



Port Authority System of Center-North Tyrrhenian Sea

Identification of professional profiles and needs (3.1.1)

SMEs identification and engagement (3.1.2)

Civitavecchia, Italy

Luca, Lupi



Marseille Fos
Le port méditerranéen



شركة تطوير العقبة
AQABA Development Corporation



Port de Barcelona

Identification of professional profiles



AUTHORS

This document was prepared by:



Port Authority System of
Center-North Tyrrhenian
Sea

Molo Vespucci SNC,
00053 Civitavecchia, Italy



EXECUTIVE SUMMARY

The present document aims at illustrating the port ecosystem and in particular aims to define the professional figures and the relative level of training needed, within the Yep Med project.

But before proceeding in identifying profiles and related training needs, we need to define a reference framework.

This document hence consist of: a first section dedicated to notions, legislation and regulations of the maritime system, a second section dedicated to the port of Civitavecchia as a case study and a third section resuming results of study on Civitavecchia Port, using as a model for identification of professional profiles, the training gaps and some improvements proposal within the project.

The first section of this paper, focuses on the reference framework, meaning the port maritime system. This section provides the technical definitions needed for the study of such framework. We will then proceed to illustrate general data of the system. By instance, Italy has always been among the top nations in Europe in terms of volume of goods handled. The trend in volumes remained mostly constant, with peaks of over 500 millions tons; however in recent years, due to the economic crisis Italy has witnessed a slight decline.

The legislation that regulates the port maritime sector, is divided into three distinct levels: UE, national and regional legislation. The main regulations for reference, are:

- *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, Commissione Europea 2020;*
- *Regolamento Sportello Unico Doganale, direttiva UE 65/2010;*
- *Libro Bianco dei Trasporti del 2011;*
- *DPCM n. 12 del 2018, Istituzione delle ZES;*
- *Nuovo Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica del 2015;*
- *Piano Nazionale della Logistica;*
- *Proposta della Giunta Regionale del 2020 per la Blue Economy;*
- *Piano Operativo Triennale.*

The second section of this paper, focuses on the ports present in the Lazio Region and on the main reference values. The focus is on the Port of Civitavecchia, the largest of the three ports, before of Gaeta and Fiumicino. The port dates back to 108 AD, and is of course, a mix of historical and modern premises, both allowing the port activities to be carried out; for instance, the succession of different domains and wars, led to the destruction and reconstruction of a part of the port. In fact, there are 6 historical monuments and 28 modern docks in the Port of Civitavecchia. The current configuration includes an area used for freight traffic (north area) and an area used for passenger traffic (south area). To date, 50% of the goods handled are of the Ro-Ro type, followed by solid, liquid bulk goods. As for the transportation of people, 60% is attributable to cruise



activities; unfortunately, due to Covid-19, this percentage has decreased to 18% of the total.

Another aspect worthy of being treated in this section is the concept of Blue economy, the activities carried out in the port maritime sector and the measures to be implemented for the improvement and protection of the marine environment, i.e maritime transport, shipbuilding, fishing, both coastal and cruise tourism, etc. All the activities that use the sea, the coasts and the seabed must be weighed and measured with respect to the marine ecosystem.

Getting to the heart of the discussion, the third section of this paper, focuses on identifying the main professional figures that are working in the maritime-port system. Our aim is to investigate the skills possessed by the staff and then identify the critical issues.

The port ecosystem has a high concentration of companies working in different sectors. The working offer potential that this sector generates is enormous. Meaningful is the identification of the relationship between the activities that take place in the ports and the TVET. The Yep Med project, for instance, was born for this purpose and it involves seven countries on the Mediterranean.

In order to measure the skills and training level of the staff, a pilot survey was carried out on a sample of companies. The interviewed companies are a total of 10 and are employed in different sectors; each of them answered specific questions, such as:

Sizing of the company in terms of employees;

- Identification of their sector;
- Identification of the most relevant profiles;
- Measure the level of adaptation of skills to business needs.

After submitting the questionnaire and then collecting the data, it was possible to identify some deficiencies relating to training and formulate suggestions for improvement.

