



I Passeggeri

Francesco Maria Di Majo, Presidente AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale

Concept Note

Eventuali problematiche applicative del Reg 352/2017 alla luce del D.Lgs. 169/2016. Il miglioramento dei servizi ai passeggeri e valorizzazione del sistema paese nel positioning del traffico passeggeri. Tematica degli standard dei diritti dei passeggeri, dei livelli dei safety e security, oltre che dei livelli di servizio, quelli minimi obbligatori (ruolo pubblico) fino a quelli commerciali e di mercato (gestione e monitoraggio delle iniziative private dei concessionari in aree demaniali). Approfondimento sul ruolo delle crociere: prospettive e criticità.

Key Concepts

- Regolamento UE 352/2017 che istituisce un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti
- Livelli di servizio (essenziali e premium)
- Livelli di safety e security
- Aumento del market share mediterraneo
- Servizi intermodali

Items

Il Reg. 352/2017, ex artt. 12 e 13, si riferisce a diritti per servizi portuali e a diritti d'uso infrastrutture. Per i primi dovrebbero essere definite modalità per assicurare trasparenza, obiettività, non discriminazione e proporzionalità rispetto al costo del servizio. Per i secondi, dovrebbero essere fissati diritti uso infrastruttura portuale in modo trasparente, coerente con strategia commerciale e, ove pertinenti, con piani di investimento e con requisiti di policy dello Stato Membro. Analisi dell'applicazione dei due articoli citati con riferimento ai servizi resi a fronte di corrispettivo (Diritti di Porto). Analisi delle tipologie di passeggeri in arrivo/partenza/transito nei porti italiani, passeggeri da RoPax e legati alla continuità territoriale, crocieristi etc. Aumento del market share italiano nel Mediterraneo sui segmenti RoPax e Home Port. Decarbonizzazione dei trasporti legati alla continuità territoriale, destagionalizzazione dei traffici legati al turismo crocieristico e intermodalità dei flussi legati ai RoPax lungo le direttrici di traffico. Gestione del mercato delle crociere: premium asset vs fragilità ambientali.



Il traffico dei passeggeri e dei crocieristi nei porti italiani

- L'Italia e la Grecia mantengono la **posizione di leadership nel settore del traffico dei passeggeri** (secondo i dati Eurostat, i porti italiani hanno avuto nel 2015 quasi 60 milioni di passeggeri);
- **Il traffico passeggeri** interessa quasi tutti i porti italiani, concentrandosi soprattutto sui porti dello stretto di Messina (per la continuità territoriale), del polo campano, del Tirreno centro-settentrionale (Livorno, Piombino e Civitavecchia) che servono la Sardegna (Olbia e Cagliari), ma anche sui porti dell'Adriatico meridionale (Bari e Brindisi) e centrale (Ancona) per i collegamenti con la Grecia e Croazia;
- Aumento del market share italiano nel **segmento Ro-Pax** (Italia leader con 37,3% seguita dalla Grecia 21,7%);
- Nel **settore crocieristico** l'Italia si colloca anche al primo posto in Europa con più di 11 milioni di crocieristi e 4.980 accosti nave nell'anno 2016;
- Ben 5 porti italiani (Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova e Savona) si collocano tra i primi 10 porti del Mediterraneo;
- L'anno 2017 sarà caratterizzato da un calo generalizzato (seppur contenuto) in tutti i porti italiani, mentre le previsioni per l'anno 2018 (secondo anche i dati del rapporto Italian Cruise Watch 2017 redatto da Risposte Turismo) registrano una crescita del traffico crocieristico in Italia del 7,2 % rispetto alle stime di chiusura del 2017 (il porto di Bari registra un aumento del 21,2%; Napoli del 15 %; Savona del 12,6% e Civitavecchia dell'11,9%) ;
- Le previsioni 2018 prevedono quasi 2,5 Milioni di crocieristi a Civitavecchia e circa 1,4 Milioni di crocieristi a Venezia che mantiene la sua leadership di *home port* nazionale;
- Aumento del fenomeno della destagionalizzazione delle crociere anche per assicurare una finestra temporale più ampia per poter dislocare il numero in aumento delle navi crociere (circa 320).

