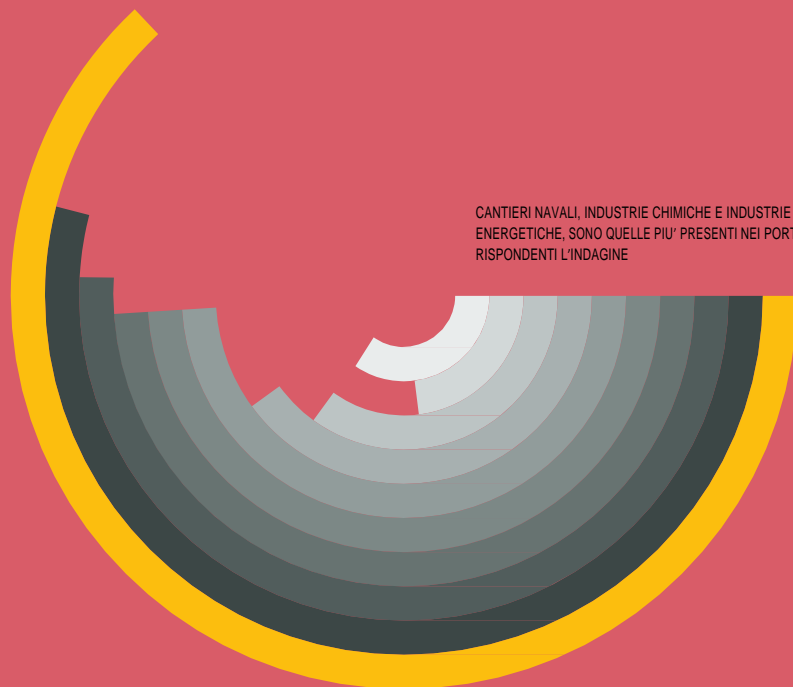
- 86% Sì
- 14% No

22

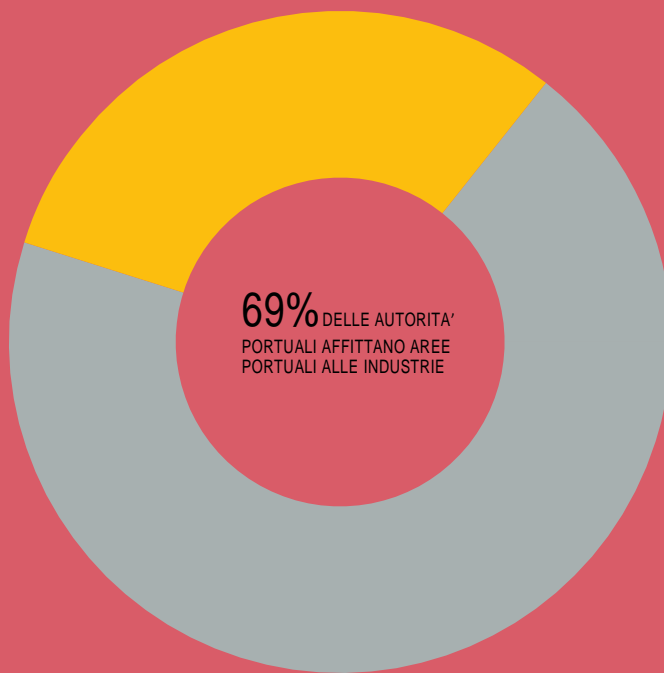
ATTIVITA' SVOLTE DALLE AUTORITA' PORTUALI

- 81% Promozione e marketing del porto
- 17% Servizi di consulenza
- 13% Servizi di sviluppo del porto
- 7% Servizi di gestione del porto
- 6% Investimenti





23



24

23

SETTORI INDUSTRIALI NEI PORTI

- 63% Cantieristica
- 54% Chimica
- 51% Agroalimentare
- 49% Centrali elettriche
- 49% Petrolifera
- 49% Industria edilizia
- 40% Industria siderurgica
- 35% Industria ittica
- 23% Industria automobilistica
- 35% Altre

ESEMPI

I porti di Anversa (BE) e Rotterdam (NL) sono famosi perché ospitano enormi industrie chimiche e petrolchimiche

Il porto di Amburgo (DE) è una importante area industriale. Nel porto si trovano numerose industrie del settore energetico, delle materie prime, del trasporto, della cantieristica e delle costruzioni meccaniche.

Il Porto di Marsiglia-Fos (FR) ospita raffinerie, industrie siderurgiche, chimiche, e di riparazioni navali, queste ultima con 9 bacini di carenaggio, tra cui il più grande del Mediterraneo.

24

INDUSTRIE E PROPRIETA' DEGLI AREE PORTUALI

- 31% delle imprese industriali possiedono aree portuali.
- 69% delle imprese industriali non possiedono aree portuali.

