



# BlueConnect

*Collegare le MI-PMI ai mercati marittimi a forte potenziale di crescita*

## Piano d'azione congiunto



*Il presente progetto è cofinanziato dall'Unione Europea e dal Fondo Europeo di Sviluppo Economico Regionale del programma Italia-Francia Marittima 2014-2020*

## Indice

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Contesto e obiettivi del progetto BlueConnect</b>            | <b>4</b>  |
| 1.1      | Contesto  | 4         |
| 1.2      | Obiettivi   | 4         |
| <b>2</b> | <b>Sintesi dei gruppi di lavoro</b>                             | <b>5</b>  |
| 2.1      | Gruppo di lavoro: Crociere e Traghetti                          | 5         |
| 2.2      | Gruppo di lavoro: Logistica                                     | 6         |
| 2.3      | Gruppo di lavoro: Nautica da Diporto e Yachting                 | 7         |
| <b>3</b> | <b>Piano d'azione</b>   | <b>10</b> |
| 3.1      | Infrastrutture portuali   | 10        |
| 3.1.1    | <i>Azioni a breve termine</i>                                   | 10        |
| 3.1.2    | <i>Azioni a medio termine</i>                                   | 11        |
| 3.1.3    | <i>Azioni a lungo termine</i>                                   | 11        |
| 3.2      | Collegamenti porto / città                                      | 12        |
| 3.2.1    | <i>Azioni a breve termine</i>                                   | 12        |
| 3.2.2    | <i>Azioni a medio termine</i>                                   | 12        |
| 3.2.3    | <i>Azioni a lungo termine</i>                                   | 12        |
| 3.3      | NUOVI SERVIZI   | 13        |
| 3.3.1    | <i>Azioni a breve termine</i>                                   | 13        |
| 3.3.2    | <i>Azioni a medio termine</i>                                   | 13        |
| 3.3.3    | <i>Azioni a lungo termine</i>                                   | 13        |
| 3.4      | Semplificazione e standardizzazione giuridiche e amministrative | 14        |
| 3.4.1    | <i>Azioni a breve termine</i>                                   | 14        |
| 3.4.2    | <i>Azioni a medio termine</i>                                   | 14        |
| 3.4.3    | <i>Azioni a lungo termine</i>                                   | 14        |
| <b>4</b> | <b>Conclusione</b>  | <b>15</b> |





## Elenco delle abbreviazioni

GdL: Gruppo di lavoro

GNL: Gas Naturale Liquefatto

BT: Breve termine

MT: Medio termine

LT: Lungo termine





## 1 Contesto e obiettivi del progetto BlueConnect

### 1.1 CONTESTO

Il progetto BlueConnect interessa 6 territori dell'area di cooperazione franco-italiana Interreg-MARITTIMO: Alpi Marittime, Corsica, Var, Liguria, Sardegna e Toscana.

Tale area comprende 4417,4 km di coste, ossia quasi il 7% delle coste europee e 298 porti dedicati al trasporto passeggeri, alle crociere, alla navigazione da diporto e allo yachting, oltre che al trasporto merci.

I porti sono equibratamente distribuiti sull'insieme dei territori del progetto: il 55% sul territorio italiano e il 45% in Francia, malgrado le forti differenze a livello strutturale e di sviluppo.

Il presente progetto prende avvio all'inizio del 2017, per un periodo di due anni, con la finalità di creare una vera e propria rete di economia blu per l'insieme dei territori interessati, mediante la creazione di un osservatorio dinamico dell'economia portuale transnazionale al fine di consentire la partecipazione attiva delle imprese, delle istituzioni e degli operatori del settore che concorrono al mantenimento e allo sviluppo delle attività marittime portuali.

In effetti, i porti – oltre a rappresentare un trait d'union tra i diversi territori – svolgono il ruolo di motore di sviluppo economico per i territori in cui sorgono. Devono pertanto individuare a monte le future sfide, sia in termini di sicurezza, di sostenibilità e di efficienza territoriale sia in termini di innovazione, per consentire agli operatori economici del mondo portuale di avere una visione costante della loro attività.

L'obiettivo dei 7 partner coinvolti è la partecipazione allo sviluppo economico dei territori facilitando l'accesso delle MI-PMI ai mercati collegati alle seguenti attività portuali:

1. Crociere e Traghetti;
2. Logistica;
3. Nautica da diporto e yachting.

Il progetto si sviluppa in tre fasi principali:

- Sviluppo dell'Osservatorio dell'economia portuale attraverso la raccolta di dati economici portuali nei porti dei territori partecipanti;
- Individuazione dei bisogni e delle opportunità di mercato per le MI-PMI, attraverso l'organizzazione di gruppi di lavoro su ciascuna delle tematiche sopra citate, consentendo la redazione di un piano d'azione;
- Il sostegno e lo sviluppo delle MI-PMI nei mercati a forte potenziale di crescita attraverso l'implementazione di voucher.

### 1.2 OBIETTIVI

Al fine di individuare, attraverso i dati raccolti in seno all'osservatorio portuale, i bisogni del porto del futuro e di comunicarli alle MI-PMI dei settori delle Crociere e dei traghetti, della logistica e della nautica da diporto e dello yachting, i partner del progetto hanno organizzato sei gruppi di lavoro (GdL).