The first aspect is that of the relevant level of training: the majority of employees have high school or VET vocational qualifications. These figures are employed in different sectors: research and development, supplies and purchases, sales, graphics and marketing, administration and management.

Satisfactory but still improvable levels are:

- Adaptation of employee knowledge to the needs of the company;
- Employee knowledge update;
- General satisfaction with the level of knowledge and skills possessed by employees.

Identification of professional profiles



with regards to the aspects to be improved, we find: specific skills and the promotion of training initiatives. The companies are quite aligned and in general not satisfied about:

- Language skills
- Computer skills.

In order to improve these skills, for example, companies could organize language and IT courses, within its premises. Alternatively, incentivize enrolment in these courses through a financial contribution.

Even at the level of promotion of vocational training initiatives, companies do not well succeed. Most of them do not even know such initiatives. This is a symptom of an ineffective campaign, which can be rethought through disclosure by social or web channels.

Furthermore, 6 out of 10 companies do not have personnel with VET professional qualifications, as they do not align with the activities carried out in the company. 70% of their companies would consider hiring if they knew the figures better, further underlining the lack of promotion effectiveness.

Finally, the other relevant data, is that relating to the willingness of companies, to hire trainees or apprentices in dual training mode. The possibilities of introducing new techniques or practices linked to a more recent training, are thus automatically excluded.



INDICE

EXECUTIVE SUMMARY	0
Indice delle figure	6
Indice tabelle	8
INTRODUZIONE	9
IL PROGETTO YEP MED	11
DESCRIZIONE DEL PROGETTO	12
GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO	13
<i>LO SCENARIO DI RIFERIMENTO</i>	16
DEFINIZIONI GENERALI	17
LA DIMENSIONE DEL SETTORE MARITTIMO-PORTUALE	18
IL TESSUTO IMPRENDITORIALE NEL SETTORE	24
IL QUADRO NORMATIVO	27
LA NORMATIVA EUROPEA	28
LA NORMATIVA NAZIONALE	29
LA NORMATIVA REGIONALE	30
IL SISTEMA PORTUALE DELLA REGIONE LAZIO	32
I PORTI PRESENTI SUL TERRITORIO	33
TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA	36
TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI GAETA	43
TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI FIUMICINO	48
LA CONFIGURAZIONE E LA STRUTTURA DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA	50
L'AREA SUD DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA: IL TRAFFICO DEI PASSEGGERI	53
L'AREA NORD DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA: LA ZONA COMMERCIALE	54
IL SERVIZIO DI PORT MOBILITY	55
IL RILANCIO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA	56
LA BLUE ECONOMY	61
CONSIDERAZIONI PRELIMINARI	62
IL CONCETTO DI BLUE ECONOMY	63
LA RIPRESA ECONOMICA NELL'ERA DELLA BLUE ECONOMY	66
LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA	68



L'ATTIVAZIONE DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA NELLA REGIONE LAZIO.....	70
LE PROFESSIONI DEL MARE	75
GENERALITA' SULLE PROFESSIONI	76
ELENCO DELLE PROFESSIONI E DESCRIZIONE.....	81
IL SISTEMA DI FORMAZIONE PROFESSIONALE	90
LE MODALITA' DI FORMAZIONE PROFESSIONALE.....	91
L'ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE A SOSTEGNO DELLA FORMAZIONE PROFESSIONALE	94
ISTRUZIONE E FORMAZIONE: GLI ANDAMENTI OCCUPAZIONALI IN ITALIA .	100
IL SISTEMA DUALE VET IN ITALIA	107
LE INIZIATIVE VET IN ITALIA	110
LE INDAGINI SULLE FIGURE PROFESSIONALI	112
IL QUESTIONARIO.....	113
I RISULTATI DELL'INDAGINE	113
LE ESIGENZE INDIVIDUATE E LE PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO.....	124
BIBLIOGRAFIA	126
SITOGRAFIA.....	128



