

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Scenari geostrategici

Zeno D'Agostino, Presidente AdSP del Mare Adriatico Orientale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Trend:

- concentrazione quasi oligopolista sul totale dei traffici contenitori mondiali
- oversupply su scala globale
- fenomeno meganavi
- diseconomie ed esternalità negative

Mismatch nei porti:

- assenza di provvedimenti di regolazione a livello internazionale
- assecondare le esigenze degli armatori pena l'esclusione dai circuiti di traffico
- nuove acquisizioni di compagnie armatoriali e fondi di investimento
- norme di rafforzamento del ruolo degli organi di gestione dei porti.

Ruolo dei porti italiani nello spostamento dei traffici dalla direttrice Usa-Europa a quella del FarEast-Europa:

- nuove vie della seta e UE-China connectivity platform
- TEUs_vs_RoRo



L'azione del Governo Italiano con la riforma della portualità mira alla valorizzazione della funzione logistica dei porti quali sistemi logistico-portuali integrati. Azioni possibili di recupero di competitività, efficienza e affidabilità nelle prestazioni del sistema di trasporto merci e logistica, proponendosi dunque come interlocutore chiave per le relazioni economiche a scala Euro-Mediterranea.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

La via della seta

Paolo Emilio Signorini, Presidente AdSP del Mare Ligure Occidentale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



LA SITUAZIONE ITALIA - CINA

- Dal 2008 si sono registrate acquisizioni di imprese italiane da parte di gruppi cinesi per 22 Miliardi di dollari (terzo Paese europeo dopo Regno Unito e Germania)
- Nello stesso periodo gli investimenti italiani in Cina ammontano a 300 milioni di dollari, in progetti greenfield
- Dal 2012 al 2016 il numero delle imprese partecipate da investitori cinesi è sempre aumentato (fra 2015 e 2016 superiore al 7%)
- 168 gruppi cinesi (esclusa Hong Kong) hanno investito in Italia a fine 2016
- Nel 90% dei casi in cui una società è partecipata da capitali cinesi, questi ultimi ne detengono il controllo

Fonte: Rapporto Annuale 2017 - Fondazione Italia Cina



ONE BELT ONE ROAD

La OBOR è una Iniziativa strategica avviata dal Governo Cinese per promuovere l'integrazione dei collegamenti tra Asia, Europa e Africa al fine di:

- controllare corridoi di trasporto per sostenere le esportazioni e facilitare gli approvvigionamenti
- trovare uno sbocco produttivo ai capitali accumulati durante il primo boom economico
- delocalizzare la produzione verso aree geografiche a minor costo della manodopera e automatizzare le attività portuali
- creare nuovi mercati di sbocco sostenendo lo sviluppo economico di Paesi meno avanzati

ONE BELT ONE ROAD

L'attuazione della OBOR prevede diverse linee di intervento:

- Creazione della Asian Infrastructure Investment Bank, che finanzia progetti al 2 - 3,5%
- Presidio delle principali rotte (anche attraverso consolidamento Cosco/China Shipping)
- Aumento della quota di mercato delle costruzioni di megaships da parte di cantieri cinesi
- Integrazione verticale attraverso:
 - Acquisizione di porti e terminal (oltre 50% operazioni di M&A fa capo a compratori cinesi, tra cui COSCO ha pagato anche 15 volte EBITDA rispetto a 12 di norma applicati in EU)
 - ✓ Alleanze strategiche (Hutchinson/Cosco China Shipping in Euromax, PSA/Cosco/CMA CGM a Singapore, APM Terminal/Cosco a Vado)
 - ✓ Partnership lungo la supply chain (ad esempio l'Accordo fra Maersk e CMA CGM con Alibaba)



LE ROTTE MARITTIME FAR EAST - EUROPA

- L'incidenza della merce containerizzata proveniente direttamente e indirettamente dalla Cina è intorno al 30%
- Le navi che scalano Italia vanno in gran parte navi da 8,000 a 15,000 Teu, mentre la dimensione media della navi lungo la rotta Far East – Europe si prevede che salirà intorno a 15,000 Teu
- La rotta artica va avanti con Cosco, la cui ultima nave era di circa 1,500 Teus. Ancora piccole quantità ma vanno avanti e rappresentano un pericolo reale

LE ROTTE FAR EAST - EUROPA

UTLC
Eurasian
Rail Alliance

MARKET SIZE

3

Dynamic of volumes between EU and SEA & China

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017 forecast
20 202	19 901	20 429	21 926	21 700	22 400	23 070

99 % SHIPPED BY SEA

thousand, TEUs

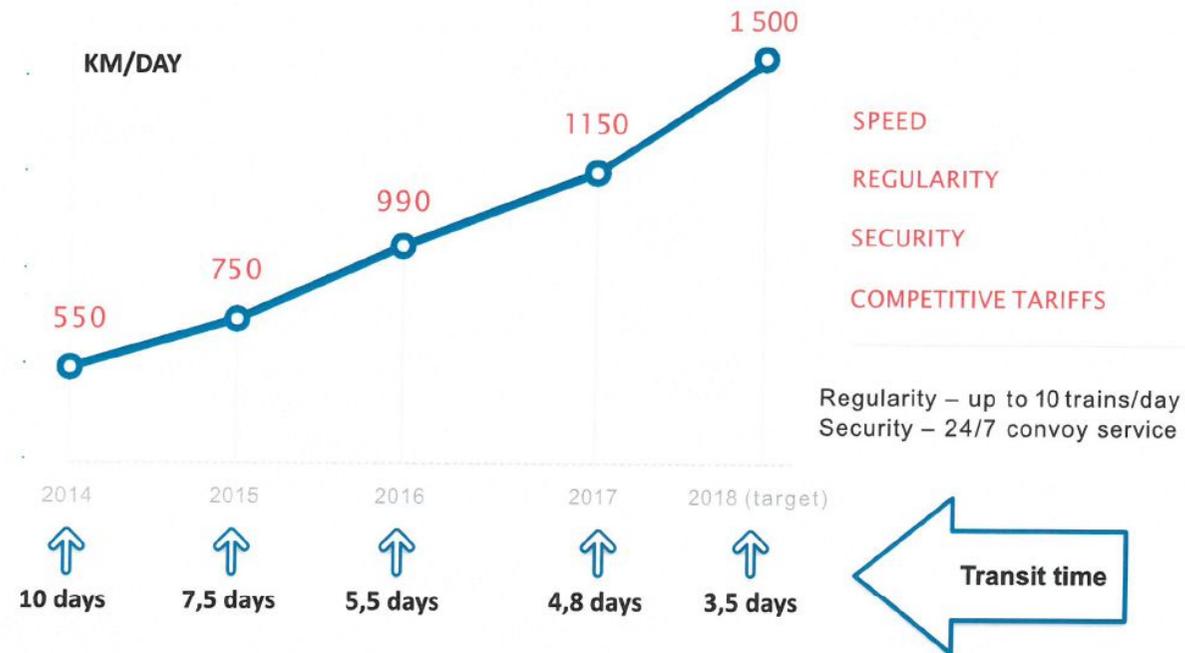
Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

LE ROTTE FAR EAST - EUROPA

UTLC
European
Rail Alliance

WHY RAIL?
KEY STRATEGIC ADVANTAGES

5



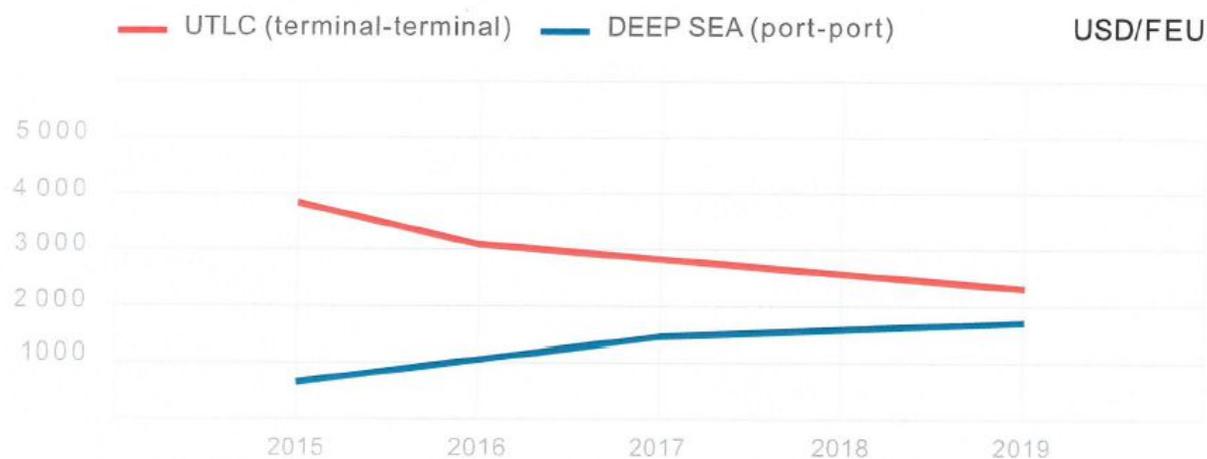
Assemblea Programmatica Pubblica Assoportti