Gli obiettivi dei GdL che si sono svolti sia mediante riunioni presenziali che virtuali per ciascuna tematica, erano la definizione dei bisogni dei settori emergenti, l'individuazione delle tendenze attuali, le nuove opportunità di mercato e i principi comuni di collaborazione.

L'obiettivo principale è l'analisi delle sfide portuali dell'area transnazionale allo scopo di attuare dinamiche che favoriscano l'implementazione di politiche di cooperazione al fine di dinamizzare le PMI e consentire uno sviluppo sostenibile delle infrastrutture e dei servizi portuali.

Tali obiettivi dovranno consentire, a termine, uno sviluppo dell'occupazione e una crescita economica sostenibile. Per favorire il raggiungimento di tale obiettivo, si è deciso di coinvolgere nel progetto l'insieme dei professionisti che si occupano di sviluppo portuale.

Le priorità e le sfide globali individuate nel corso del sondaggio qualitativo dell'osservatorio sono, in ordine d'importanza:

- Adeguamento e organizzazione dei porti;
- Qualità dei servizi / semplificazione delle procedure;
- Sviluppo delle attività portuali;
- Accessibilità delle aree portuali;
- Gestione dei conflitti d'uso / Specializzazione degli spazi;
- Gestione sostenibile delle aree portuali;
- Connettività dei porti.

Al fine di approfondire il dibattito sono stati invitati alcuni esperti del settore.

## 2 Sintesi dei gruppi di lavoro

L'obiettivo principale dei GdL è la redazione di un piano d'azione congiunto che definirà come strutturare un porto più sostenibile, più smart e più sicuro.

In effetti, le aree portuali sono sempre meno accette da parte delle popolazioni rivierasche, mentre invece si tratta di strumenti storici ed essenziali allo sviluppo economico dei territori.

### 2.1 GRUPPO DI LAVORO: CROCIERE E TRAGHETTI

Il primo gruppo di lavoro: Traghetti e Crociere, si è riunito due volte, prima a Bastia, il 7 novembre 2017, poi in teleconferenza il 12 dicembre 2017.

Dopo una breve panoramica da parte di ogni partner sulle potenzialità territoriali in questi due settori marittimi, la discussione ha portato alle seguenti conclusioni:

- **Per quanto riguarda l'attività "Traghetti"**: sono state sottolineate la mancanza di collegamenti marittimi tra l'Italia e la Francia continentali e il potenziale dei collegamenti in triangolazione con le isole della Sardegna e della Corsica.

E' stato evidenziato, inoltre, che l'interconnessione marittima tra la Corsica e la Sardegna, che distano solo 17 km tra Bonifacio e Santa Teresa di Gallura, è considerata un punto debole mentre potrebbe essere un potenziale di sviluppo intercontinentale.

Sono stati individuati i seguenti bisogni in materia di servizi:





- Servizi alle navi: innanzi tutto il bunkeraggio e il rifornimento di combustibili alternativi come il GNL o la realizzazione di scrubber (con i servizi industriali e i servizi congiunti di disinquinamento dei residui di lavorazione a terra);
  - Servizi ai passeggeri: servizi legati al trasferimento e al transito della clientela di passaggio sul nodo portuale (punti info, deposito bagagli, servizi di stazione marittima);
  - Servizio di promozione e ideazione di itinerari turistici: attraverso la creazione di prodotti che permettano ai turisti e ai clienti di conoscere le potenzialità del territorio (escursioni, mini crociere, visite ecc.);
  - Servizi di trasporto intraportuale: attraverso l'organizzazione del transfert di passeggeri, noleggio auto, collegamenti con il trasporto pubblico terrestre e aereo (HUB);
  - Servizi pubblici, collegati al ruolo dell'Autorità pubblica concedente, per l'ottimizzazione dell'efficienza della gestione delle infrastrutture di trasporto (info mobilità, sicurezza ecc.).
- **Per quanto riguarda l'attività "Crociere":** il problema delle infrastrutture portuali di accoglienza delle navi ormeggiate è rilevante, infatti per le navi di dimensioni sempre più importanti sia per stazza che per numero di crocieristi trasportati, la possibilità di attracco in sicurezza è uno dei parametri essenziali per i tour-operator.

Ciò impone alle città che non hanno infrastrutture adeguate di ricercare delle soluzioni "di nicchia" con unità compatibili con le installazioni portuali in loro possesso.

Considerato il contesto geopolitico internazionale, tutti i gestori portuali sentono la necessità di migliorare il controllo dei passeggeri, pur informandoli in merito all'esistenza e all'importanza di tali controlli. In tal senso, l'info-mobilità, in quanto servizio di supporto ai crocieristi, mostra ancora un potenziale di crescita. Tutti notano anche il rapporto con gli operatori internazionali, gli unici a detenere il controllo dei flussi crocieristici programmando la sosta in un porto piuttosto che in un altro. Il progetto BlueConnect potrà pertanto aiutare le PMI a strutturare un'offerta innovativa per il mercato delle crociere, attualmente molto concentrato, riflettendo su una pianificazione congiunta dei servizi a livello franco-italiano. Tali servizi potranno riguardare la promozione del marketing, delle visite e delle escursioni congiunte nei vari scali delle navi da crociera, i servizi di accoglienza nelle stazioni marittime e tutto questo coinvolgendo le PMI in un'offerta permanente.