Indice delle figure

Figura 1	I paesi coinvolti nel progetto.....	13
Figura 2	I parametri del progetto.....	15
Figura 3	Le dimensioni percentuali della costa italiana	21
Figura 4	Le aree funzionali del porto di Civitavecchia	33
Figura 5	Le tipologie di traffico sul territorio laziale.....	34
Figura 6	Le aree funzionali del porto di Gaeta	35
Figura 7	Le aree funzionali del porto di Fiumicino	36
Figura 8	La movimentazione complessiva delle merci sul porto di Civitavecchia (2010-2020). Elaborazione su dati AdSP 2020.....	37
Figura 9	La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Civitavecchia (2019). Elaborazione su dati AdSP	38
Figura 10	La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Civitavecchia (2020). Elaborazione su dati AdSP	38
Figura 11	Il traffico percentuale di persone movimentate (2019). Elaborazione su dati AdSP	39
Figura 12	Il traffico percentuale di persone movimentate (2020). Elaborazione su dati AdSP	39
Figura 13	L'andamento delle rinfuse liquide e delle rinfuse solide (2010-2020).....	41
Figura 14	L'andamento del traffico contenitori e Ro-Ro (2010-2020).	42
Figura 15	L'andamento del traffico di passeggeri e crocieristi (2010-2020).....	42
Figura 16	La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Gaeta (2019)	44
Figura 17	La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Gaeta (2020)	44
Figura 18	Il traffico percentuale movimentato presso il porto di Gaeta (2020).....	45
Figura 19	La movimentazione complessiva delle merci sul porto di Gaeta (2010-2020).....	47
Figura 20	L'andamento delle rinfuse liquide e solide presso il porto di Gaeta (2010-2020)	47
Figura 21	L'andamento delle rinfuse liquide (2010-2020).	48
Figura 22	Il porto di Civitavecchia in un dipinto di epoca romana.....	50
Figura 23	Il Forte di Michelangelo a), la Porta Livorno b), la Darsena Romana c), il Molo ed il Lazzaretto d).....	51
Figura 24	Il porto di Civitavecchia oggi	51
Figura 25	La configurazione del porto di Civitavecchia	52
Figura 26	La dotazione del Porto di Civitavecchia	53
Figura 27	Le criticità strutturali del porto di Civitavecchia	58
Figura 28	L'isola di plastica nel Mar Tirreno	63
Figura 29	La Blue Economy: locandina promozionale	64
Figura 30	Gli obiettivi della Blue Economy.....	65
Figura 31	I settori di interesse della Blue Economy.....	65
Figura 32	Le attività coinvolte nella Blue Economy	67
Figura 33	Gli obiettivi della Regione Lazio nell'ambito della RIS3.....	72
Figura 34	Le professioni del mare	76
Figura 35	Il quadro gerarchico dei titoli professionali	79
Figura 36	Il percorso di avanzamento della carriera	81
Figura 37	Il Fondo per il sostegno alla formazione e all'istruzione	94



Figura 38	Il tasso di occupazione in età giovanile, 15-29 anni (2004-2020)	100
Figura 39	Il tasso di occupazione uomini e donne, 15-29 anni (2004-2020) Fonte: elaborazione su dati ISTAT	101
Figura 40	La percentuale di occupazione in età giovanile per tipologia di contratto. Fonte: elaborazione su dati Istat 2018.....	102
Figura 41	La percentuale di popolazione NEETs per fasce di età (2008-2019) Fonte: Eurostat	103
Figura 42	La percentuale di NEETs in Europa e in Italia 20-34 anni, 2019 Fonte: Eurostat 2020	104
Figura 43	La percentuale di NEETs 20-34 anni nei paesi europei anno 2019	104
Figura 44	La percentuale di NEETs in Italia e in Europa in relazione al livello di istruzione	105
Figura 45	La partecipazione maschile e femminile all'IFP in Italia e in Europa (2013-2017). Fonte: Eurostat 2018	106
Figura 46	La partecipazione all'IFP in Italia per fasce di età (2013-2017).	106
Figura 47	La percentuale di persone impiegate per qualifica professionale (2013-2017). Fonte: Eurostat 2018	107
Figura 48	La governance italiana sulla formazione professionale.	108
Figura 49	Le fasi dell'iniziativa Garanzia giovani	111
Figura 50	La ripartizione percentuale delle aziende in possesso di un dipartimento HR	114
Figura 51	La ripartizione percentuale delle aziende per numero di dipendenti.	114
Figura 52	La ripartizione percentuale delle aziende per settore di impiego	115
Figura 53	Il numero del personale dipendente per livello di studio conseguito	116
Figura 54	Le previsioni di assunzione delle imprese.	116
Figura 55	I settori di impiego per le assunzioni future.....	117
Figura 56	La ripartizione percentuale del personale dipendente per funzioni aziendali	117
Figura 57	Il livello di valutazione del personale per settore di impiego	118
Figura 58	La valutazione di alcuni aspetti.....	119
Figura 59	Il soddisfacimento di alcune abilità	120
Figura 60	Il livello di conoscenza delle iniziative di formazione professionale	120
Figura 61	La ripartizione percentuale del personale per qualifica	121
Figura 62	Le motivazioni di assenza di qualifiche VET nell'organico aziendale	121
Figura 63	La disponibilità delle aziende all'assunzione di profili con qualifiche professionali	122
Figura 64	Le iniziative di formazione	122
Figura 65	Le possibilità di assunzione dipendenti in formazione duale	123
Figura 66	Le possibilità di assunzione apprendisti in formazione duale.....	123
Figura 67	Le possibilità di partecipazione delle aziende dalle iniziative	124