Come migliorare l'offerta infrastrutturale portuale alle linee traghetti e alle linee crociere

- **Interventi infrastrutturali nei porti a supporto dello sviluppo dei traghetti e della crocieristica** e per far fronte alle dimensioni e alle nuove tipologie di navi (aumentare la disponibilità delle banchine superiori ad una lunghezza 300 metri; costruzione di nuovi terminal ed adeguamento dei fondali) tenendo conto delle fragilità ambientali del territorio e della sicurezza marittima; pianificazione dell'uso degli spazi portuali;
- **Realizzazione nei porti di punti di rifornimento di Gas Natural Liquefatto** per consentire la circolazione di navi alimentate a GNL o con motori *dual-fuel* (in conformità alla Direttiva UE n.2014/94 e D.lgs. n.257/2016) e quindi ridurre le emissioni nocive, tenuto conto dell'entrata in vigore nel 2020 del nuovo contenuto massimo di zolfo nei combustibili utilizzati per le



- navi (Direttiva UE n.2012/33, D.lgs. n.112/2014 e Allegato VI della Convenzione Marpol) e degli accordi volontari (*Venice Blue Flag* e *Civitavecchia Blue Agreement* del 30.5.17);
- Realizzare in ogni porto degli **impianti (reception facilities) per il trattamento dei rifiuti prodotti dalle navi** (Direttiva UE 2000/59 e principio di «prossimità ed autosufficienza» nella gestione dei rifiuti);
 - **Interventi infrastrutturali (banchine e terminal attrezzati per gestire l'afflusso dei rotabili) a supporto dello sviluppo delle Autostrade del Mare** (e Short-Sea-Shipping) nel segmento Ro-Pax e creazione di corridoi mediterranei intermodali (anche attraverso incentivi come «*marebonus*») in cui è prevalente la dimensione marittima (es. il corridoio euro mediterraneo intermodale Barcellona-Civitavecchia- Ancona/Ortona – Croazia: accordi tra AdSP del Tirreno e dell'Adriatico);
 - **Sostenere il turismo intermodale sostenibile** door to door e sviluppo dei collegamenti ferroviari che giungano il più vicino possibile ai porti; sviluppo della formula *fly&cruise* (es. collegamento del primo aeroporto d'Italia, quello di Fiumicino, con il Porto di Civitavecchia), in conformità all'azione 2.5 del PSNPL;
 - **Interventi sul waterfront e di valorizzazione dei porti storici:** rendere più attraente per i passeggeri (soprattutto crocieristi) la permanenza nell'ambito portuale più inserito nel contesto cittadino, consentendo così di avvicinare il porto alla città (relazione porto-città, V. le 10 priorità della portualità nell'Allegato «Connettere l'Italia» al DEF 2017 e Codice ESPO di buone pratiche per i porti passeggeri).

I servizi ai passeggeri e valorizzazione del sistema paese nel positioning del traffico passeggeri

- **Standards dei diritti dei passeggeri** (Regolamento (CE) n.1177/2010 che istituisce "i diritti dei passeggeri che viaggiano via mare e per vie navigabili interne»; Comunicazione della Commissione Europea del dicembre 2011 "Una visione europea per i passeggeri: comunicazione sui diritti dei passeggeri in tutti i modi di trasporto" COM(2011)898 def. nonché Codice ESPO di buone pratiche per i porti passeggeri del 2014) e diverse tipologie di passeggeri (es. «gestiti» da tour operator o dai vettori);
- **Servizi di interesse generale in favore dei passeggeri e dei crocieristi** quali: l'organizzazione e la gestione dei passeggeri, del loro bagaglio e dei loro veicoli tra la nave che effettua il trasporto e le aree portuali, compreso il trattamento dei dati personali e il trasporto dei passeggeri all'interno del terminal dedicato (es. il navettamento, V. Delibera ART n.131/2017 del 31.10.2017) i servizi di *security* (ISPS Code dell'IMO; i *Port Security Facility Officers*, PSFC) e *safety* (SOLAS) tenuto conto dei nuovi rischi;
- Modalità in base al quale le AdSP assicurano tali servizi di interesse generale;
- Delegando parte di tali servizi a società che diventano concessionarie di aree e banchine ex art.18 della legge 84/94 (es. Terminal crociere e gestione degli stessi dalle compagnie);
oppure
- con proprie strutture o attraverso società *in house* (su cui l'AdSP esercita un controllo analogo) oppure attraverso società a cui viene affidato, con procedure ad evidenza



pubblica, ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett.c) della legge 84/94, l'espletamento di servizi di interesse generale;

- **Assicurare continuità ed efficienza ai servizi in favore dei passeggeri** (obblighi di servizio pubblico): le imprese concessionarie che forniscono tali servizi devono anche garantire un adeguato livello di protezione sociale al loro personale (V. anche clausola sociale in caso di nuovi affidamenti in conformità con l'art.50 del D.Lgs n.50/2016).