Per quanto riguarda le imprese, soprattutto le PMI, si tratta dunque di strutturare un'offerta di servizi nel corso di tutto l'anno, superando la stagionalità e la specificità dei servizi legati a questi periodi.

## 2.2 GRUPPO DI LAVORO: LOGISTICA

Il gruppo di lavoro Logistica si è riunito il 15 novembre a La Spezia (IT) e in teleconferenza il 14 dicembre.

Dopo l'analisi delle strutture spaziali e sociologiche di ciascun porto e i dati su base regionale, sono apparse alcune differenze sostanziali tra i vari porti e i vari tipi di traffici esistenti.

In particolare, poiché il trasporto di carichi tra la Corsica e il continente è effettuato principalmente da navi da carico miste (passeggeri-merci), sono stati evidenziati dei bisogni specifici legati spesso più al traffico passeggeri che alla logistica merci "standard".





L'aumento dei traffici marittimi mediterranei e la creazione di "autostrade del mare" obbligano gli operatori portuali a diversificare ed aumentare i propri servizi o ad "innovare" per l'attuazione di nuovi servizi.

In effetti, l'aspetto ambientale con l'impatto dell'inquinamento visivo costringe a prospettare l'utilizzo di nuovi combustibili quali il GNL e dunque a pianificare il rinnovamento o la riqualificazione delle infrastrutture come l'adeguamento dei terminali di rigassificazione e la costruzione di depositi sulla costa in aree vincolate in considerazione della geografia costiera dell'area MARITTIMO.

La nozione di hinterland è apparsa di grande rilevanza soprattutto per i porti continentali italiani e francesi, che devono inglobare nell'area portuale delle ubicazioni geografiche più estese dei territori di immediata prossimità (per l'area portuale di La Spezia, l'hinterland arriva fino a Milano attraverso i collegamenti ferroviari e, per quanto riguarda Tolone, l'hinterland potrebbe coprire la totalità dell'area fluviale del Rodano). In concomitanza con la nozione di hinterland, quella di "sharing economy" assume un'importanza sempre più grande a causa dell'aumento dei flussi nelle aree vincolate.

Il concetto di cabotaggio e di unità marittima di trasporto multi prodotto è stata ricordata anch'essa per i trasporti specifici di prodotti in polvere (cemento) che non sono noleggiabili per il viaggio di ritorno.

Sono state discusse anche altre tematiche, quali la viabilità urbana e la gestione dei flussi di informazioni in entrata e in uscita dai porti.

Si potranno pertanto individuare le PMI che potranno svolgere i servizi informativi sui dati mediante uno scambio di informazioni dei dati tra Italia e Francia nonché la redazione di un libro bianco. Quest'ultimo dovrebbe servire da strumento di riflessione globale che permetta di informare le diverse istanze competenti, sia a livello regionale che transnazionale, sulle problematiche inerenti lo sviluppo delle strutture portuali, apportando comunque indicazioni tecniche e tecnologiche che permettano di sciogliere alcuni nodi fondamentali.

Sono stati individuati i seguenti bisogni in materia di servizi:

- Per le infrastrutture: adeguamento delle infrastrutture portuali, gestione ambientale delle aree portuali e utilizzo del GNL come carburante, dragaggio. Decongestione dei porti nelle aree geografiche soggette ad un flusso eccessivo di traffico. Studio delle varie modalità di collegamento con l'hinterland;
- Innovazione: interoperabilità, info mobilità e digitalizzazione delle procedure e informatica del processo logistico, messa in sicurezza e tracciabilità delle merci. Cambiamento di attività da "addetto alla spedizione e alla movimentazione" a "fornitore di servizi a valore aggiunto"; Realizzazione di un sistema open data per mettere a disposizione una serie di dati portuali alle imprese che intendano sviluppare servizi digitali che permettano il maggiore sviluppo degli scambi tra Italia e Francia;
- Internazionalizzazione: rapporti commerciali con i principali operatori del trasporto marittimo a livello internazionale.

### **2.3 GRUPPO DI LAVORO: NAUTICA DA DIPORTO E YACHTING**

Il gruppo di lavoro Nautica da Diporto e Yachting si è riunito a Cannes il 28 novembre ed ha effettuato una videoconferenza il 19 dicembre.





Il settore riveste un'importanza cruciale per le attività dell'area MARITTIMO, che conta 250 porti per 100.521 posti.

Come per gli altri GdL, i più importanti punti affrontati sono stati in primo luogo:

- L'organizzazione degli spazi portuali;
- L'accessibilità delle aree portuali;
- La semplificazione delle procedure amministrative e tecniche di accesso ai vari servizi portuali.