I PORTI SONO LA CASA E I PARTNER FONDAMENTALI DEI CLUSTER INDUSTRIALI

Il 66% dei porti rispondenti ospitano impianti industriali. I principali settori industriali nei porti campione sono la cantieristica e le riparazioni navali, le industrie chimiche ed energetiche, l'industria edile e quella siderurgica, l'industria agroalimentare e l'industria ittica. Grazie alle minori esigenze di trasporto, questi impianti beneficiano del loro trovarsi in porto per le importazioni di materie prime e per l'esportazione di beni finiti.

Nei porti si sono create sinergie e raggruppamenti d'impresе. Queste generano ancor più benefici, per esempio, maggiore disponibilità di risorse energetiche e di quelli derivanti dall'economia circolare, ecc.

I partner industriali possono utilizzare aree portuali tramite contratti d'affitto o contratti misti (cioè quelli che prevedono lavori) con le autorità portuali o possedere le aree dove sono ubicati. I contratti delle autorità portuali con le industrie hanno normalmente una durata variabile dai 20 ai 30 anni. Vi sono anche contratti con durata minore o maggiore a seconda del settore.

Le autorità portuali hanno entrate sia dagli affitti di aree portuali alle industrie che dai movimenti di merci ad esse connessi. Il mercato globale e quello europeo, nonché le tendenze macroeconomiche, determineranno se certe industrie continueranno a essere presenti nei porti. Questi aspetti sono fuori dal controllo delle autorità portuali. Esse hanno comunque la necessità di elaborare la pianificazione e la strategia di lungo termine nell'incertezza dello stato in cui si troveranno nel lungo termine i loro principali affittuari/concessionari fonti di movimenti portuali.

I PORTI SONO ATTORI FONDAMENTALI NEL SETTORE ENERGETICO

I porti sono il principale punto di entrata dei prodotti energetici

I prodotti energetici rappresentano una parte sostanziale dei volumi di traffico di molti porti europei ²⁵. I porti assolvono una funzione fondamentale nell'importazione, esportazione, stoccaggio e distribuzione di risorse fossili ed energetiche in generale (petrolio greggio, gas, GNL, carbone, biomasse, ecc.). I cambiamenti che hanno delle conseguenze su questi prodotti - ad esempio, quelli derivanti da politiche nazionali e dell'Unione Europea, da problemi geopolitici, dalla fluttuazione dei prezzi, dal cambio dei fornitori e dalla modifica della domanda, ecc. - sono molto importanti per il business e la strategia dei porti. La maggioranza dei porti sono al centro di grandi concentrazioni di popolazione, da qui il fatto di essere principali punti di entrata dei prodotti energetici.

I porti sono luoghi per la produzione di energia

I porti sono tradizionalmente luoghi per la produzione di energia dato che sono facilmente accessibili per le materie prime energetiche. L'indagine mostra che il 50% dei porti rispondenti l'indagine ha impianti di produzione all'interno dell'ambito portuale. Inoltre, la produzione di energia può anche essere nelle immediate vicinanze del porto e, quindi, non rilevata dall'indagine. Insieme agli impianti di produzione con combustibili fossili, nei porti sempre più si producono energie sostenibili con impianti eolici, fotovoltaici, biomasse, inceneritori e termovalorizzatori per la produzione di energia dai rifiuti ²⁶.

Le autorità portuali sono facilitatori e promotori della transizione energetica

Con l'aumentare della domanda di energie più pulite, ai combustibili fossili si stanno lentamente affiancando o sostituendo fonti energetiche rinnovabili. Per sostenere la transizione energetica molti porti hanno assunto un loro ruolo ospitando e promuovendo impianti di produzione da fonti energetiche rinnovabili. Il 41% delle autorità portuali che hanno risposto, riserva ambiti portuali per la produzione, o per sostenere, energie pulite, mantenendo così la loro funzione tradizionale di "landlord". Il 38% dei porti rispondenti l'indagine, stanno cominciando a coinvolgere gli investitori - o a facilitarne il loro coinvolgimento - per portare la produzione di energia da fonti rinnovabili nel porto o nella regione. Una minore percentuale di porti va oltre fino a diventare co-investitore (16%) o gestore (13%) degli impianti ²⁷.

Anche se i dati sull'occupazione di questo settore non sono disponibili, per la maggioranza dei porti che hanno partecipato all'indagine (64%) è previsto che l'occupazione riconducibile alle energie rinnovabili cresca considerevolmente nei prossimi cinque anni.

²⁵

PERCENTUALE APPROSSIMATIVA DEI MOVIMENTI PORTUALI DI PRODOTTI ENERGETICI (ES. PETROLIO GREGGIO, PRODOTTI PETROLIFERI RAFFINATI, CARBONI E LIGNITI, GNL, ECC.)