LE ROTTE FAR EAST - EUROPA

UTLC
European
Rail Alliance

UTLC TARIFFS – CLOSER TO DEEP SEA THAN EVER

6



UTLC rate index is no longer two or more times higher than DEEP SEA

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

La convenienza economica dell'accesso da Sud

Asia – Europe 2018

Vessel	Slotcost/ lift
21000	700

30 days → 5-6 d

Hamburg

Rotterdam

Shaping up the ports for the 18,000 TEU ships
 Improving intermodal services

Vessel	Slotcost/ Lift
14000/18000	Below 750

20 days → 2-3 d

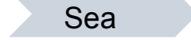
Genoa Vado

La Spezia

Vessel	Slotcost / Lift
8800	850

20 days → 2-3 d

Trieste

	8800 TEU		Market access border
	14000 TEU		Sea
	18,000 TEU		Inland

Transit Time

I PUNTI DI FORZA DI OBOR

Le principali obiezioni di politica economica (posizioni dominanti di mercato, eccessiva automazione, impatto ambientale, aumento dei costi complessivi di trasporto), sembrano avere ceduto il passo alla real politik (anche gli USA si stanno adeguando)

OBOR è percepita da molti Paesi in via di sviluppo come una Iniziativa strategica inclusiva e flessibile, grazie alla vastità dei paesi attraversati dalla via marittima e terrestre

In Europa, OBOR è percepita come un'opportunità dai Paesi dell'Est e del Mediterraneo sia per l'offerta di risorse finanziarie per investimenti altrimenti non disponibili nei bilanci pubblici, sia per il potenziale dirottamento dei traffici dal Nord Europa



I PUNTI DI DEBOLEZZA DI OBOR

Gli investimenti cinesi in Europa sono condizionati al rispetto di:

- Strategia reti TEN-T, qualora sia a rischio la sicurezza o l'ordine pubblico anche nel caso vi sia l'influenza finanziaria dello Stato cinese nel soggetto che intraprende l'investimento
- Norme comunitarie in materia di sicurezza sul lavoro, ambiente e appalti pubblici
- Clausola di reciprocità ad oggi non è in forza nelle relazioni con la Cina:
 - *Per le aziende straniere in Cina sono possibili solo investimenti greenfield e non acquisizioni, mentre è consentito l'acquisto cinese del porto del Pireo.*
 - *Le Compagnie marittime europee non possono effettuare cabotaggio nel mercato cinese*
- Disciplina Antitrust, sebbene la UE non abbia ostacolato l'alleanza P3 Maersk, MSC, CMA, bloccata invece dalla Cina
- Norme in materia di aiuti di Stato, sebbene al momento siano previsti per tutte le Compagnie marittime, anche non comunitarie, senza un preciso senso strategico
- Regolazione comunitaria dello shipping, sebbene la UE dovrebbe rendere più equilibrato il rapporto tra compagnie marittime e porti (es. agevolazioni fiscali)

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

L'Europa dei porti

Pino Musolino, Presidente AdSP del Mare Adriatico Settentrionale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

Approfondimento e road map per l'inclusione delle AdSP, nella forma dei "cluster portuali", nella rete "core" TEN-T.

Breve disamina sulla rete Comprehensive.

Coerenza ed eventuali problematiche applicative del Reg 352/2017 alla luce del D.Lgs. 169/2016



L'attuale sistema portuale ha integrato nelle AdSP porti geograficamente prossimi con l'obiettivo di migliorare le sinergie e promuovere la competitività tra sistemi portuali ma queste aggregazioni non hanno ancora trovato corrispondenza nel Regolamento TEN-T n. 1315/2013.

AdSP Mare di Sardegna

Carloforte - La Maddalena - Palau

AdSP Mare di Sicilia Orientale

Siracusa

AdSP Mare Adriatico Settentrionale

Chioggia - Porto Levante

AdSP Mare Adriatico Orientale

Monfalcone - Porto Nogaro

What else?

In base al PSNLP alle AdSP viene garantito un ruolo di coordinamento «sistemico». Intermodalità, Interporti, ferrovie sono ritenute altrettanto prioritarie



Riesame UE della rete *core*. Principali tematiche:

1. **Autostrade del mare**: accesso ai fondi europei anche per i servizi di collegamento con Paesi extra UE.
2. **Interconnessione dei porti marittimi con le vie navigabili**: finalizzazione della rete alla classe V rimuovendo strozzature e limitazioni.
3. **VTMIS e servizi marittimi elettronici**: Completamento del processo innescato dalle singole AdSP dei sistemi PCS e relative integrazioni con i sistemi nazionali, in primis PMIS.
4. **Promozione dell'introduzione di nuove tecnologie per rendere il trasporto marittimo più efficiente e sostenibile** (Direttiva 2014/94/EU - DAFI).
5. **Implementazione della capacità dell'infrastruttura** per le operazioni di trasporto nelle aree portuali (potenziamento capacità dei porti, sviluppo di progetti di miglioramento del trasporto, stradale e ferroviario, adeguamento accessibilità nautica).

Revisione budget CEF 2 (2021-2028): invarianza delle risorse finanziarie del programma

Autonomia finanziaria dei porti: l'impostazione stabilita dal legislatore italiano (art. 13 della l.n. 84/94 ss.mm.ii.) risulti ancora lontana da quella UE (Reg. UE 352/2017- art. 13).

Manca una autonomia impositiva -latu sensu- idonea a consentire la costruzione di un'entrata fondata su presupposti, aspetti tecnici, commerciali e strategici propri. La trasformazione in AdSP- che continuano a mantenere *status* e prerogative di ente pubblico deputato al controllo e alla regolazione sugli operatori- non ha introdotto innovazione sotto il profilo dell'autonomia finanziaria.

Serve superare la limitata e condizionata compartecipazione al gettito IVA ed ammettere l'imposizione autonoma derivante da specifico presupposto a fronte di capacità di gettito.

Nel rispetto dei principi di concorrenza e parità di trattamento meglio funziona un porto più risorse ha a disposizione per investimenti.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Il Mar Mediterraneo e il Mezzogiorno
Sergio Prete, Presidente AdSP del Mare Ionio

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Ruolo strategico del Mediterraneo nello scenario marittimo mondiale e fattore di attrattività crescente per investimenti pubblici e privati nel settore dei trasporti e della logistica , nonostante alcune tensioni geopolitiche.

Key

- 25% dei servizi di linea mondiali contenitori
- Grandi volumi di traffico Ro-Ro
- Pareggio della quota dei flussi globali tra Trans-Pacific e Asia-Eu (via Suez)

Il balzo di Suez

+ 120% delle merci in transito, di cui 75% sulla rotta Far East - Europe.

La leva degli investimenti

Tutti i Paesi che si affacciano sulle sponde stanno perseguendo importanti politiche di sviluppo del proprio sistema portuale, coscienti che questo rappresenti un elemento chiave per l'economia e per lo sviluppo e la produzione estera dell'area. Molto sostenuta appare la crescita dei porti lungo le sponde Sud ed Est del Mediterraneo e del Mar Nero.

Il peso dell'Italia

Negli ultimi anni si è evidenziata una difficoltà per i porti nazionali HUB che hanno perso traffico, che è invece cresciuto, anche a tassi importanti, nei porti Gateway.



Caratteristiche dei porti Hub del Mezzogiorno

- scontano carenze infrastrutturali (marittime e terrestri, ferroviarie in primis)
- presentano livelli di saturazione più bassi
- subiscono la concorrenza dei porti della parte sud e est del Mediterraneo. Il trasbordo delle merci destinate al mercato comunitario tende sempre più a spostarsi verso porti extra UE.

La recente programmazione comunitaria e nazionale riconosce a tutti i porti, compresi quelli del Sud Italia, un ruolo importante. Essi vengono considerati come vere e proprie porte di accesso/uscita delle merci e/o delle persone collegate con i corridoi europei e, quindi, con hinterland anche “contestabile” e non solo “captive”.

Inoltre, questi porti sono quelli più vicini alle rotte marittime principali che attraversano il Mediterraneo e, sebbene il transhipment è fortemente conteso e indirizzato maggiormente verso altri porti dell’area Med, occorre creare le condizioni **per poter assolvere al ruolo di hub logistici ed intermodali, anche grazie agli enormi spazi portuali e retroportuali di cui alcuni di essi sono dotati.**



Il Mezzogiorno ha una posizione geografica molto vantaggiosa all'interno del bacino del Mediterraneo, tornato nuovamente al centro degli scambi commerciali mondiali. Due fattori possono essere importanti: l'istituzione di ZES o Free Zone e il mercato del Nord Africa

I porti del Sud Italia hanno anche la possibilità di ricoprire il ruolo di **porta sud dell'Europa**, rappresentando la naturale piattaforma logistica di alcune grandi direttrici di collegamento, in particolare dei traffici lungo le rotte marittime che dal Canale di Suez raggiungono il continente europeo per trasferire le merci verso i principali mercati dell'Europa centro settentrionale.

Plus

6/7 giorni in mare di meno rispetto ai porti del Nord Europa

Minus

Scarsità raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retro portuali.

Risultato

Il patrimonio infrastrutturale del Sud Italia risulta dedicato al transhipment o al locale ma poco alla manipolazione e al valore delle merci.