Ciascun territorio, attraverso l'intervento dei partner e degli esperti invitati, ha poi precisato le proprie priorità e i servizi e le innovazioni attesi. Le poste in gioco comuni ricordate dai partecipanti evidenziano le seguenti priorità:

- Strumenti digitali: per un'offerta turistica comprendente l'area portuale e il relativo retroterra per l'insieme degli utenti. Uno strumento per la gestione fisica dei porti al fine di alleggerire gli atti amministrativi e di promuovere l'animazione nel turismo nautico favorendo l'uniformazione delle esigenze amministrative in tutti i porti transfrontalieri. Tale miglioramento comprende: un'offerta di servizi digitali condivisa e adeguata alla diversità dei porti; la semplificazione e l'unificazione delle procedure amministrative per i clienti; l'adeguamento all'evoluzione della clientela e alle nuove modalità di consumo; il potenziamento della sicurezza; la gestione ambientale. La qualità dell'accoglienza nei porti deve conciliare le nuove tecnologie con il contatto umano;
- "Cassaforte digitale" che riunisca l'insieme dei documenti importanti in uno spazio online reso sicuro;
- Servizi correlati: gestione e animazione territoriale;
- Integrazione del porto nelle strategie di sviluppo delle città, mediante l'adeguamento delle infrastrutture, delle attrezzature e dei servizi portuali ai nuovi sviluppi: ottimizzazione degli spazi, acque di superficie, pescaggio; organizzazione della convivenza delle attività portuali, creazione di porti secchi per le navi di piccole dimensioni;
- Approfondimento degli aspetti giuridici della proprietà dell'imbarcazione, considerato il fatto che sono presenti meno acquirenti di navi e quindi meno proprietari; il fenomeno della multiproprietà delle imbarcazioni è molto frequente. La difficoltà che si oppone al successo della multiproprietà nel settore nautico dipende dal fatto che esiste spesso un rapporto emotivo tra l'armatore e la propria imbarcazione, il che costituisce un ostacolo alla condivisione della proprietà. Il noleggio potrebbe rappresentare una soluzione alternativa;
- Incentivazione del turismo portuale: Il porto turistico deve essere considerato una porta d'ingresso del territorio e pertanto devono essere migliorati i servizi di informazioni e i collegamenti del porto con le attrazioni turistiche del territorio, anche se situate a distanza. Il navigatore da diporto deve essere incoraggiato a restare sul territorio e ad abbandonare il proprio ruolo di navigatore in rapido transito.

Tutti i partecipanti al GdL hanno notato la necessità di una visione in prospettiva di queste attività, che differenzia chiaramente la navigazione da diporto dallo yachting, essendo molto diverse le esigenze e l'impatto sul territorio delle due attività. In effetti, lo yachting presenta imbarcazioni di dimensioni







sempre più grandi, e la funzione “noleggio”, sempre più frequente, è più vicina alla “crociera di nicchia” che allo yachting tradizionale.





### 3 Piano d'azione

Come dimostrato dal complesso dei GdL, le tematiche ricorrenti che preoccupano i partner e i gestori dei porti e delle aree portuali del territorio coperto dal progetto BlueConnect sono i seguenti:

1. La modernizzazione delle infrastrutture portuali;
2. I collegamenti porto/città;
3. I nuovi servizi da mettere in opera in considerazione delle navi (sagoma, carburante ecc.), delle norme ambientali, dei cambiamenti geopolitici (sicurezza, tracciabilità, immigrazione ecc.) e per favorire l'accettazione da parte della popolazione residente;
4. Semplificazione e standardizzazione degli obblighi amministrativi nell'area del Mediterraneo occidentale.

Bisogna notare che questo aspetto si evidenzia soprattutto per lo yachting, ma è ricordato anche nelle riflessioni del GdL Logistica (in effetti, i trasporti di merci e passeggeri sono strettamente collegati nell'area MARITTIMO) per quanto riguarda le crociere, le procedure internazionali sono già molto elaborate a livello dei tour operator come anche delle compagnie marittime specializzate.

Essendo l'obiettivo del programma BlueConnect quello di aiutare le PMI innovative a svilupparsi nell'economia "blu" dei porti e delle aree portuali, il presente piano d'azione sarà orientato in funzione degli strumenti da mettere in atto per realizzare i progetti e quindi di pertinenza operativa nel quadro temporale del progetto.

#### 3.1 INFRASTRUTTURE PORTUALI

Anche se in funzione dell'attribuzione degli spazi alle varie filiere portuali queste ultime non presentano le stesse necessità né in termini di spazi né di mezzi, possiamo comunque valutare le azioni prioritarie a breve, medio e lungo termine (BT, MT, LT)

##### 3.1.1 Azioni a breve termine

Tali azioni saranno analizzate per filiera, così come convalidate dai vari GdL:

##### 3.1.1.1 Traghetti e Crociere

- Aggiornamento dei servizi WIFI;
- Studio dei flussi di trasporto passeggeri e merci, essendo i traghetti adibiti a trasporto misto;
- Miglioramento dei servizi di sicurezza portuale;
- Miglioramento delle condizioni di accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta.

##### 3.1.1.2 Logistica

- Condivisione di esperienza e di cultura portuale, dall'Italia alla Francia, soprattutto mediante la redazione del Libro Bianco.