Il Regolamento (UE) n. 352 del 15 febbraio 2017 sulla fornitura di servizi portuali e la trasparenza finanziaria

- Necessità di avere **servizi portuali moderni che contribuiscano all'uso efficiente dei porti** e che consentano di sviluppare i porti in linea con le esigenze attuali e future in materia di logistica e trasporti; l'attrattiva del trasporto marittimo dipende dalla disponibilità, efficienza e affidabilità dei servizi portuali (V. primo e terzo considerando del Regolamento UE n.352/2017 ed Obiettivo ed azione n.2 del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica);
- La definizione di un quadro chiaro di **disposizioni trasparenti, eque e non discriminatorie relative al finanziamento e alla tariffazione dell'infrastruttura e dei servizi portuali** è fondamentale per garantire che la strategia commerciale e i piani di investimento dei porti rispettino pienamente le norme in materia di concorrenza (V. sesto considerando del Regolamento 352);
- Il **diritti d'uso dell'infrastruttura** (art.13) riscossi a beneficio diretto o indiretto dell'AdSP devono essere trasparenti, chiaramente identificabili e non discriminatori, e contribuire alla manutenzione e allo sviluppo dell'infrastruttura portuale nonché alla prestazione dei servizi necessari a compiere o facilitare le operazioni di trasporto, comprese la gestione passeggeri (il pagamento del tale diritto può essere integrato con i diritti per i servizi portuali). Possono essere ridotti per le navi che assicurano una **maggiore efficienza energetica ed ambientale** (V. anche meccanismo ESI);
- Diritti per i servizi portuali (es. ormeggio, servizio di rimorchio, raccolta rifiuti etc.): che vengono forniti da un operatore interno in regime di obbligo di servizio pubblico;
- Verso una **maggiore uniformità delle tariffe per i citati servizi** nel panorama della portualità italiana anche al fine della promozione del sistema portuale italiano nel suo complesso.

Servizi commerciali e di mercato nel settore crocieristico: prospettive e criticità

- *Home port* (porti di partenze ed arrivo) e *port of call* (scali intermedi): vantaggi in termini economici-logistici se prevale la funzione di *Home port* (servizi di bunkeraggio; attività di cantieristica navale per la manutenzione; *ship chandler* per le provviste di bordo; doppia movimentazione di turisti - alla partenza e all'arrivo- capace di generare ritorni per i sistemi di collegamenti di trasporto - bus, ferrovie, aeroporto- e per il sistema turistico locale; alberghi e ristoratori della città e vicini luoghi di interesse);
- Solo 3 porti in Italia sono classificabili «*Home port*» (Venezia, Genova e Savona);



- Il posizionamento di un porto in tale settore deriva da scelte commerciali delle compagnie basate sul livello delle infrastrutture portuali e retroportuali ma anche dalla capacità di costruire catene logistiche efficienti ed affidabili; in particolare assicurando l'intera *supply chain*: dagli approvvigionamenti e standardizzazione dei prodotti alimentari, fino all'assistenza alla consegna a bordo; e assicurando i rifornimenti a prescindere dalle stagioni e dai periodi dell'anno (ruolo dei «provveditori navali» e valorizzazione della gastronomia italiana; specializzazione in alcuni servizi);
- Il valore aggiunto è direttamente collegato alla capacità del territorio di riferimento del porto a fornire gli elementi produttivi necessari alla filiera (aumento delle capacità logistiche di un porto);
- Analisi costi/benefici in base anche alla misurazione della redditività di tale settore per il porto (somme spese dalle compagnie, dai crocieristi e dell'equipaggio ed impatto indiretto in termini di indotto); gestione condivisa delle problematiche e delle esternalità positive (economia e lavoro) e negative (ambientali; *carrying capacity* etc.) sul territorio derivanti dalla crocieristica;
- Compatibilità con le altre attività portuali e approccio alle scelte di *trade-off*.