Focus

- Ampliamento delle AdM alla dimensione europea e alla integrazione al vettore ferroviario, anche per diminuire tempi di viaggio e distanze percorse su strada, nei lunghi spostamenti nell'area Euro Mediterranea.
- Aree Logistiche Integrate destinate ai porti ed alle aree logistiche regionali (5 regioni) caratterizzati da una pluralità di attori e da diversi livelli di gestione amministrativa e di produzione normativa.
- Sviluppo e programmazione del territorio sistemico (Fare sistema).

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Le Zone Economiche Speciali

Ugo Patroni Griffi, Presidente AdSP del Mare Adriatico Meridionale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

Le Zone Economiche Speciali sono delle aree territoriali contraddistinte da un regime giuridico particolare e diverso rispetto al territorio che le circonda per stimolare la crescita delle imprese autoctone, per attrarre investimenti esteri, per favorire l'interscambio con l'estero.

Il modello delle zone economiche speciali si è dimostrato idoneo a sostenere lo sviluppo e contrastare i periodi di recessione economica. (esempio 14 Zes polacche). Oggi le Zes nel mondo sono oltre 4500, in Europa oltre 70.

Il legislatore italiano ha puntato a ZES tematiche per sostenere lo sviluppo di determinate tipologie di imprese in regioni meno sviluppate ed in transizione (Campania, Puglia, Basilicata, Molise, Calabria, Sicilia e Sardegna) di zone geograficamente delimitate e chiaramente identificate collegate ad un porto 'core' (inserito nelle reti TEN-T europee).

La scelta è favorire lo sviluppo delle imprese dell'indotto logistico marittimo e il Comitato di Gestione della Zes è presieduto dal Presidente AdSP, con un rappresentante Regione, uno della Presidenza del CdM e uno del MIT.

Caratteristica ZES Italia

- Il legislatore prevede un duplice requisito per essere inseriti nella Zes: oggettivo (legame con l'attività portuale) e soggettivo (attività delle imprese).
- Il decreto pone le basi per una concorrenza tra le Regioni.
- Le Zes non saranno tutte uguali, ma la loro attrattività dipenderà dalle semplificazioni, dalle agevolazioni ed incentivazioni regionali aggiuntive rispetto a quelle statali, supporto amministrativo apprestato al comitato di indirizzo.

La riforma, dunque, attribuisce una grande responsabilità alle Regioni per il successo delle Zes. Il tempo dirà se di tale responsabilità le Regioni faranno buon uso. Sulla loro capacità poggia la speranza di far decollare la logistica del meridione e di promuovere una rigenerazione economica coerente con i principi della cosiddetta blu e circular economy. Che oggi presiedono allo sviluppo delle Zes estere più innovative.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

L'intermodalità

Pietro Spirito, Presidente AdSP del Mare Tirreno Centrale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Lo Sportello Unico Doganale e lo Sportello Unico Amministrativo in rapporto ai concetti di ultimo miglio stradale e ferroviario. La semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi su Porti di interesse nazionale.

Misure per migliorare servizi di trasporto ed aumentare accessibilità dei porti via mare e via terra. – Cura del Ferro

Partecipazioni delle AdSP, in quota minoranza, in iniziative finalizzate alla promozione di collegamenti logistici e intermodali (art. 6, comma 11, L.84/94, e s.m. e i.).

Costi per ammodernamento e attrezzaggio in sicurezza di tratte collegamento in ambito portuale a carico dell'AdSP (Fondo interventi adeguamento porti, art. 18bis, L.84/94, e s.m. e i.).

Key Concepts

Accordo Quadro ANSF-RFI-MIT-Assoportiti per sicurezza circolazione ferroviaria su tratte collegamento tra infrastrutture ferroviarie portuali interne e infrastruttura ferroviaria nazionale.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

PSNPL e Infrastrutture

Stefano Corsini, Presidente AdSP del Mare Tirreno Settentrionale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Key concepts

- **PNSPL – Misure e spazi di autonomia per il potenziamento infrastrutturale dei porti, l'integrazione modale, l'interoperabilità, i missing links, i bottlenecks e i collegamenti terrestri alla luce del Regolamento UE 1315/2013 (TEN-T)**
- **Opportunità di ulteriori fonti di entrate per favorire l'accesso al mercato del credito per infrastrutture alla luce della Riforma**

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

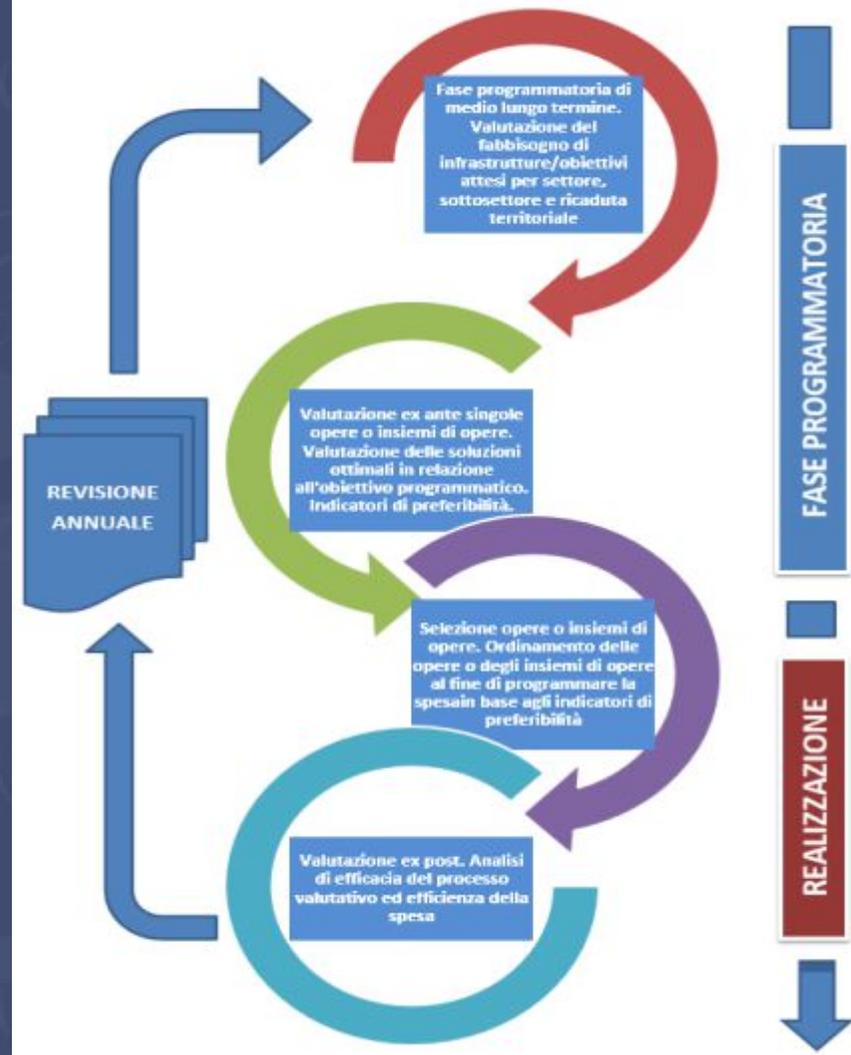
PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA		
<p>UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Il sistema portuale e logistico: ✓ Per la ripresa economica del Paese ✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ✓ Per la promozione della sostenibilità 	<p>Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento</p>	<p>Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale</p>
	<p>Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi</p>	<p>Azione 2 Misure per l'efficiamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori</p>
	<p>Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri</p>	<p>Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra</p>
	<p>Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico</p>	<p>Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche</p>
	<p>Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali</p>	<p>Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri</p>
	<p>Obiettivo 6 Innovazione</p>	<p>Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana</p>
	<p>Obiettivo 7 Sostenibilità</p>	<p>Azione 7 Misure per l'efficiamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti</p>
	<p>Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie</p>	<p>Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali</p>
	<p>Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale</p>	<p>Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare</p>
	<p>Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare</p>	<p>Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana</p>

Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri

Assemblea Programmatica Pubblica Assoportori

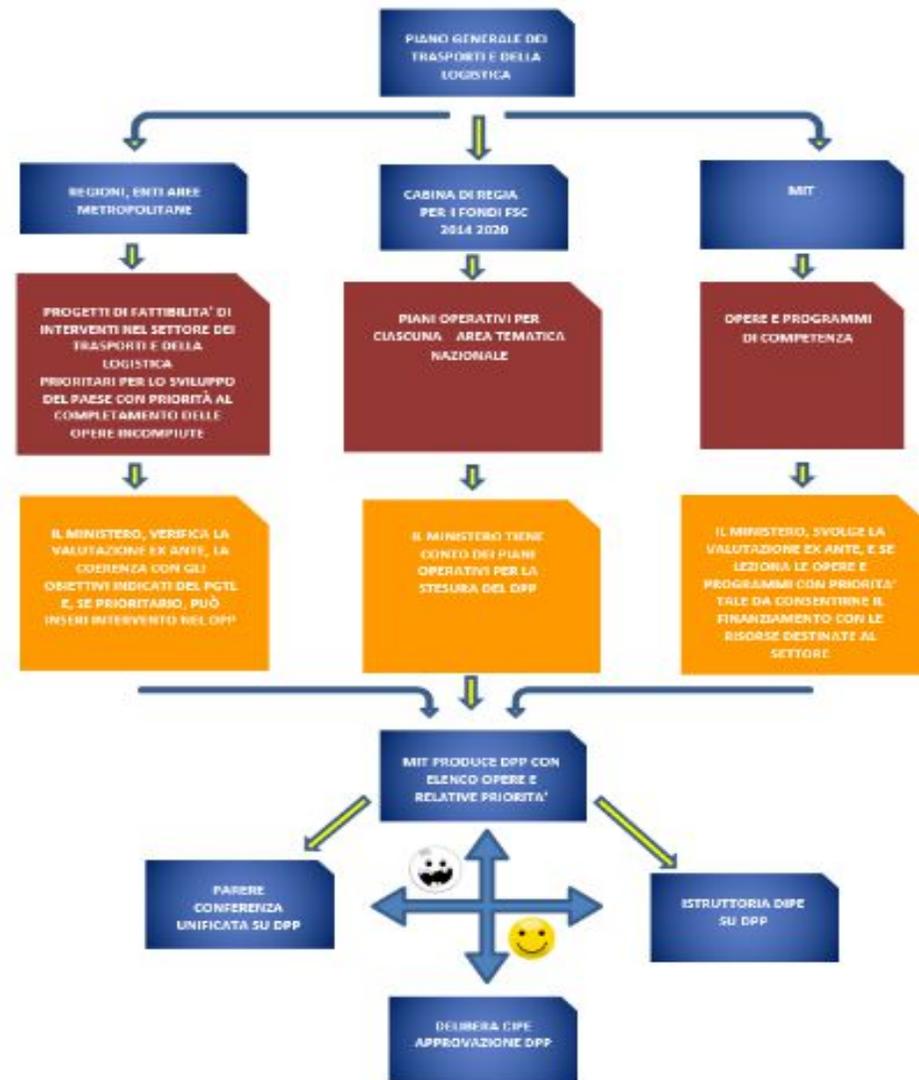
**DEFINIZIONE OBIETTIVI
E STRATEGIE:
PER ORA CONNETTERE
L'ITALIA**

**IN ATTESA DEL
PIANO GENERALE DEI
TRASPORTI E DELLA
LOGISTICA**



Assemblea Programmatica Pubblica Assporti

IL PRIMO DPP NEL 2018 PER IL TRIENNIO 2019-2021.



Assemblea Programmatica Pubblica Assopporti

DEF 2017 - PROGRAMMI PRIORITARI PORTI-INTERPORTI

Id	Categoria	Descrizione Interventi	Invariante	Project Review	Progetto di Fattibilità	Note
1	Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	Interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale.			X	
2	Digitalizzazione della logistica e ICT	Estensione del modello integrato PMIS-PCS-AIDA-PLN/preclearing + fast corridors a tutti i porti core e comprehensive italiani.			X	
3	Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	Completare la "cura del ferro" identificando le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto (ad esempio, collegamenti ferroviari di ultimo e penultimo miglio dei porti di Genova, Livorno, Napoli, Trieste e Gioia Tauro)	X	X	X	
4	Ultimo miglio stradale	Risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nelle catchment area di riferimento (ad esempio Ancona, Civitavecchia, Piombino, Bari, Salerno e Savona).	X		X	
5	Accessibilità marittima	Interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre (ad esempio, diga foranea di Genova, interventi a Taranto, accessibilità "grandi navi" - passeggeri e merci - a Venezia, dragaggi nel porto di Napoli)	X		X	
6	Efficientamento energetico e ambientale	Incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani, in coerenza/sinergia con il fondo greenports.			X	
7	Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri	Interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani.	X		X	
8	Attività industriali nei porti	Interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti (ad esempio, bacino di carenaggio nel porto di Gioia Tauro e Palermo)	X		X	
9	Aumento selettivo e/o razionalizzazione della capacità portuale	Aumento selettivo e razionalizzazione della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container, in coerenza con la visione strategica del sistema portuale italiano (ad esempio, interventi nei porti di Trieste, Napoli e Livorno)	X	X	X	
10	Ultimo miglio ferroviario per gli interporti	Interventi di upgrade prestazionale e funzionale delle connessioni di ultimo e penultimo miglio di interporti, terminali ferroviari, piattaforme logistiche e raccordi industriali	X	X	X	

**COORDINAMENTO
SCELTE
STRATEGICHE
ADSP**

Fonte – Allegato MIT al DEF

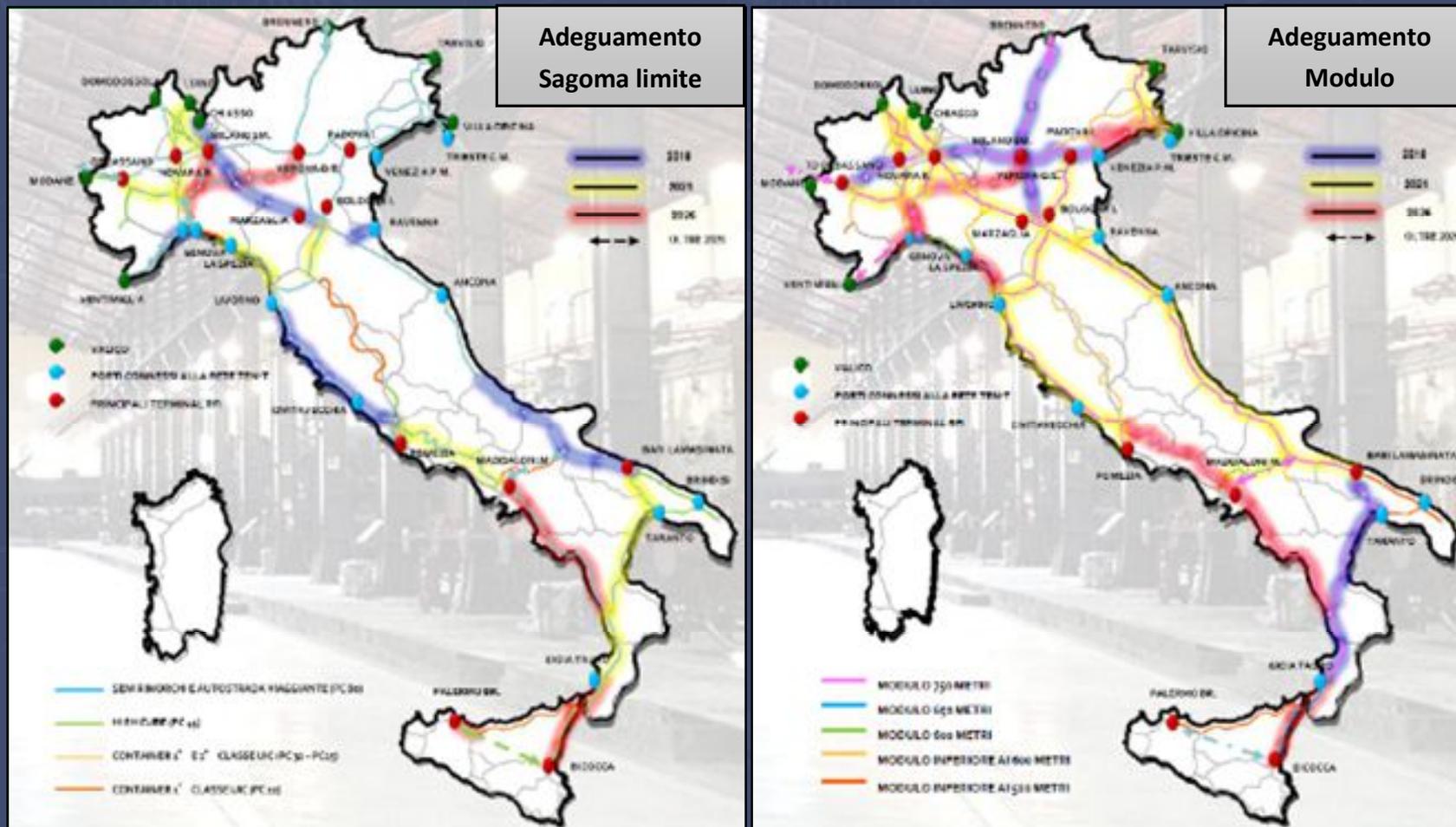
Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti

Nel DEF 2017, non è presente alcuna opera specificamente relativa al settore portuale

INTERVENTI PRIORITARI – STRADE E AUTOSTRADE (SEGUE)								
10	Itinerario Centro Settentrionale Tirrenico	Completamento itinerario Livorno Civitavecchia		X		Project review con valutazione possibili alternative, incluso la riqualifica dell'attuale infrastruttura extraurbana principale		
INTERVENTI PRIORITARI – FERROVIE (SEGUE)								
7	Direttrice centrale e direttrice Tirrenica Nord	Dorsale centrale: Upgrading direttissima Roma-Firenze		X		CdP	Project review finalizzata alla verifica delle priorità di intervento (linea Pontremolese) Prog. di fattibilità finalizzato a verificare gli itinerari merci di accesso ai porti tirrenici ed al nodo di Roma nonché il possibile utilizzo per i collegamenti AVR Genova-Roma	
		Accesso ai porti tirrenici: Adeguamento merci tratta BO-FI storica con prosecuzione verso Pisa, e Potenziamento linea Pontremolese; Tratta Pisa-Roma: Potenziamento ed eventuale AVR Pisa-Roma			X	X		Cdp
		Nodo di Roma: raddoppio linee Campoleone-Aprilia, Cesano-Bracciano, Lunghezza-Guidonia; Potenziamento nodo di Roma	X		X			CdP