##### 3.1.1.3 Nautica da Diporto e Yachting

- Integrazione del porto nelle strategie di sviluppo delle città;
- Analisi delle differenze nella gestione dei porti e degli strumenti informatici esistenti al fine di convalidare o di ottimizzare, o anche di suggerire la creazione di un nuovo strumento informatico conforme e comune ai porti dell'area transnazionale.





### 3.1.2 Azioni a medio termine

#### 3.1.2.1 Traghetti e Crociere

- Realizzazione di strumenti software che consentano la fluidificazione dei flussi in entrata e in uscita dai porti;
- Nuovi collegamenti multimodali tra i siti (p.e. rapporti tra Corsica e Sardegna per scambi commerciali);
- Mettere in opera collegamenti tra l'Italia e la Francia continentali e con le isole (Corsica, Elba, Sardegna) allo scopo di accrescere il potenziale del traffico traghetti misto passeggeri e carico merci;
- Analizzare i nuovi servizi dedicati alle imbarcazioni, soprattutto il bunkeraggio e il rifornimento con combustibili alternativi, quali GNL o idrogeno a lungo termine;

#### 3.1.2.2 Logistica

- Analizzare i mezzi strutturali necessari per attrezzare i terminali logistici di dotazioni atte ad utilizzare il GNL come carburante alternativo;
- Sviluppare strumenti informatici che consentano l'interoperabilità tra i sistemi portuali dell'area;
- Sviluppo di strumenti informatici comuni che permettano la messa in sicurezza, la tracciabilità e la gestione ottimale dei flussi sia durante il trasporto delle merci che durante lo stoccaggio.

#### 3.1.2.3 Nautica da Diporto e Yachting

- Facilitare la gestione ambientale dei porti: collettamento delle acque di scarico mediante pompa mobile, analisi e monitoraggio comune della qualità delle acque, vivai nelle vicinanze dei porti, accompagnamento delle navi alla fine della loro vita utile;
- Strumento informatico che permetta l'interoperabilità della gestione dei porti turistici dell'area transnazionale;
- Creazione "Rotte di eccellenza".

### 3.1.3 Azioni a lungo termine

#### 3.1.3.1 Traghetti e Crociere

- Riqualificazione delle infrastrutture indispensabili mediante la realizzazione di strutture ideate per accogliere i nuovi edifici sia per i Traghetti che per i piroscafi (banchine, diga, gavitelli ecc.).

#### 3.1.3.2 Logistica

- Adeguamento delle infrastrutture portuali e miglioramento delle infrastrutture stradali per permettere una migliore gestione dei flussi in entrata e in uscita dalle aree portuali;
- Creazione di veri e propri hub multimodali allo scopo di ridurre l'impatto stradale;
- Gestione degli spazi e delle aree di stoccaggio in un hinterland che non sia in prossimità delle aree portuali.

#### 3.1.3.3 Nautica da Diporto e Yachting

- Visione comune dell'evoluzione nel medio periodo in collegamento con l'incremento delle dimensioni delle navi e le nuove esigenze sociali e ambientali;
- Creazione di "porti a secco" all'interno dei porti turistici per imbarcazioni di piccola/media dimensione con accesso diretto a mare.





## 3.2 COLLEGAMENTI PORTO / CITTÀ

### 3.2.1 Azioni a breve termine

#### 3.2.1.1 *Traghetti e Crociere*

- Servizio di promozione e ideazione di itinerari turistici, ovvero servizi dedicati ai turisti e ai clienti dell'offerta territoriale (escursioni, mini crociere, visite ecc.)

#### 3.2.1.2 *Logistica*

- Sensibilizzazione della popolazione nei confronti dei benefici socioeconomici di un'industria marittimo-portuale;
- Gestione ambientale nelle attività e nei progetti logistici.

#### 3.2.1.3 *Nautica da Diporto e Yachting*

- Realizzazione di uno strumento informatico interattivo che consenta ai diportisti di conoscere i punti d'interesse della città e i mezzi esistenti per raggiungerli;
- Servizio di promozione e ideazione di itinerari turistici, ovvero servizi dedicati ai turisti e ai clienti dell'offerta territoriale (escursioni, mini crociere, visite ecc.)
- Creazione di servizi per il trasporto a breve distanza, il quale permetta ai diportisti l'agevole raggiungimento di mete adiacenti l'infrastruttura portuale (noleggio biciclette e mezzi elettrici).
- Collegamenti con il mondo degli operatori marittimi (pescatori) per analizzare le interfacce di sinergie da attuare per aumentare l'attrattività dei porti turistici dell'area.

### 3.2.2 Azioni a medio termine

#### 3.2.2.1 *Traghetti e Crociere*

- Incentivazione ed effettuazione, in collaborazione con gli operatori turistici, di "mini crociere" a tema che consentano sia ai crocieristi che ai passeggeri dei traghetti di approfondire la conoscenza dell'hinterland.

#### 3.2.2.2 *Logistica*

- Organizzazione/fluidificazione dei traffici;
- Decongestione dei porti nelle aree geografiche soggette ad un flusso eccessivo di traffico: Sperimentazione del trasporto merci mediante tram, sviluppo della logistica urbana.