- 25% meno del 10%
- 30% 10%-30%
- 20% 30%-50%
- 25% più del 50%

ESEMPI

Il Porto di Milford Haven, per i prodotti energetici, è il più grande del Regno Unito. In termini di attività questo porto è quasi esclusivamente dedicato alla movimentazione di rinfuse liquide come, ad esempio, prodotti petroliferi e GNL. Il porto è sede delle più importanti imprese Gallesi nel settore dell'energia.

L'attività principale del Porto di Nantes Saint-Nazaire (FR) è quella delle rinfuse per numerose industrie locali: una raffineria, una centrale elettrica a carbone e un rigassificatore GNL.

Rafforzare le funzioni del porto nel riformire il Paese di prodotti energetici è stato un elemento inserito nel Piano Strategico 2003-2015 del Porto di Sines.

²⁷

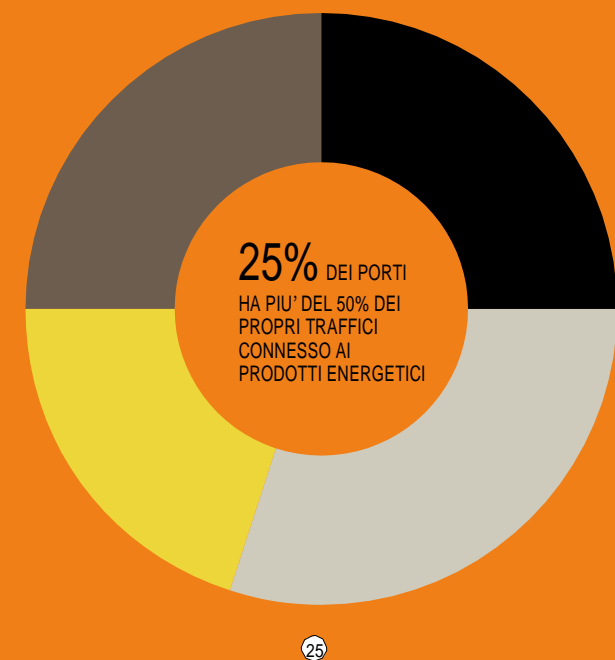
RUOLO DEI PORTI NELLA PRODUZIONE DI ENERGIE RINNOVABILI

- 41% Concedente ambiti portuali
- 38% Promotore/facilitatore
- 16% Supporto logistico
- 16% Investitore/co-investitore
- 13% Gestore degli impianti
- 5% Altri

²⁶

FONTI ENERGETICHE PER LA PRODUZIONE DI ENERGIA NEI PORTI

- 38% Eolica
- 31% Petrolio/prodotti petroliferi
- 31% Carboni e ligniti
- 31% Solare
- 29% Gas naturale/GNL
- 26% Biomasse
- 24% Inceneritori rifiuti
- 2% Marine
- 2% Nucleari
- 5% Altre