DEF 2017

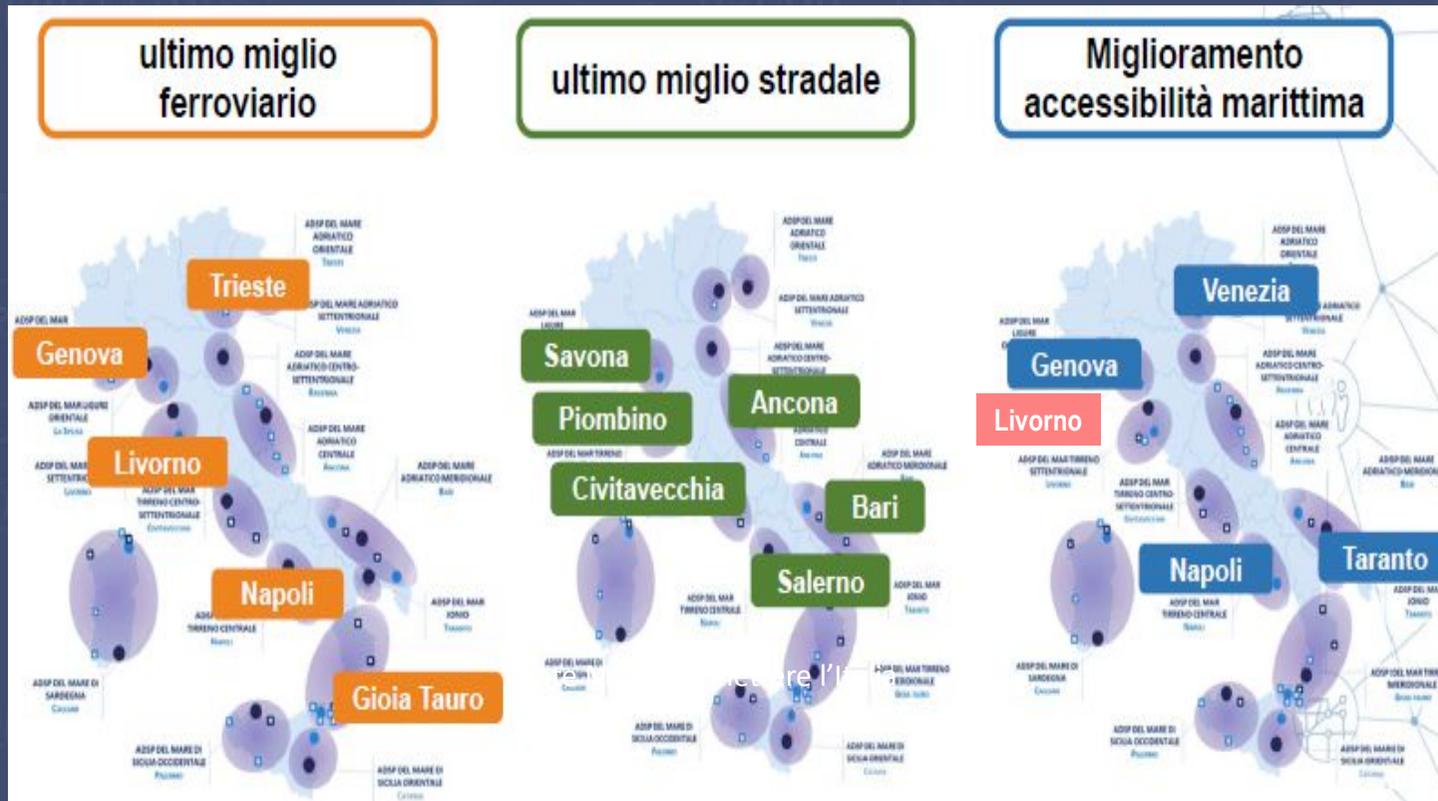
ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURALE DIRETTRICI FERROVIARIE



Linee ferroviarie italiane: sagoma limite e modulo – Fonte RFI

Assemblea Programmatica Pubblica Assopporti

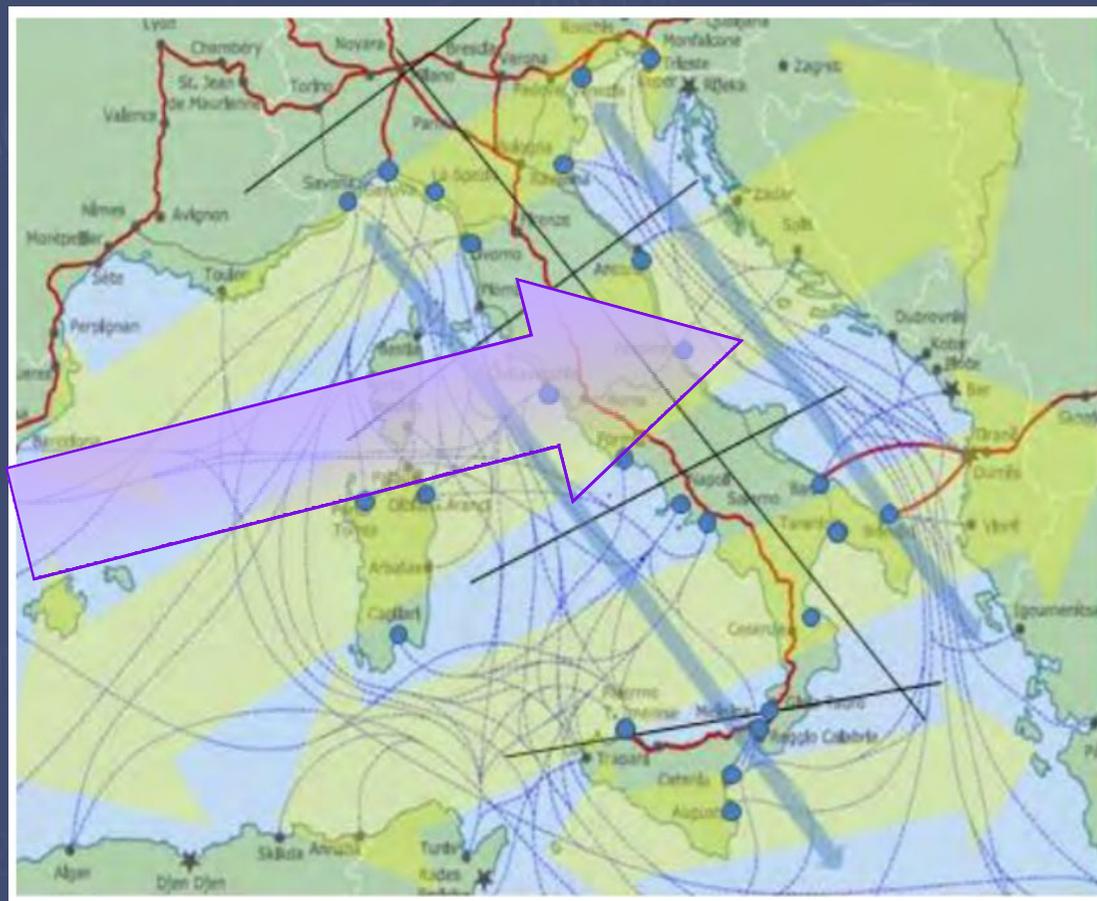
ACCESSIBILITÀ FERROVIARIA-STRADALE-MARITTIMA



ACCORDI SPECIFICI PER SVILUPPO ULTIMO E PENULTIMO MIGLIO

Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti

Opportunità per spazi di autonomia rispetto Ten-T per portualità nazionale? Un esempio



Corridoi trasversali e longitudinali nelle relazioni mediterranee

Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti

Le ricadute ed i benefici dovuti all'accorpamento delle ex Autorità Portuali non sono sufficienti a sostenere i programmi di sviluppo infrastrutturale previsti dal PNSPL.

L'ottimizzazione delle risorse richiede la combinazione di *grant* con investimenti privati che si orientano verso le componenti che consentono un ritorno adeguato del capitale investito.