#### 3.2.2.3 *Nautica da Diporto e Yachting*

- Realizzazione di infrastrutture che consentano il collegamento città-porto senza impatto sul traffico stradale (piste ciclabili, strade pedonali, ecc.).

### 3.2.3 Azioni a lungo termine

#### 3.2.3.1 *Traghetti e Crociere*

- Creazione di porti specifici per traghetti e navi da crociera in grado di realizzare un hub multimodale con il complesso delle strutture di comunicazione, che permettano una gestione fluida dei passeggeri priva di potenziali impatti sulla struttura urbana (interconnessioni treno-aereo-tram-autobus-bicicletta).

#### 3.2.3.2 *Nautica da Diporto e Yachting*

- Strutturazione dei porti turistici come parte integrante dei punti d'interesse turistico della città.





### 3.3 NUOVI SERVIZI

#### 3.3.1 Azioni a breve termine

##### 3.3.1.1 *Traghetti e Crociere*

- Digitalizzazione dei servizi ai passeggeri, cioè ai clienti dei servizi collegati con il transfer e transito attraverso il nodo portuale (punto info, depositi bagagli, servizi della stazione marittima);
- Sviluppo di “crociere di nicchia” e di servizi di sostegno ai passeggeri nei porti e nelle città portuali;
- Attuazione di corsi di formazione qualificante per le persone incaricate dell’accoglienza e dell’accompagnamento dei crocieristi;
- Sviluppo di eventi “incentive” a bordo.

##### 3.3.1.2 *Logistica*

- Individuazione e valutazione dei flussi potenziali nell’area di cooperazione e tra i partner;
- Rafforzamento dei sistemi di sicurezza (gestione del rischio intenzionale) e di sicurezza (gestione del rischio accidentale).

##### 3.3.1.3 *Nautica da Diporto e Yachting*

- Servizi adeguati allo sviluppo dello yachting nel mediterraneo, dove si concentra la metà della flotta mondiale;
- Formazione degli operatori portuali per l’accoglienza e l’intrattenimento del diportista/turista .

#### 3.3.2 Azioni a medio termine

##### 3.3.2.1 *Traghetti e Crociere*

- Sviluppo del cabotaggio auspicato;
- Servizi misti di trasporto e logistica che potranno essere migliorati dalle PMI del settore sfruttando i collegamenti esistenti e le nuove linee marittime.

##### 3.3.2.2 *Logistica*

- Possibilità di creare un mercato interno nella zona di cooperazione per conoscere l’offerta e la domanda (ottimizzazione dei ritorni di flusso);
- Cambiamento di attività da “addetto alla spedizione e alla movimentazione” a “fornitore di servizi a valore aggiunto”;
- Censimento dei punti di riferimento efficienti sulle attività logistiche (realizzazione di un benchmarking Europa e Mondo).

##### 3.3.2.3 *Nautica da Diporto e Yachting*

- Realizzazione di strumenti e servizi che permettano un’accoglienza di livello “premium” o “5 stelle” nei porti dell’area transnazionale, con inoltre servizi “ambientali” che consentano di avere dei porti “a rifiuti zero”.

#### 3.3.3 Azioni a lungo termine

Per l’insieme dei settori, realizzazione di carburanti ed energie decarbonizzate per il complesso delle attività portuali.





### **3.4 SEMPLIFICAZIONE E STANDARDIZZAZIONE GIURIDICHE E AMMINISTRATIVE**

#### *3.4.1 Azioni a breve termine*

##### *3.4.1.1 Logistica*

- Analisi dei parametri differenziali di elaborazione dei flussi;
- Potenziamento dei sistemi di sicurezza (gestione dei rischi intenzionali e accidentali) delle merci e dei relativi flussi.

##### *3.4.1.2 Nautica da Diporto e Yachting*

- Analisi delle differenze procedurali tra i porti dell'area;
- Controllo e messa in sicurezza delle (piccole) imbarcazioni da diporto.

#### *3.4.2 Azioni a medio termine*

##### *3.4.2.1 Logistica*

- Interoperabilità tra i sistemi portuali.

##### *3.4.2.2 Nautica da Diporto e Yachting*

- Digitalizzazione e interoperabilità delle procedure e dei servizi.

#### *3.4.3 Azioni a lungo termine*

##### *3.4.3.1 Logistica*

- Armonizzazione delle procedure amministrative per l'insieme dell'area mediterranea.

##### *3.4.3.2 Nautica da Diporto e Yachting*

- Semplificazione e unificazione delle procedure amministrative per i fruitori del porto;
- Studiare una fiscalità europea per evitare la concorrenza sleale tra i porti dell'area mediterranea.