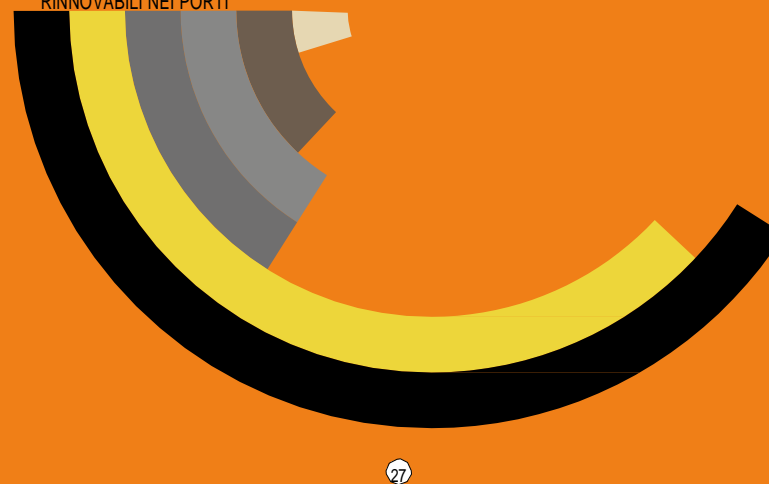


²⁵

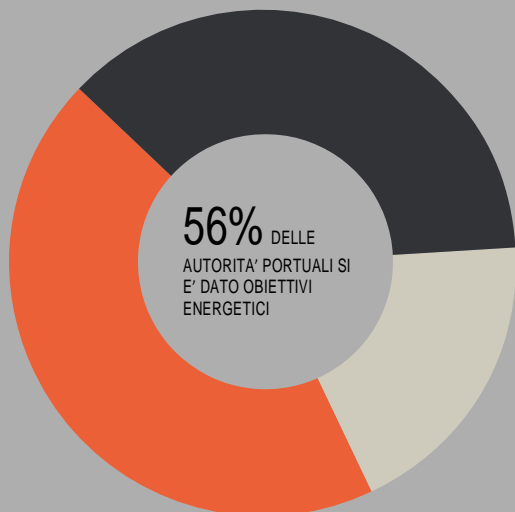
LA PRODUZIONE DI ENERGIE RINNOVABILI NEI PORTI STA AUMENTANDO

38% DELLE AUTORITA' PORTUALI SONO FACILITATORI DELLA PRODUZIONE DI ENERGIE RINNOVABILI NEI PORTI

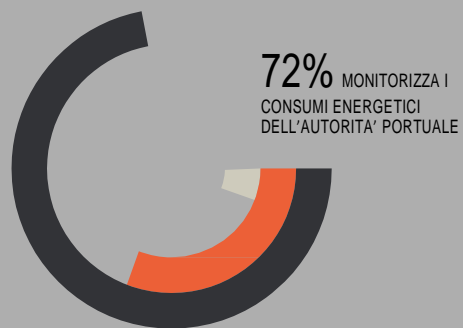
²⁶



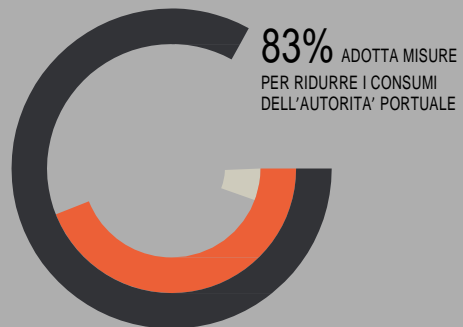
²⁷



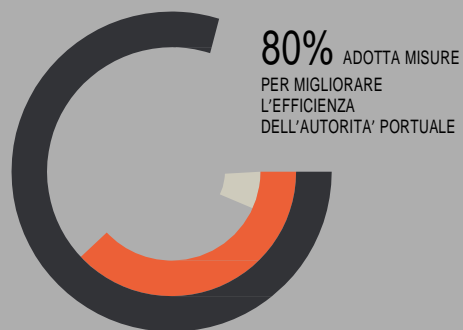
28



29A



29B



29C



29D

28 PER I PROSSIMI ANNI L'AUTORITA' PORTUALE HA FISSATO OBIETTIVI CONNESSI AI CONSUMI ENERGETICI E ALL'EFFICIENZA PER L'AUTORITA' PORTUALE O PER L'INTERO PORTO?

- 37% Sì, per l'autorità portuale
- 19% Sì, per l'intero porto
- 44% Nessun obiettivo

29 PRINCIPALI MISURE POSTE IN ESSERE DALLE AUTORITA' PORTUALI E LORO APPLICAZIONE

29A Monitoraggio dei consumi energetici

- 72% Autorità portuali
- 31% Affittuari (concessionari)
- 6% Altri

29B Misure per ridurre i consumi energetici

- 83% Autorità portuali
- 44% Affittuari (concessionari)
- 6% Altri

29C Misure per migliorare l'efficienza energetica

- 80% Autorità portuale
- 38% Affittuari (concessionari)
- 7% Altri

29D Promuove o finanzia verifiche energetiche

- 50% Autorità portuale
- 18% Affittuari (concessionari)
- 6% Altri

La gestione dell'energia è di primario interesse per le autorità portuali

L'ESPO Environmental Review 2016⁵⁷ ha rivelato che i consumi energetici costituiscono il secondo elemento di priorità dei porti europei. Ciò dimostra che sempre più le autorità portuali sono consapevoli del fatto che la riduzione dei consumi energetici è fonte di risparmio e contribuisce alla riduzione delle emissioni di CO2. L'indagine mostra che più della metà dei porti che hanno risposto all'indagine hanno già fissato degli obiettivi energetici, la maggior parte dei quali si concentra sugli impianti di proprietà dell'autorità portuale o da questa controllati. Un minor numero di autorità portuali estende questi obiettivi a tutti gli impianti e attività portuali. I porti europei differiscono per dimensioni e attività. Influenzare le prestazioni energetiche dell'intero porto può essere difficile. Pertanto, le autorità portuali fissano obiettivi e adottano misure sulla base delle loro possibilità e risorse disponibili. L'indagine rileva alcune misure fondamentali poste in essere dalle autorità portuali e i loro obiettivi²⁹.

Fornitura di energia elettrica

L'automazione e la maggiore intensità delle operazioni portuali fanno sì che l'elettricità sia una voce di costo in crescita. Il 39% delle autorità portuali che hanno risposto all'indagine sono ancora fornitrici di elettricità nelle aree portuali, direttamente o tramite un'impresa sussidiaria. Sebbene alcuni porti vendano elettricità per trarre profitto, normalmente questa viene venduta secondo il principio della copertura dei costi. Il 31% dei porti rispondenti all'indagine non assolvono alcuna funzione nella fornitura di corrente elettrica in porto. In alcuni casi le autorità portuali sono proprietarie della rete di distribuzione.