Indice tabelle

Tabella 1	La classifica nazionale dei sistemi portuali europei negli anni 2007 e 2018	18
Tabella 2	Il traffico delle merci in Italia per tipologia (2005-2019).....	19
Tabella 3	La dotazione di infrastrutture portuale in Italia	21
Tabella 4	I movimenti portuali di merci nei principali scali nazionali in migliaia di tonnellate (2019) 22	
Tabella 5	I principali terminal operators nei porti italiani.....	25
Tabella 6	Le tipologie di traffico dal 2010 al 2020 presso il porto di Civitavecchia.....	40
Tabella 7	Il traffico di container nei principali porti d'Italia (2018-2019).	43
Tabella 8	Le tipologie di traffico dal 2010 al 2020 presso il porto di Gaeta.....	46
Tabella 9	Il traffico merci presso il porto di Fiumicino (2010-2020).	48
Tabella 10	Elenco delle professioni nel settore marittimo portuale	82
Tabella 11	La ripartizione delle risorse per l'apprendistato ed il numero di apprendisti.	97
Tabella 12	La ripartizione del finanziamento per i percorsi formativi.	98
Tabella 13	La ripartizione del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione.	99



INTRODUZIONE

La trattazione che segue ha come oggetto l'individuazione delle figure professionali coinvolte nel settore marittimo portuale, dunque si prefigge come obiettivo quello di indagare i relativi livelli di istruzione e/o formazione professionale. Il focus dell'elaborato concentra l'attenzione in particolare sulle figure professionali VET (Vocational Educational Training) e sull'incidenza del livello di formazione nel settore d'esame. Attraverso la somministrazione di un questionario alle imprese che operano in ambito marittimo portuale, sono state individuate e pesate le carenze formative delle figure professionali coinvolte, dunque sono state proposte azioni migliorative per il futuro.

Nel Capitolo 1 dell'elaborato viene presentato il progetto YEP MED che sta per Youth Employment In Ports Of The Mediterranean; in tal senso, viene definito il campo di azione e l'oggetto dell'iniziativa in sé: l'occupazione giovanile nei Porti del Mar Mediterraneo. Sono dettagliati i Paesi coinvolti nell'iniziativa e quali sono le prospettive per il futuro.

Nel Capitolo 2 viene presentato il contesto di riferimento; dopo le definizioni generali, necessari a comprendere il campo di azione, sono riportati i principali dati di settore per meglio comprenderne le dimensioni. Grazie all'aiuto di tabella, ma soprattutto alle elaborazioni grafiche, vengono rappresentate e confrontate, sia a livello nazionale che comunitario, le proporzioni del settore marittimo-portuale, le relative dotazioni ed i traffici (di merci e passeggeri) che vi si articolano.

Il Capitolo 3 illustra il quadro normativo, prima a livello comunitario, poi a livello nazionale, ed infine a livello regionale.