**In allegato un quadro ricapitolativo che riprende l'insieme degli obiettivi del piano d'azione**





## 4 Conclusione

L'analisi globale delle sfide e delle necessità dimostra che per l'area transnazionale del progetto BlueConnect, i problemi più gravi sono principalmente di due ordini:

- ✓ **La strutturazione dei porti e delle zone portuali**, che influisce direttamente sul territorio (sistemazione delle banchine, piattaforme ecc.) già molto vincolato e ambito in considerazione della geomorfologia dell'area. Per superare provvisoriamente questo "impasse tecnico", dovranno essere sviluppati nuovi strumenti informatici per fluidificare il complesso degli scambi e migliorare l'interoperabilità delle varie procedure. L'armonizzazione globale delle varie procedure nel quadro di ciascun settore è uno degli obiettivi che, a termine, potrebbe consentire l'intermodularità dei porti dell'area transnazionale, creando così le sinergie territoriali per uno sviluppo globale delle attività portuali in modo durevole e sostenibile;
- ✓ **L'interconnessione dei porti con le città d'accoglienza** deve essere potenziata, considerando maggiormente l'accettazione da parte delle popolazioni residenti, integrandole nelle città e nei territori attraverso uno sviluppo sostenibile e rispettoso dell'ambiente.

In un primo tempo sarà pertanto necessario effettuare gli studi di fattibilità dei vari strumenti da mettere in atto, senza trascurare una previsione economica e tecnologica per individuare e qualificare software e package informatici già esistenti sul mercato.

Inoltre, implementare i nuovi servizi di prossimità che permettano alle PMI di beneficiare dell'economia portuale attraverso progetti "semplici e diretti".

Infine, consentire la realizzazione di porti in "osmosi" con il proprio territorio, garantendo comunque la sicurezza dei vari flussi.





## APPENDICE





|                             | Breve termine  | Medio termine   | Lungo termine   |
|-----------------------------|--|---|---|
| INFRASTRUTTURE PORTUALI     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aggiornamento dei servizi WIFI;</li> <li>• Studio dei flussi di trasporto passeggeri e merci, essendo i traghetti adibiti a trasporto misto;</li> <li>• Miglioramento dei servizi di sicurezza portuale;</li> <li>• Miglioramento delle condizioni di accessibilità per i passeggeri a mobilità ridotta.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione di strumenti software che consentano la fluidificazione dei flussi in entrata e in uscita dai porti;</li> <li>• Nuovi collegamenti multimodali tra i siti (p.e. rapporti tra Corsica e Sardegna per scambi commerciali);</li> <li>• Mettere in opera collegamenti tra l'Italia e la Francia continentali e con le isole (Corsica, Elba, Sardegna) allo scopo di accrescere il potenziale del traffico traghetti misto passeggeri e carico merci;</li> <li>• Analizzare i nuovi servizi dedicati alle imbarcazioni, soprattutto il bunkeraggio e il rifornimento con combustibili alternativi, quali GNL o idrogeno in LT;</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Riquilificazione delle infrastrutture indispensabili mediante la realizzazione di strutture ideate per accogliere i nuovi edifici sia per i Traghetti che per i piroscafi (banchine, diga, gavitelli ecc.)</li> </ul>  |
| COLLEGAMENTI PORTO / CITTA' | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servizio di promozione e ideazione di itinerari turistici, ovvero servizi dedicati ai turisti e ai clienti dell'offerta territoriale (escursioni, mini crociere, visite ecc.)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivazione ed effettuazione, in collaborazione con gli operatori turistici, di "mini crociere" a tema che consentano sia ai crocieristi che ai passeggeri dei traghetti di approfondire la conoscenza dell'hinterland.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creazione di porti specifici per traghetti e navi da crociera in grado di realizzare un hub multimodale con il complesso delle strutture di comunicazione, che permettano una gestione fluida dei passeggeri priva di potenziali impatti sulla struttura urbana (interconnessioni treno-aereo-tram-autobus-bici).</li> </ul> |
| NUOVI SERVIZI               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitalizzazione dei servizi ai passeggeri, cioè ai clienti dei servizi collegati con il transfer e transito attraverso il nodo portuale (punto info, depositi bagagli, servizi della stazione marittima);</li> <li>• Sviluppo di "crociere di nicchia" e di servizi di sostegno ai passeggeri nei porti e nelle città portuali;</li> <li>• Attuazione di corsi di formazione qualificante per le persone incaricate dell'accoglienza e dell'accompagnamento dei crocieristi;</li> <li>• Sviluppo di eventi "incentive" a bordo.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sviluppo del cabotaggio auspicato;</li> <li>• Servizi misti di trasporto e logistica che potranno essere migliorati dalle PMI del settore sfruttando i collegamenti esistenti e le nuove linee marittime.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Per l'insieme dei settori, realizzazione di carburanti ed energie decarbonizzate per il complesso delle attività portuali.</li> </ul>  |