5. www.espo.be - 'Fact and Figures'

LE AUTORITA' PORTUALI LAVORANO PER UNA MAGGIORE TRASPARENZA

Come le imprese e gli altri enti pubblici, le autorità portuali devono dimostrare di seguire principi di buon governo. I principi più richiesti dagli "stakeholders" sono trasparenza, franchezza e responsabilità. Come nel 2010, l'indagine mostra che nella maggioranza dei casi i bilanci delle autorità portuali sono pubblici (93% dei rispondenti all'indagine) e, in pratica, tutti questi bilanci sono sottoposti al controllo da parte di revisori dei conti esterni 30 & 31.

Rispetto al 2010 si registra un significativo aumento delle autorità portuali che utilizzano sistemi di contabilità analitica (86% dei rispondenti all'indagine 2016). Ciò significa che, oltre al normale bilancio, costi e ricavi possono essere tracciati per categoria e che l'analisi finanziaria è disponibile per attività o investimento. La contabilità analitica è uno strumento importante per la trasparenza e la responsabilità 32.

Rispetto al 2010, un numero maggiore di autorità portuali deve inserire gli ammortamenti in contabilità, questo dà un quadro più trasparente dei reali profitti. La proposta di regolamento della Commissione Europea sui servizi portuali del 2013 ha sottolineato l'importanza che gli utenti siano adeguatamente informati sui diversi "oneri portuali". L'indagine 2016 ha esaminato la situazione relativa ai diritti portuali, che sono diritti per l'utilizzo generale delle infrastrutture portuali imposti alle navi e alle merci. Il 95% delle autorità portuali pubblica informative sul livello dei normali diritti portuali. I diritti ufficiali sono spesso disponibili sui siti delle autorità portuali. L'86% delle autorità portuali fornisce anche informazioni sulla struttura di tali diritti e il 74% pubblica anche informazioni dettagliate su servizi e infrastrutture a fronte dei quali sono stati imposti tali diritti portuali 33.

L'indagine 2016 per la prima volta esamina il come le autorità portuali sono "orientate alla clientela". I risultati mostrano che più della metà delle autorità portuali già monitorano formalmente la "soddisfazione della clientela" e, più di un quarto, monitora e predispone relazioni sulla qualità dei prestatori di servizio 34. Inoltre, i porti adottano sempre più gli standard internazionali riconosciuti, come gli standard ISO (ISO 9001 Gestione della Qualità, ISO 14001 Gestione Ambientale, ecc.). Per esempio, la revisione ambientale 2016 mostra che il 70% dei porti europei è certificato ISO 14001, o EMAS (European Management and Audit Scheme), o EcoPorts Port Environmental Review System (PERS). A ciò si aggiunge che sin dal 1996 i porti registrano le prestazioni del settore, e l'evoluzione di queste nel tempo, per mezzo di indagini specifiche di ESPO ed EcoPorts (www.ecoport.com). L'indagine 2016 mostra che due porti europei su tre redigono, e rendono pubblici, con regolarità rapporti ambientali. Questi dati sono più che raddoppiati dal 30% del 2004 e la continua tendenza positiva dimostra il progresso dei porti verso una maggiore trasparenza.

34

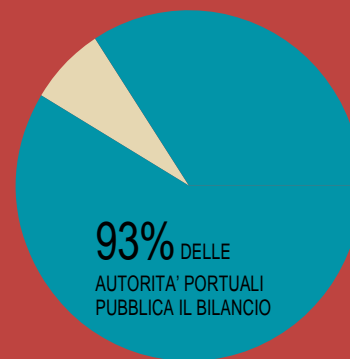
INIZIATIVE DI MARKETING DELLE AUTORITA' PORTUALI

L'autorità portuale monitora la "soddisfazione della clientela portuale"	54%
L'autorità portuale monitora e relaziona sulla qualità dei prestatori di servizio che operano in ambito portuale	27%