Nel Capitolo 4 si procede con un quadro molto dettagliato circa il sistema portuale che si articola sul territorio della Regione Lazio, con particolare riferimento a: il porto di Civitavecchia, il porto di Fiumicino ed il porto di Gaeta. Per ognuno di essi sono riportati i principali trend di riferimento, ossia la movimentazione della merce (rinfuse solide, rinfuse liquide, Ro-Ro) ed il traffico dei passeggeri (crocieristi o passeggeri su traghetti).

Il Capitolo 5 concentra l'attenzione sul Porto di Civitavecchia, quale porto più grande – in termini di dimensione e dotazione – e più consistente – in termini di movimentazione merci e passeggeri – che si articola sul territorio laziale. In primo step si ripercorrerà l'evoluzione storica del Porto, dalla nascita ai tempi recenti, per poi procedere all'individuazione delle due aree di maggior interesse: Zona Sud adibita al traffico dei passeggeri, e la Zona Nord adibita ai traffici commerciali.

Nel Capitolo 6 si entra nel vivo della trattazione, ricercando quali sono le figure professionali coinvolte in ambito marittimo portuale; si procederà ad elencare e descrivere le mansioni dei principali professionisti che si articolano nel settore.



Il Capitolo 7 concentra l'attenzione sul fenomeno sempre più emergente delle Blue Economy; in particolare viene descritto l'ambito di applicazione e per quale motivo è così importante nell'ottica di un miglioramento futuro a livello mondiale. In tal senso si introduce anche il concetto di Zona Logistica Semplificata.

Il Capitolo 8 ha come oggetto il sistema di formazione professionale, che è il vero focus dell'elaborato. In questa sezione saranno illustrati i titoli di studio, quindi i livelli di istruzione e/o formazione professionale riconosciuti nel contesto nazionale. Saranno inoltre dettagliati i percorsi abilitanti alla professione, con particolare riferimento al tirocinio, all'apprendistato e al sistema di formazione duale. L'altro aspetto che merita attenzione, riguarda il Fondo da destinare ai percorsi formativi; verrà dettagliata la dotazione di tale Fondo, i criteri di ripartizione e la quota parte da destinare alle regioni. Infine, nell'ottica di valutare come si relazionano le qualifiche professionali con i livelli occupazionali, saranno riportati alcuni grafici molto rappresentativi della situazione in Italia, ed un confronto con gli altri Paesi d'Europa.

Il Capitolo 9 rappresenta la parte operativa dell'elaborato; è proprio in questa sezione che sono sviluppate le indagini, la raccolta e l'analisi dei dati. Attraverso la somministrazione di un questionario elaborato ad hoc che è sottoposto alle principali imprese operanti nel settore marittimo portuale, si è riusciti ad individuare e analizzare le figure professionali che vi prendono parte. L'obiettivo del questionario di indagine è quello di comprendere i livelli di istruzione e/o formazione professionale conseguiti dalle persone che lavorano nel Porto, con particolare riferimento al Porto di Civitavecchia, quindi capire se tali livelli sono adeguati o meno. Dalla raccolta dei dati, emergono i punti di debolezza ossia le carenze dell'attuale sistema formativo; in tal senso sono avanzate delle proposte migliorative.



IL PROGETTO YEP MED





DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il sistema portuale costituisce oggi una rete di collegamento molto articolata e variegata che comprende diversi aspetti: il commercio nazionale, il commercio internazionale, l'ambiente e la sostenibilità, la digitalizzazione, la logistica di trasporto e le reti di trasporto. Le infrastrutture portuali sono quindi, uno dei punti cardine da cui partire la creazione di posti di lavoro nell'era della Blue Economy. L'ecosistema portuale possiede un'alta concentrazione di aziende, le cui dimensioni sono maggiori rispetto a quelle rilevate negli altri settori, perciò consentono maggiori investimenti e assorbimento di posti di lavoro.

Il potenziale generato da questo settore è capace di influenzare la relazione che intercorre tra il c.d. TVET (Technical and Vocational Education and Training) ed i programmi di collocamento orientati al lavoro. In tal senso si definiscono i NEED (Not in Education, Employment or Training) tutti le persone, ma soprattutto i giovani, che non hanno e non cercano impiego, non frequentano scuole né corsi di formazione.