## Crociere e Traghetti

|                                     | Breve termine  | Medio termine  | Lungo termine   |
|-------------------------------------|--|--|---|
| INFRASTRUTTURE PORTUALI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Condivisione di esperienza e di cultura portuale, dall'Italia alla Francia, soprattutto mediante la redazione del Libro Bianco.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analizzare i mezzi strutturali necessari per attrezzare i terminali logistici di dotazioni atte ad utilizzare il GNL come carburante alternativo;</li> <li>Sviluppare strumenti informatici che consentano l'interoperabilità tra i sistemi portuali dell'area;</li> <li>Sviluppo di strumenti informatici comuni che permettano la messa in sicurezza, la tracciabilità e la gestione ottimale dei flussi sia durante il trasporto delle merci che durante lo stoccaggio.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Adeguamento delle infrastrutture portuali e miglioramento delle infrastrutture stradali per permettere una migliore gestione dei flussi in entrata e in uscita dalle aree portuali;</li> <li>Creazione di veri e propri hub multimodali allo scopo di ridurre l'impatto stradale;</li> <li>Gestione degli spazi e delle aree di stoccaggio in un hinterland che non sia in prossimità delle aree portuali (collegamento con il progetto precedente)</li> </ul> |
| COLLEGAMENTI PORTO / CITTA'         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Sensibilizzazione della popolazione nei confronti dei benefici socioeconomici di un'industria marittimo-portuale;</li> <li>Gestione ambientale nelle attività e nei progetti logistici.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Organizzazione/fluidificazione dei traffici;</li> <li>Decongestione dei porti nelle aree geografiche soggette ad un flusso eccessivo di traffico: Sperimentazione del trasporto merci mediante tram, sviluppo della logistica urbana.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Creazione di aree logistiche specifiche senza impatto ambientale sulla città</li> </ul>  |
| NUOVI SERVIZI                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Individuazione e valutazione dei flussi potenziali nell'area di cooperazione e tra i partner;</li> <li>Rafforzamento dei sistemi di sicurezza (gestione del rischio intenzionale) e di sicurezza (gestione del rischio accidentale).</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Possibilità di creare un mercato interno nella zona di cooperazione per conoscere l'offerta e la domanda (ottimizzazione dei ritorni di flusso);</li> <li>Cambiamento di attività da "addetto alla spedizione e alla movimentazione" a "fornitore di servizi a valore aggiunto";</li> <li>Censimento dei punti di riferimento efficienti sulle attività di logistica.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>utilizzo di carburanti ed energie decarbonizzate</li> </ul>  |
| SEMPLIFICAZIONE & STANDARDIZZAZIONE | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi dei parametri differenziali di elaborazione dei flussi;</li> <li>Potenziamento dei sistemi di sicurezza (gestione dei rischi intenzionali e accidentali) delle merci e dei relativi flussi.</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Interoperabilità tra i sistemi portuali.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Armonizzazione delle procedure amministrative per l'insieme dell'area mediterranea.</li> </ul>   |

## Logistica

|                                     | Breve termine  | Medio termine   | Lungo termine  |
|-------------------------------------|--|---|--|
| INFRASTRUTTURE PORTUALI             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Integrazione del porto nelle strategie di sviluppo delle città;</li> <li>Analisi delle differenze nella gestione dei porti e degli strumenti informatici esistenti al fine di convalidare o di ottimizzare, o anche di suggerire la creazione di un nuovo strumento informatico conforme e comune ai porti dell'area transnazionale.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Facilitazione della gestione ambientale dei porti: collettamento delle acque di scarico mediante pompa mobile, analisi e monitoraggio comune della qualità delle acque, vivai nelle vicinanze dei porti, accompagnamento delle navi alla fine della loro vita utile;</li> <li>Strumento informatico che permetta l'interoperabilità della gestione dei porti turistici dell'area transnazionale;</li> <li>Creazione di "strade d'eccellenza".</li> </ul> | <p>Visione comune dell'evoluzione nel medio periodo in collegamento con l'incremento delle dimensioni delle navi e le nuove esigenze sociali e ambientali; Creazione di "porti secchi" lontani dalle coste per le unità di piccole o medie dimensioni.</p> |
| COLLEGAMENTI PORTO / CITTA'         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di uno strumento informatico interattivo ad uso dei diportisti;</li> <li>Creazione di servizi che consentano l'accesso alla città senza impatto sulla rete viaria (noleggio biciclette, biciclette elettriche ecc.);</li> <li>Collegamenti con il settore degli operatori marittimi (pescatori) dell'area.</li> </ul>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di strutture fisiche che consentano il collegamento città-porto senza impatto sul traffico stradale (piste ciclabili, strade pedonali, ecc.).</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Strutturazione dei porti turistici come parte integrante dei punti d'interesse turistico della città, creando "collegamenti virtuosi" città-porto (edilizia ecocompatibile ecc.).</li> </ul>                        |
| NUOVI SERVIZI                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>Servizi adeguati allo sviluppo dello yachting nel mediterraneo, dove si concentra la metà della flotta mondiale;</li> <li>Formazione dei lavoratori portuali all'accoglienza al cliente.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di strumenti e servizi che permettano un'accoglienza di livello "premium" o "5 stelle" nei porti dell'area transnazionale, con inoltre servizi "ambientali" che consentano di avere dei porti "a rifiuti zero".</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>utilizzo di carburanti ed energie decarbonizzate</li> </ul>   |
| SEMPLIFICAZIONE & STANDARDIZZAZIONE | <ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi delle differenze procedurali tra i porti dell'area;</li> <li>Controllo e messa in sicurezza delle (piccole) imbarcazioni da diporto.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Digitalizzazione e interoperabilità delle procedure e dei servizi.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Semplificazione e unificazione delle procedure amministrative per i clienti;</li> </ul>   |

## Nautica da Diporto e Yachting