30

I CONTI ANNUALI DELL'AUTORITA' PORTUALE (STATO PATRIMONIALE, CONTO ECONOMICO, RELAZIONE DI CASSA) SONO PUBBLICI

- 93% Si
- 7% No

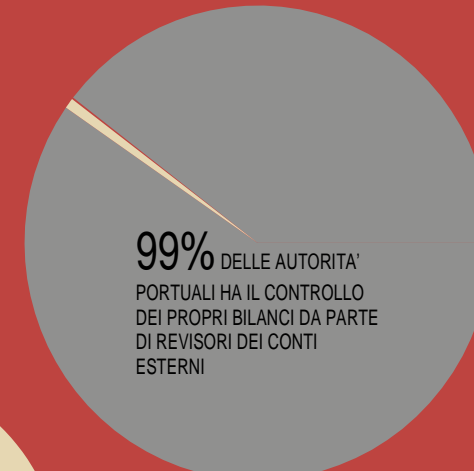


30

31

IL BILANCIO DELL'AUTORITA' PORTUALE E' CONTROLLATO DA REVISORI ESTERNI

- 99% Si
- 1% No

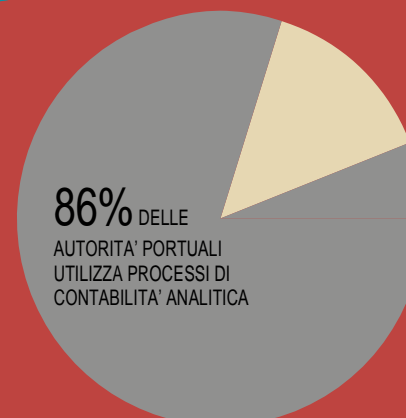


30

32

LE AUTORITA' PORTUALI UTILIZZANO PROCESSI DI CONTABILITA' ANALITICA

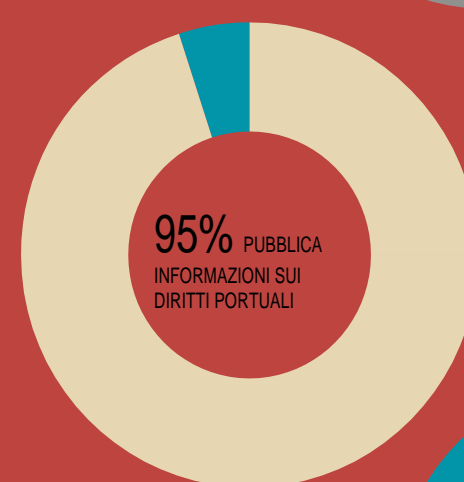
- 86% Si
- 14% No



32

33

L'AUTORITA' PORTUALE PUBBLICA INFORMAZIONI SU



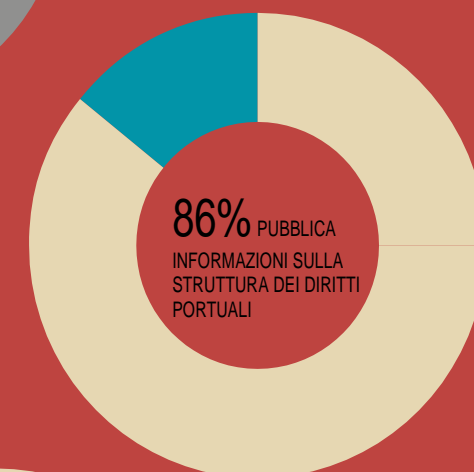
33A

livello dei normali diritti portuali

- 95% Si
- 5% No

struttura dei normali diritti portuali

- 86% Si
- 14% No

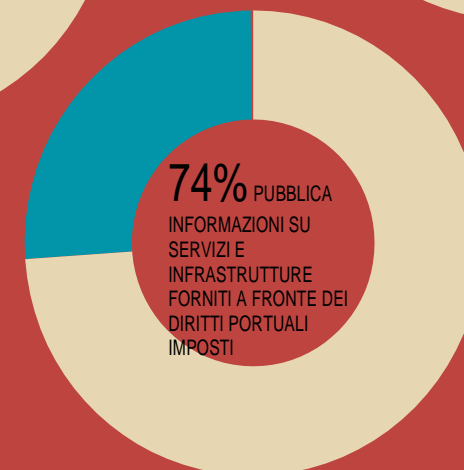


33B

33C

servizi e infrastrutture forniti a fronte dei diritti imposti

- 74% Si
- 26% No



33C

34

ESEMPIO

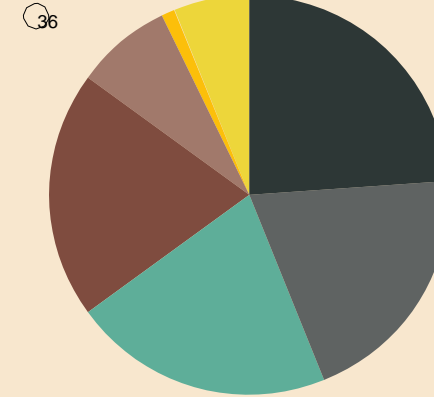
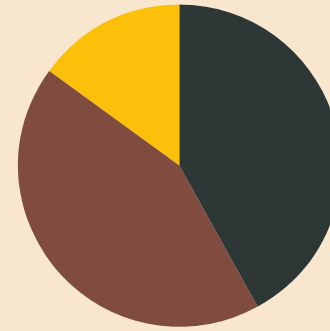