Nell'ottica di formare e incrementare le skills delle figure professionali, nasce il progetto YEP MED, acronimo di Youth Employment in Ports of MEDiterranean. Questa iniziativa di portata mondiale punta all'occupazione giovanile nei Porti del Mar Mediterraneo. La sfida di Yep Med è quello influenzare l'offerta di TVET e di formazione professionale concentrando l'attenzione sulle tre aree in cui si sono manifestate evidenti carenze in termini di skills: commercio estero, ambiente e sostenibilità, digitalizzazione e operazioni logistiche portuali.

In questo senso, l'obiettivo del progetto è quello di sviluppare delle risorse tecniche, ossia delle figure professionali specializzate nella logistica portuale, che siano quindi capaci di adattarsi alle esigenze di mutamento e crescita del settore; a tal proposito saranno lanciati specifici programmi di formazione e apprendimento dedicati ai giovani, e che consentiranno l'inserimento nel mondo del lavoro.

Gli attori dell'iniziativa Yep Med, a livello mondiale, sono i seguenti:

- Sistema di Autorità Portuale del Tirreno Centro Nord – AdSP del Mar Tirreno (Italia);
- Escola Europea-Intermodal Transport – scuola europea di trasporto marittimo a corto raggio (Spagna);
- Autorità portuale di Barcellona (Spagna);
- Autorità portuale di Marsiglia FOS (Francia);
- Autorità marina mercantile e portuale di Tunisi (Tunisia);
- Istituto mediterraneo di Formazione Marittima (Tunisia);
- Autorità portuale di Damietta (Egitto);
- Autorità portuale di Aqaba (Giordania);
- Camera di commercio, industria e agricoltura di Beirut (Libano);
- Accademia araba per la scienza, la tecnologia e il trasporto marittimo - istituto di formazione portuale (Egitto);



- Fondazione Valenciaport per la ricerca, la promozione e gli studi commerciali della regione valenciana (Giordania).

I Paesi che prendono parte a questa iniziativa di portata globale sono illustrati in Figura 1.

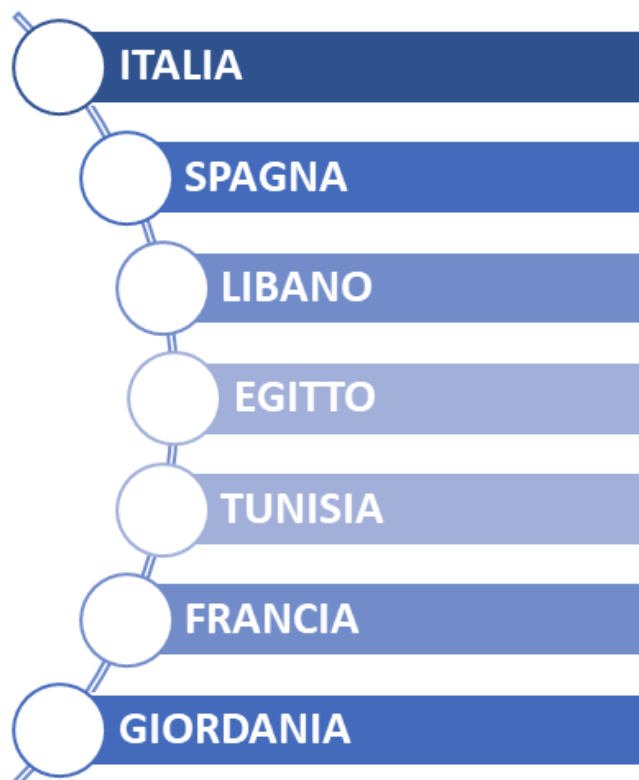


Figura 1 I paesi coinvolti nel progetto

L'obiettivo di retroscena alla formazione delle figure, è quello di riqualificare l'immagine del sistema portuale verso il quale molto spesso i giovani hanno perso, o non hanno mai avuto, interesse; l'obiettivo strategico si configura nella creazione di nuovi posti di lavoro per i giovani, che a loro volta potenziano l'economia di settore.