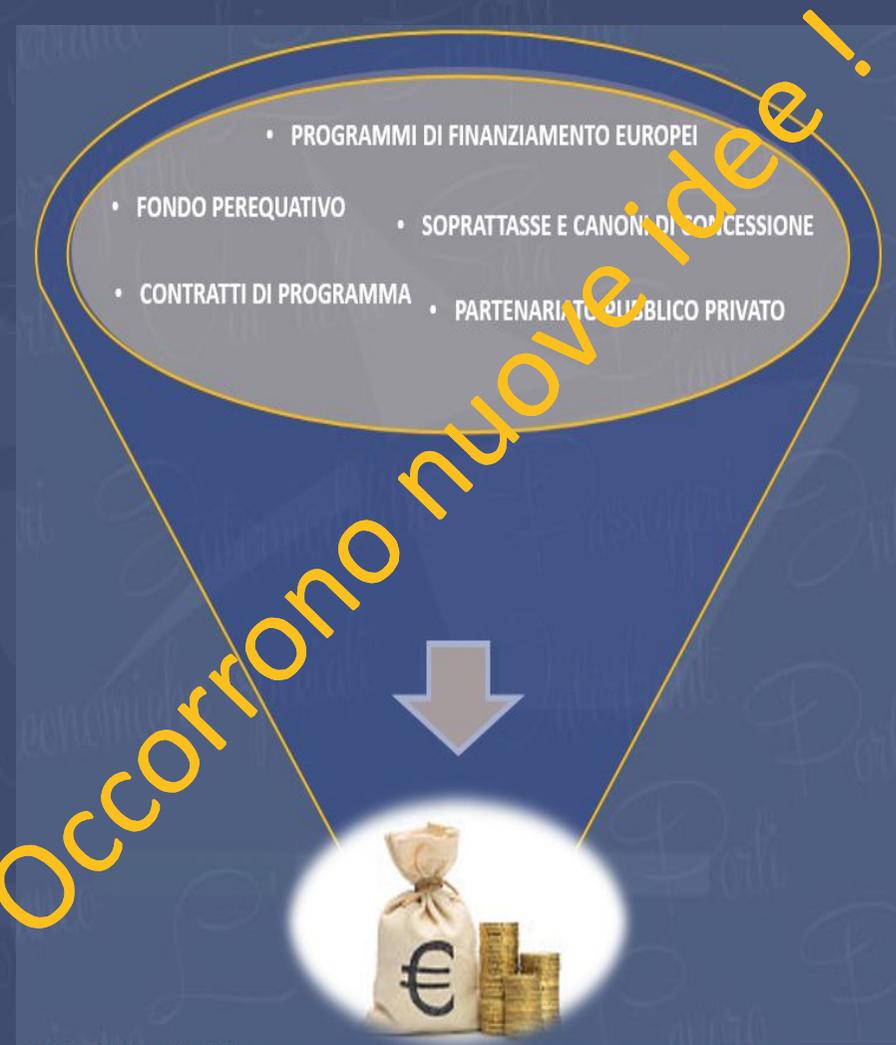
La programmazione in corso promuove in particolare il CEF *blending*, ponte fra i fondi CEF e il quadro di riferimento delle garanzie EFSI (Piano Juncker).

Da non trascurare gli strumenti di incentivazione come l'art. 18 LS 2012, i project bond, etc.....

Alla provvista finanziaria dovranno sempre di più partecipare le "entrate proprie" delle AdSP, tasse su merci e di ancoraggio, canoni di concessione demaniale, per autorizzazioni ed erogazione di servizi, redditi patrimoniali e vendita di beni .

L'art. 5, c. 8, L. 84/1994, consente soprattasse sulle merci e l'aumento dei canoni concessori per il finanziamento delle opere, e l'art. 18-bis di ricorrere a forme di PPP e stipulare contratti di finanziamento con istituti di credito, inclusa CdP.

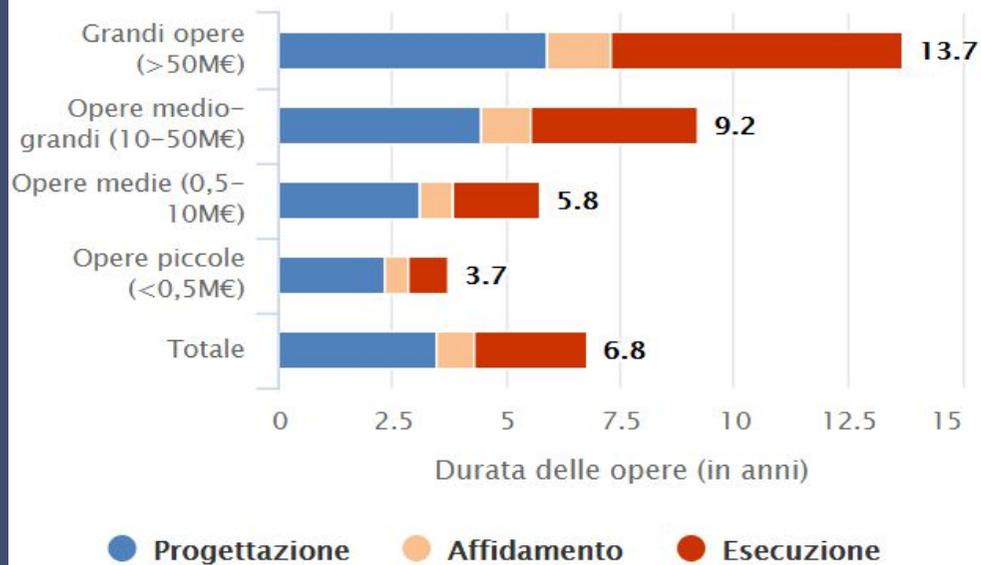
L'accesso al credito è condizionato dallo stato patrimoniale e dalla solidità e dimensione finanziaria. La aggregazione in AdSP avrebbe dovuto essere di aiuto, ma il riscontro sulle entrate non è sempre positivo, con il risultato di far perdere appeal al nuovo soggetto rispetto al mercato.



Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti

Tempi di attuazione per classi di costo e fasi

Settore: Altri trasporti



Agenzia per la Coesione Territoriale, Fonte dati: RGS/BDU, ACT/SGP

In ultimo a proposito di
DM ex art. 23, c. 3 CC e
DM ex art. 21, c. 8 CC

Se i tempi sono quelli in figura tutto quanto discusso sopra perde di significato.

E' indispensabile **semplificare** le attuali previsioni circa i contenuti dei **livelli di progettazione** e degli **strumenti di pianificazione**, nonché le **procedure approvative**, intervenire **sull'accesso al contenzioso**, sfruttare ogni **strumento innovativo** introdotto dal nuovo CC

Assemblea Programmatica Pubblica Assopporti

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

PRSP e Waterfront

Carla Roncallo, Presidente AdSP del Mar Ligure Orientale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



PIANO REGOLATORE DI SISTEMA PORTUALE E WATER FRONT

OBIETTIVO SEMPLIFICAZIONE E CHIAREZZA

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Key Concepts

- Conferenza Nazionale di AdSP
- Connettere l'Italia e TEN-T
- Art. 22 del 169/2016
- Waterfront
- Trasformazione dei PRP Vigenti in PRSP.
- Pianificazione e gestione waterfront con i Comuni e CN Coordinamento.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Il Modello Unico di Port Community System

Daniele Rossi, Presidente AdSP del Mare Adriatico Centro - Settentrionale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Le AdSP, anche per rispondere alle esigenze del nuovo ruolo a loro assegnato, hanno deciso di fornire una risposta univoca alle oramai acclamate esigenze di digitalizzazione del settore dei trasporti e della logistica, dotando i porti di sistemi infotelematici per supportare le attività operative, amministrative ed autorizzative, al fine di semplificare e velocizzare, le attività istituzionali ed operative e meglio monitorare la security e la safety marittimo/portuale ed intermodale. Ciò, nella consapevolezza che la gestione efficiente di un sistema logistico deve rivolgersi non solo alla dotazione infrastrutturale materiale, ma anche all'ottimizzazione dei servizi di trasporto e delle informazioni.

Il MUPCS consente agli operatori delle Comunità Portuali ed intermodali di:

- scambiare, in sicurezza, dati ed informazioni per semplificare e velocizzare le attività marittimo/portuali ed intermodali, utilizzando anche i dati ed informazioni generate dalle altre Piattaforme Pubbliche
- utilizzare le informazioni operative ed istituzionali previste nel primo caso, ai fini di migliorare i controlli di sicurezza degli scali e del trasporto, attraverso l'utilizzo delle basi informative generate dai PCS e dalle tecnologie di controllo (varchi intelligenti)
- creare i presupposti progettuali per la definizione di un unico modello procedurale ed operativo per rispondere alle esigenze di sviluppo e di servizio del SUA anche a favore degli scopi e funzionalità dei primi due casi.

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

ASSOPORTI/Assoporti Servizi - in accordo con il MIT – hanno coinvolto le allora Autorità Portuali (AP) per ottenere il consenso all'avvio delle attività tese alla definizione di un Modello Unico che – oltre ad armonizzare e standardizzare lo scambio dati ed informazioni nei porti – consentisse la disseminazione dei PCS nei Porti, nel rispetto ed utilizzo dei PCS Locali esistenti.

In conclusione

Ragionare in termini di Modello Unico (sia per i PCS che per il SUA) può far immaginare scenari nei quali la standardizzazione dei processi e lo scambio informativo (sempre attuato nel rispetto dei doverosi e ragionevoli vincoli di riservatezza) rendano possibile per tutti gli operatori economici approcciare la logistica portuale italiana in maniera più coesa e uniforme a vantaggio dell'efficienza dei nostri porti.