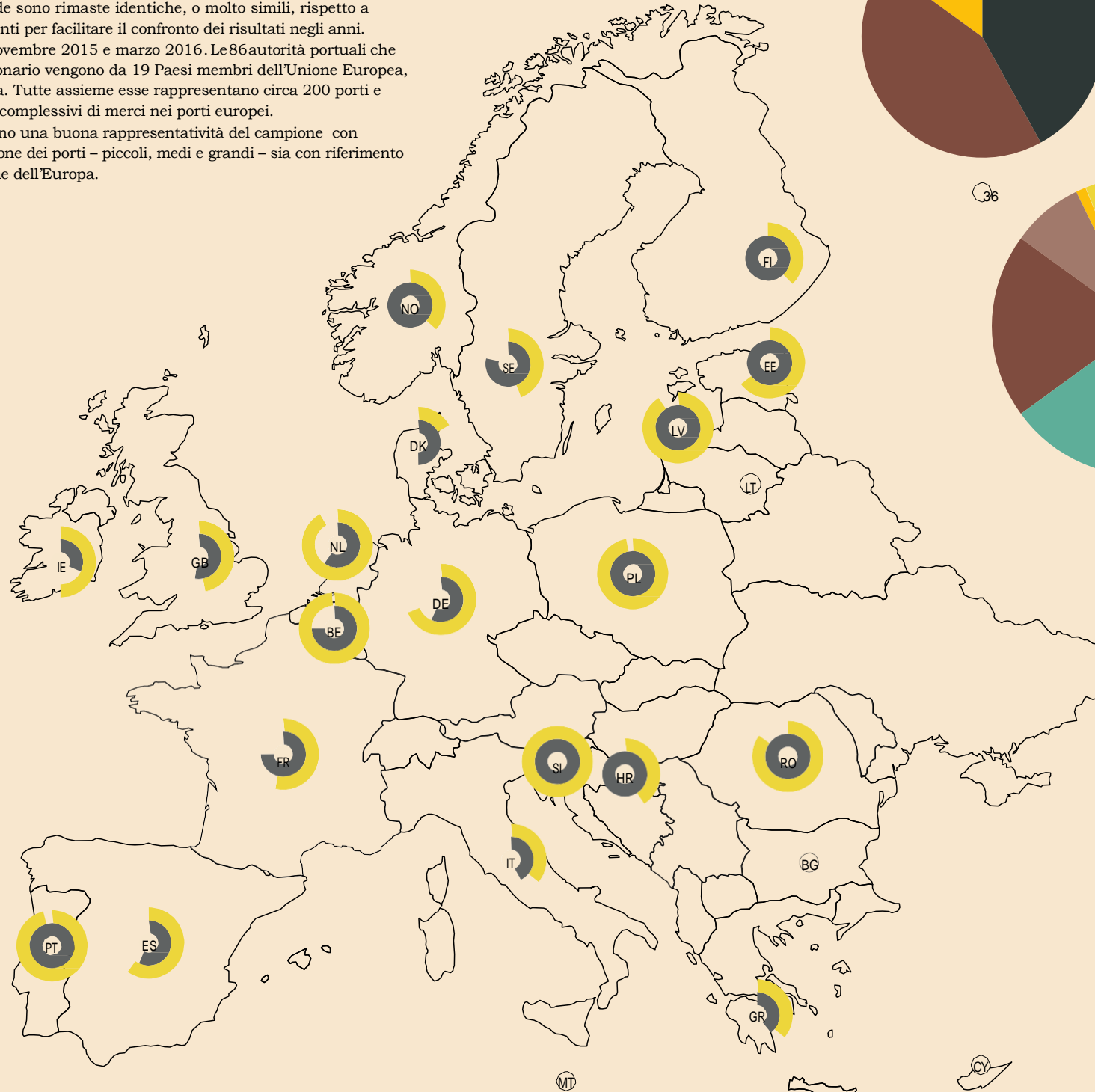
L'Autorità Portuale di Valencia (ES) ha istituito un Marchio di Qualità per i servizi portuali. I prestatori di servizio aderiscono su base volontaria e l'autorità portuale monitora la conformità.

www.valenciaport.com/en/VALENCIAPORT/ValoresCompromisos/Paginas/Calidad.aspx

CAMPIONE DI RISPONDENTI ALL'INDAGINE "FACT-FINDING 2015-2016"

L'indagine di ESPO "fact-finding" è basata su 160 domande suddivise in 21 sezioni. Numerose domande sono rimaste identiche, o molto simili, rispetto a quelle delle edizioni precedenti per facilitare il confronto dei risultati negli anni. L'indagine si è svolta tra novembre 2015 e marzo 2016. Le 86 autorità portuali che hanno completato il questionario vengono da 19 Paesi membri dell'Unione Europea, dalla Norvegia e dall'Islanda. Tutte assieme esse rappresentano circa 200 porti e più del 75% dei movimenti complessivi di merci nei porti europei.