Il progetto Yep Med adatterà curricula formativi alle reali esigenze dei settori produttivi, introducendo monitoraggi personalizzati agli studenti, realizzando sistemi di controllo e corsi di formazione che affrontano le tematiche ambientali.

GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO

A questo punto, sorge spontaneo chiedersi: **cosa sarà effettivamente migliorato con il progetto Yep Med?**

Saranno migliorati i curricula dei TVET, che saranno in tal senso aggiornati ed orientati all'industria portuale. Questo consentirà l'inserimento nel mondo del lavoro e reali



opportunità con profili adeguati (diversificati per NEET e donne). Attraverso queste azioni di miglioramento di contribuirà ad aumentare i tassi occupazionali sia per i giovani che per le donne, offrendo loro opportunità lavorative concrete attraverso programmi di mentoring (centri di formazione) e programmi di tutor (personale delle PMI). Sarà necessario un programma di collaborazione permanente tra fornitori di TVET, rappresentanti del settore privato e amministrazioni pubbliche sia a livello locale che internazionale.

Quindi, **a chi si rivolge nello specifico l'iniziativa?**

Si rivolge ai **NEETs**, *Not in Education, Employment or Training* – ossia tutta la fascia di popolazione giovane che non è impiegata in alcun corso di formazione, non possiede un lavoro e non lo sta attualmente cercando) e alle donne, che risultano essere la categoria specializzate, e di conseguenza impiegata, in misura inferiore.

Inoltre, **chi saranno i beneficiari dell'iniziativa?**

In primo luogo le 7 Autorità portuali ed i Centri logistici (1 per ogni Paese); seguono poi i fornitori di IFP ed i centri di formazione (16 in totale). In ultimo, ma non per importanza le piccole medie imprese (PMI) e le grandi aziende operanti nel settore marittimo-portuale che ammontano ad oltre 600 complessivamente.

Dunque, una volta messe in campo le azioni previste dall'iniziativa Yep Med, **quali sono i risultati attesi?**

Innanzitutto il numero di figure professionali formate, la cui stima si aggira attorno alle 4.650 unità tra NEETs e donne, e dal quale si attende l'incremento del numero di assunzioni. Si attendono collaborazioni con ben 600 imprese operanti nei 7 Paesi del Mar Mediterraneo che prendono parte all'iniziativa, ben 14 programmi di formazione TVET, e 420 aziende che potranno beneficiarie di sussidi dedicati alle iniziative di formazione quali tutoraggio, apprendistato e formazione duale.

Vale la pena sottolineare il contributo concreto del progetto alla definizione delle politiche. YM consentirà infatti di migliorare la formazione professionale per fornire ai giovani le skills richieste dal mercato, influenzando al contempo le politiche future attraverso il coinvolgimento delle Autorità pubbliche.

L'inserimento di un progetto pilota YEP MED nelle politiche quadro nazionali e regionali servirà da precursore per l'introduzione del sistema di formazione duale.

Prima di procedere alla presentazione dell'indagine, dunque l'analisi dei dati e le relative proposte di miglioramento, si conclude il quadro generale di presentazione del progetto YEP MED con i parametri di riferimento illustrati in Figura 2.