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

La sostenibilità ambientale

Massimo Deiana, Presidente AdSP del Mare di Sardegna

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



QUADRO NORMATIVO *SHORE SIDE ELECTRICITY*

- *Direttiva UE 2014/94/EC (art. 4 comma 5)*
- *D.lgs 257/2016 (art 4 comma 7)*



Entro il 31 dicembre 2025 ,in tutti i porti con priorità nei porti che fanno parte della rete TENT, verranno installati degli impianti shore side electricity, tranne nei casi in cui i costi siano sproporzionati ai benefici, inclusi i benefici ambientali

LNG

- *Direttiva UE 2014/94/EC (art 6 comma 1)*
- *D.lgs 257/2016 (art 6 comma 1)*



Attraverso i rispettivi quadri strategici nazionali, gli Stati membri assicurano che, entro il 31/12/2025, nei porti marittimi sia realizzato un numero adeguato di punti di rifornimento per il LNG per consentire la circolazione di navi adibite alla navigazione interna o navi adibite alla navigazione marittima alimentate a LNG nella rete centrale della TEN-T. Gli Stati membri cooperano, se del caso, con gli Stati membri confinanti per assicurare l'adeguata copertura della rete centrale della TEN-T.

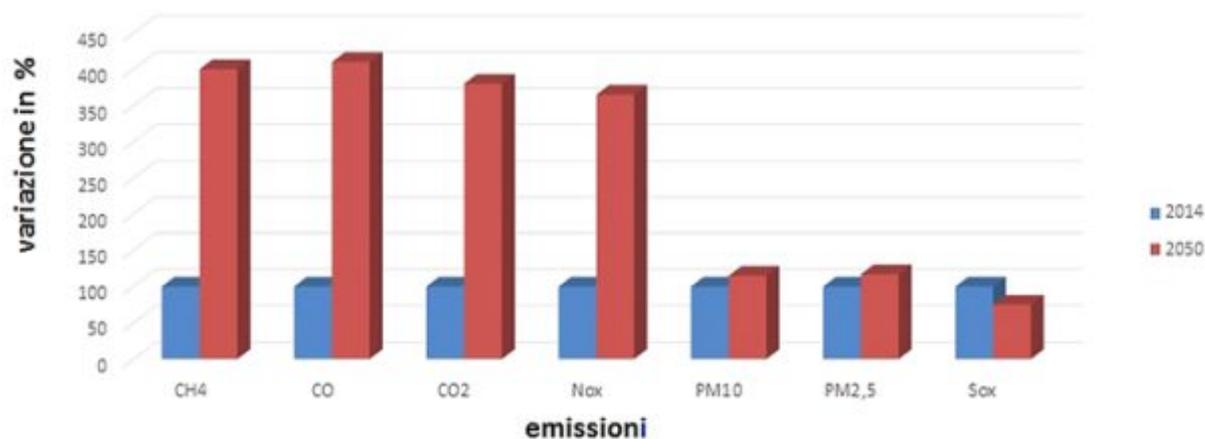


Dlgs 4 agosto 2016 n.169 (art 5 introduce art 4 bis alla legge 84/94) →

«La pianificazione del sistema portuale deve essere rispettosa dei criteri di sostenibilita' energetica ed ambientale, in coerenza con le politiche promosse dalle **vigenti direttive europee in materia**. A tale scopo, le Autorità di sistema portuale promuovono la redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2.»

Direttiva UE 2016/802 (Art 6) relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi → «Gli Stati membri adottano tutte le misure necessarie affinché, nelle rispettive acque territoriali, zone economiche esclusive e zone di controllo dell'inquinamento, non siano utilizzati combustibili per uso marittimo con un tenore di zolfo superiore in massa a: 3,50 % a partire dal 18 giugno 2014; 0,50 a partire dal 1 gennaio 2020»

Aumento emissioni nei porti 2014-2050



Fonte: Studio Environmental Issue Medcruise



IMPERATIVO DI SCENARIO

- Non esiste alternativa, sia dal punto di vista normativo, sia dal punto di vista di responsabilità sociale.**
- Fare scelte sulla base della normativa ambientale verso un sistema strutturalmente e economicamente più virtuoso.**



LA STRADA SEGNATA

- **Obiettivi chiari**
- **Percorso chiaramente indicato**

COLD IRONING o LNG

CREARE UN PIANO DI AUTOSUFFICENZA ENERGETICA PORTUALE

SELF GENERATION

(ENERGIA ELETTRICA DA FONTE RINN.)
EOLICO, SOLARE, MOTO ONDOSO

SMART LIGHTING

(TECNOLOGIE LED)

SMART MOBILITY

(MACCHINE ELETTRICHE)



COLD IRONING- Shore side electricity

- Infrastrutturazione elettrica delle banchine portuali e conseguente utilizzo dell'energia elettrica per l'alimentazione delle navi in sosta
- **Benefici ambientali** → riduzione dell'inquinamento acustico (90-120 dB), riduzione inquinamento dell'aria nelle zone limitrofe al porto (50% CO₂, 99% CO, N₂o oltre il 50 %)
- **Insatallabilità** → *su tutti i tipi di banchine*
Presentazione da parte della ADSP al gestore di rete di una richiesta di connessione alla frequenza di alimentazione per ogni banchina da elettrificare.
- Predisposizione di un preventivo per l'erogazione del servizio di connessione e del servizio di conversione della frequenza della fornitura e l'individuazione del punto di consegna in prossimità della banchina.
- **Costi** → mediamente €. 18.000.000 per banchina crociere, €.6.000.000 per banchina ferry

(fonte : Case Study porto di Civitavecchia)



LNG

Infrastrutturazione che permette di usare il gas liquido liquefatto come fonte di carburante sulle navi .

Attualmente ci sono 75 navi a LNG operative, più altre 85 in fase di costruzione” (*fonte* : Gerd-Michael Würsig, *Business Director* della *DNV GL LNG-fueled Ships*)

Paragonate alle navi alimentate in modo convenzionale, hanno un basso consumo di carburante e una riduzione delle emissioni di zolfo del 97%.

Benefici ambientali → riduzione di CO2 50 % - riduzione di PM 97,4%

Installabilità → su tutti i tipi di banchina

Costi

deposito costiero capacità 50.000 metri cubi :	€ .80.000.000
deposito costiero capacità 10.000 metri cubi :	€ .30.000.000

(*fonte* : Liquimet, Isgas)

PROSPETTIVE LNG PER LE CROCIERE

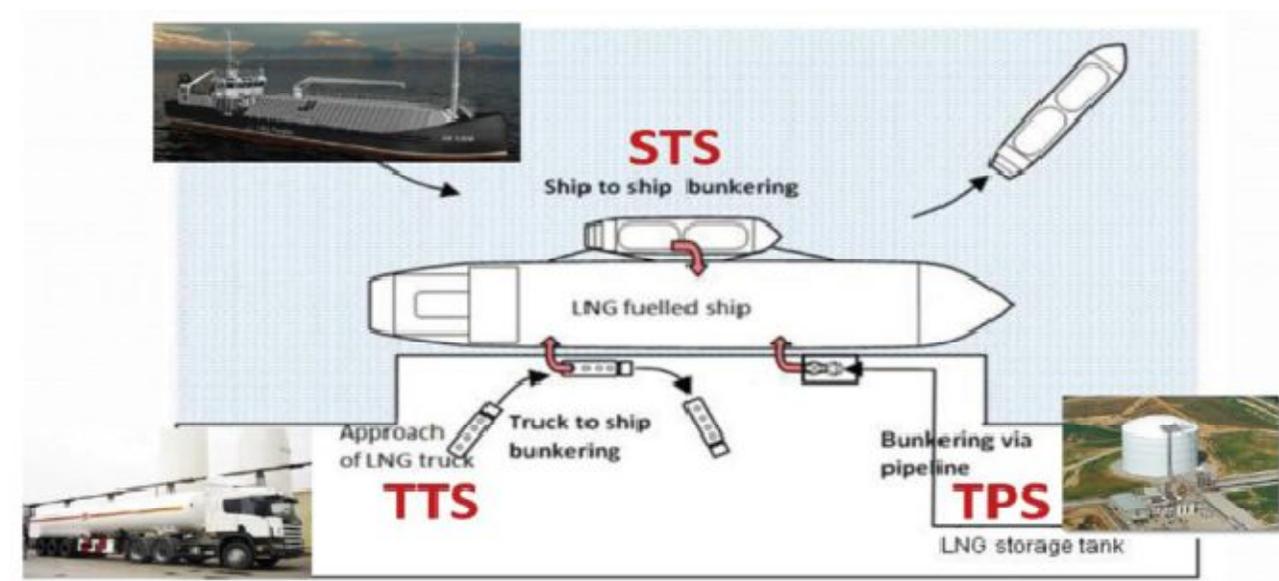
FABBISOGNO DI UNA CROCIERA MEDIA 2000 PAX

Esempio → Aida Nova fino a 3000 metri cubi di LNG
Esempio → WORLD SHIP fino a 6000 metri cubi di LNG

COSTRUZIONE DI ALCUNE NUOVE CROCIERE A LNG

MSC	SHIP CLASS WORLD	pax 6000	ANNO 2022
ROYAL CARIBBEAN	ICON CLASS	pax 5000	ANNO 2022
COSTA	COSTA SMERALDA	pax 6.500	ANNO 2019