I grafici 36 e 37 mostrano una buona rappresentatività del campione con riferimento sia alla dimensione dei porti – piccoli, medi e grandi – sia con riferimento alle diverse regioni marittime dell'Europa.



35 RISPONDENTI PER PAESE

- Italia**
 - 36% Tonn.
 - 44% Porti "Core"
- Slovenia**
 - 100% Tonn.
 - 100% Porti "Core" ports
- Belgio**
 - 99% Tonn.
 - 75% Porti "Core"
- Polonia**
 - 97% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Portogallo**
 - 96% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Paesi Bassi**
 - 92% Tonn.
 - 60% Porti "Core"
- Lettonia**
 - 91% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Romania**
 - 85% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Germania**
 - 69% Tonn.
 - 57% Porti "Core"
- Estonia**
 - 65% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Spagna**
 - 60% Tonn.
 - 58% Porti "Core"
- Francia**
 - 54% Tonn.
 - 75% Porti "Core"
- Irlanda**
 - 50% Tonn.
 - 33% Porti "Core"
- Regno Unito**
 - 47% Tonn.
 - 53% Porti "Core"
- Svezia**
 - 44% Tonn.
 - 80% Porti "Core"
- Croazia**
 - 41% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Finlandia**
 - 38% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Norvegia**
 - 37% Tonn.
 - 100% Porti "Core"
- Grecia**
 - 36% Tonn.
 - 40% Porti "Core"
- Danimarca**
 - 17% Tonn.
 - 50% Porti "Core"
- Bulgaria**
 - 0% Tonn.
 - 0% Porti "Core"
- Cipro**
 - 0% Tonn.
 - 0% Porti "Core"
- Lituania**
 - 0% Tonn.
 - 0% Porti "Core"
- Malta**
 - 0% Tonn.
 - 0% Porti "Core"

36 AUTORITA' PORTUALI RISPONDENTI PER DIMENSIONE (IN MILIONI DI TONN.)

- 42% 0-10
- 43% +10-50
- 15% +50

37 AUTORITA' PORTUALI PER REGIONE GEOGRAFICA

- 24% Mar Baltico
- 20% Mare del Nord
- 21% Atlantico
- 20% Mediterraneo occidentale
- 8% Mediterraneo orientale
- 1% Mar Nero
- 6% Altre



EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION (ESPO) è la principale interfaccia tra i porti marittimi europei e le istituzioni dell'Unione Europea e i responsabili delle sue politiche. Essa rappresenta a livello europeo le autorità portuali, le associazioni e le amministrazioni dei porti marittimi degli Stati Membri dell'Unione Europea e della Norvegia. L'ESPO annovera come membri osservatori anche Islanda e Israele.

In aggiunta alla rappresentanza degli interessi dei porti europei, l'ESPO è una rete di conoscenze che riunisce esperti provenienti dal settore portuale e dalle organizzazioni nazionali di porti. Attraverso diverse iniziative, ESPO promuove significativi miglioramenti in campi fondamentali del settore portuale: gestione ambientale, integrazione sociale, indicatori di performance, passeggeri e crocieristica. Nell'ambito della rete di conoscenze, ESPO produce anche questo "Fact-Finding Report" che individua le tendenze in atto in tema di "governance" dei porti europei.

EUROPEAN SEA PORTS ORGANISATION

Treurenberg 6
B-1000 Brussel/Bruxelles
T +32 (0)27363463
F +32 (0)27366325
E mail@espo.be

Si consente la riproduzione e traduzione a fini non commerciali indicandone la fonte, previa informazione all'European Sea Ports Organisation e dandone copia alla stessa.

Sebbene siano stati compiuti tutti gli sforzi per garantirne l'accuratezza e l'affidabilità, né l'European Sea Ports Organisation, né i singoli che hanno contribuito alla pubblicazione assumono una qualsiasi responsabilità in questo senso.

RINGRAZIAMENTI

A tutte le autorità portuali che hanno partecipato e fornito i dati per l'indagine. Al Comitato tecnico di ESPO "Port Governance" per il sostegno e l'ausilio nell'elaborare il questionario e redigere l'indagine.

Questa pubblicazione è stata curata da Martina Fontanet e Charlotte Max della segreteria di ESPO.

GRAFICA

Catapult (www.catapult.be)

TRADUZIONE

Oliviero Giannotti (Assoport)



Questo progetto è stato finanziato nell'ambito del 7° Programma Quadro dell'Unione Europea per la ricerca e lo sviluppo tecnologico.
Convenzione di finanziamento no. 605176