LNG → modalità di rifornimento: STS, TTS, TPS





PLUS / MINUS

COLD IRONING

PLUS → Costi relativamente sostenibili
Impatto ambientale contenuto

MINUS → Difficoltà ad usare fonti rinnovabili meno impattanti per quantità di energia necessaria al fabbisogno di alcuni tipi di grandi navi (es. crociera)

LNG

PLUS → Possibilità di soddisfare il fabbisogno di tutti i tipi di navi

MINUS → Costi più elevati
Impatto ambientale importante



ADOTTARE PIANI ENERGETICI CHE TENDANO ALLA MAGGIORE AUTOSUFFICIENZA POSSIBILE

- ❑ **RISPARMIO DI RISORSE ECONOMICHE DA UTILIZZARE IN
NUOVE INFRASTRUTTURE → LNG / COLD IRONING**
- ❑ **POLITICA INTEGRATA TRA ARMATORI E PORTI (task delle
Associazioni Di categoria)**
- ❑ **COINVOLGIMENTO del CLUSTER PORTUALE**

INTELLIGENZA UNICA Uniformità tra i porti italiani di un sistema di riduzione delle emissioni e dell'individuazione delle opzioni più efficaci

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

DI COSA I PORTI HANNO BISOGNO



Un sistema di sostegno per i porti che decidono di incentivare un «percorso virtuoso» per la riduzione delle emissioni.

(Case Study: Porto di Civitavecchia Decreto 121/2017 promozione di una maggiore efficienza ambientale ed energetica delle operazioni di trasporto relative al porto... art 3 navi GNL : scontistica)

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Il lavoro portuale

Rodolfo Giampieri, Presidente AdSP del Mare Adriatico Centrale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

3 MERCATI LAVORO PORTUALE

(sentenza Corte di Giustizia U.E. «RASO» 1998)

PRINCIPI COMUNITARI

1) MERCATO TERMINALISTI



ORDINAMENTO NAZIONALE

CONCESSIONARI ART. 18 L 84/94

2) MERCATO SERVIZI ALLE MERCI



IMPRESE PORTUALI AUTORIZZATE ART. 16

Imbarco/sbarco

servizi specialistici
accessori e complementari
(alle imprese portuali)

3) MERCATO FORNITURA
LAVORO TEMPORANEO



SOGGETTO EROGATORE LAVORO TEMPORANEO
ART. 17

FORNITURA LAVORO TEMPORANEO ART 17

Impresa selezionata con procedura
ad evidenza pubblica
(art. 17 comma 2)

Agenzia del lavoro promossa
dall'Autorità
(art. 17 comma 5)

N° 32 IMPRESE

N° 5 AGENZIE

3.000 DIPENDENTI

+ 17.000 dipendenti delle imprese portuali art. 16 e 18

TOT 20.000 LAVORATORI NEI PORTI ADDETTI AL SERVIZIO MERCI

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

DOMANDA DI FLESSIBILITA'

Esigenze continuamente variabili
connesse ad un ciclo operativo
condizionato da fattori esterni

- Condizioni meteo
- Tipologie di carico
- Tipologie di merci

Oscillazione di domanda di servizi
alle merci per effetto delle decisioni
strategiche delle compagnie di
navigazione e degli operatori logistici

In particolare per:

- Porti di transhipment
- Containers

CORRETTIVO AL D. LgsI n° 169/2016

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

L'Autorità potrà

ADOTTARE il piano dell'organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli art. 16, 17, 18
PREVIA DELIBERA DEL COMITATO DI GESTIONE SENTITA LA COMMISSIONE CONSULTIVA

VALORE STRATEGICO

Ricognizione dei fabbisogni lavorativi in porto

Non produce vincoli per le imprese portuali, fatti salvi i relativi piani di impresa e di traffico

Sulla base del piano dell'organico, il Presidente dell'Autorità ha la facoltà di adottare **PIANI OPERATIVI DI INTERVENTO** per il lavoro portuale finalizzati

- Alla formazione professionale
- Riqualificazione o riconversione

Assemblea Programmatica Pubblica Assoportiti

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Il transshipment

Andrea Agostinelli, Commissario AP di Gioia Tauro

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



Concept Note

Nuove tendenze nel modello logistico da hub&spoke a porto di destinazione, ruolo degli ocean carrier nei processi di acquisizione e gestione dei terminal portuali. Concorrenza dei porti del Mediterraneo meridionale (Grecia, Nord Africa, Spagna, Malta) e rispettivi modelli di governance. Attuale scenario del lavoro e conseguenze dell'automazione. Possibile trend: non solo movimentazioni ma opportunità legate all'assemblaggio e prima trasformazione delle merci in contenitori per incremento valore aggiunto servizi (il ruolo delle zes).

Items

Il ruolo delle AdSP rispetto ai fenomeni di cambio del paradigma logistico derivante dalla sovracapacità di stiva, dalle alleanze e dal basso livello dei noli. Portualità mediterranea concorrente e flessibilità nei modelli di governance. Date le conseguenze sul mercato del lavoro date dal contesto e dall'automazione dei processi di movimentazione, auspicabili interventi normativi per promozione attività di "banchina produttiva" per conferimento valore aggiunto ai servizi terminalistici attraverso l'assemblaggio e prima trasformazione delle merci in contenitori.

La logica del transshipment ha subito meno gli effetti della crisi del 2007 grazie al principio dell'hub&spoke, che per sua natura è anche a servizio di mercati geograficamente più lontani.

L'evoluzione della crisi, anche dal lato industriale, ha generato alcuni fenomeni importanti e consequenziali dal lato degli ocean carrier:

- la finanziarizzazione dello shipping
- il gigantismo navale
- la concentrazione oligopolista.

Questi tre fenomeni si sono incrociati con quattro fattori fondamentali:

- la concorrenza dei porti del nord Europa
- la concorrenza dei porti del nord Africa
- il crollo del prezzo dei noli marittimi
- l'aumento della capacità di stiva



In Italia il transshipment è in palese crisi. A Taranto prima, a Cagliari ultimamente, mentre a Gioia Tauro le scelte dell'operatore e la favorevole posizione geografica ha reso meno evidente gli effetti delle mutate condizioni economiche.

<Effetto principale: contrazione dei posti di lavoro, attenuato con l'istituzione delle Agenzie per il lavoro, a tutela delle comunità locali>

Analogamente, si rende necessario favorire servizi di valore aggiunto alle merci per una ripresa della centralità italiana nel settore del transshipment. Le Zes potrebbero rappresentare la risposta a questa necessità, per garantire la polifunzionalità degli scali.

Necessità

- accelerare una corretta programmazione e pianificazione centralizzata (come da PSNPL e Connettere l'Italia)
- evitare il fenomeno della sovracapacità di infrastrutture adibite al traffico contenitori
- Consolidamento della cabina di regia unica, per evitare di porre le AdSP in posizione di debolezza nei confronti delle "grandi alleanze del mare"
- realizzazione dei collegamenti di ultimo miglio ferroviario

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

I Passeggeri

Francesco M. di Majo, Presidente AdSP Mar Tirreno Centro - Settentrionale

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport

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 4980 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).

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



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 DLgs n.50/2016)

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



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 dei 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;

Assemblea Programmatica Pubblica Assoport



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'intero *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*;

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION



ASSOPORTI

12 Dicembre 2017
Scuderie di Palazzo Altieri

Assoporti dopo la riforma
Zeno D'Agostino, Presidente Assoporti

Assemblea Programmatica Pubblica Assoporti



Mappatura delle molteplici attività affidate ad Assoportri sia *ex-lege* che dallo statuto e dai propri associati nel tempo.

COMUNICARE ASSOPORTI:

- Servizi agli associati (predisposizione regolamenti quadro, lettura e analisi normative pertinenti, pareri associativi)
- Rapporti con istituzioni italiane e UE (Ministeri, Organismi centrali e dell'UE, Ambasciate)
- Collaborazioni e rapporti con altre associazioni (Cluster marittimo-portuale)
- Promozione/comunicazione nazionale e internazionale (manifestazioni ma anche nuovo sito istituzionale)
- Statistiche e Documenti /studi di approfondimento

Oltre ai compiti affidati *ex-lege come integrati dalla riforma* D.Lgs. 169/2016:

- ✓ Parte contrattuale CCNL di settore e rapporti OO.SS.
- ✓ Organizzazione e tariffe Servizi tecnico-nautici
- ✓ Funzioni di supporto tecnico alla Conferenza Nazionale di Coordinamento delle AdSP

Assoportri svolge primariamente il ruolo di interlocutore con i soggetti pubblici e privati in rappresentanza delle Autorità di Sistema Portuale offrendo, al contempo, informazioni di base sulla portualità nazionale anche al pubblico tramite il proprio sito web www.assoportri.it

La vita associativa è ricca di nuove iniziative per la portualità con riferimenti a compiti paralleli in Unione Europea. Adesso in considerazione del nuovo assetto della portualità vi è l'esigenza, anche, di una nuova impostazione di lavoro di squadra, che l'associazione sta già mettendo in atto, anche con la partecipazione diretta dei rappresentanti delle AdSP.

Assemblea Programmatica Pubblica Assoportri