Identification of professional profiles

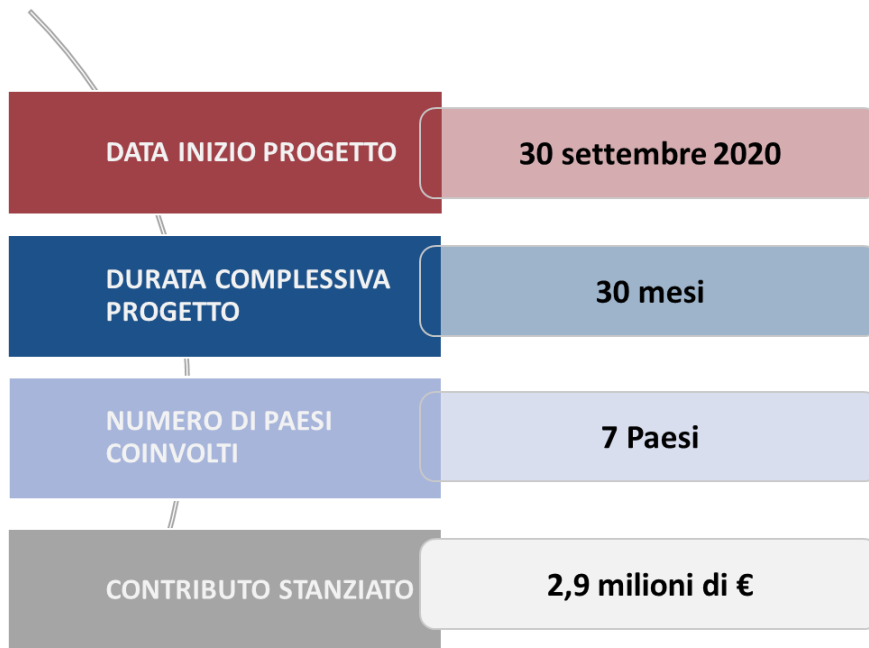


Figura 2 I parametri del progetto



LO SCENARIO DI RIFERIMENTO



DEFINIZIONI GENERALI

Si definisce porto una struttura naturale o artificiale che nasce sul litorale marittimo, sulla riva di un lago, o di qualsiasi corso d'acqua. La funzione del porto è quella di consentire l'approdo e l'ormeggio ai natanti e alle imbarcazioni, dunque consentire loro una protezione nel caso di condizioni avverse delle acque. Il porto consente inoltre la movimentazione delle merci (carico e scarico) e delle persone (imbarco e sbarco). Esistono diverse tipologie di porti, che possono essere distinti a seconda della tipologia d'uso e della localizzazione.

A seconda della tipologia di utilizzo, i porti si differenziano in:

- *porti commerciali*
- *porti turistici*
- *porti militari.*

A seconda della localizzazione possono invece distinguersi in:

- *porti fluviali*
- *porti naturali* – sono i ripari offerti dalle anse e dai golfi
- *porti artificiali* – sono ripari appositamente costruiti dall'uomo
- *porti-canale* – sfruttano come riparo l'ultimo tratto di fiumi.

Il *porto turistico* è un particolare tipo di infrastruttura portuale costruita o dedicata ad un uso prettamente diportistico; quest'ultima può essere dotata di strutture per rimessaggio, riparazione e rifornimento dei natanti.

Il *porto commerciale* o *industriale* (oggetto della trattazione che segue) è invece una tipologia di infrastruttura dedicata alla movimentazione delle merci, che per sua funzione e natura risulta molto complessa dunque racchiude dentro di sé molte strutture:

- *moli esterni*
- *moli interni e banchine* – attraccaggio navi e consentire carico/scarico oppure salita/discesa;
- *fari* – consentono di individuare di notte il porto dal mare aperto;
- *eventuali gru* per caricare le merci sulle navi o per posare le navi nell'acqua;
- *eventuali magazzini o piazzali* per lo stoccaggio delle merci o dei container;
- *eventuali terminal* delle compagnie di navigazione;
- *strade* ed eventuali ferrovie per raggiungerlo.



LA DIMENSIONE DEL SETTORE MARITTIMO-PORTUALE

I porti italiani costituiscono il sistema di infrastruttura a servizio del trasporto marittimo, sia di persone che di merci.

Per quanto riguarda la mappatura del mercato, le dinamiche sono determinate da due fattori: da un lato, la domanda e la movimentazione di beni e di persone, dall'altro, l'offerta dei servizi di imbarco/sbarco di merci e passeggeri dai mezzi quali navi e traghetti.

La domanda viene espressa in volumi di traffico e si divide in due grandi macroaree: merci e passeggeri. Le merci possono viaggiare alla rinfusa, sia in forma liquida che solida, e all'interno di unità di carico più o meno standardizzate come container e rotabili. Il traffico dei passeggeri è invece composto da due grandi segmenti: da una parte, quello relativo ai servizi di collegamento verso le Isole (maggiori o minori) e verso il resto dei paesi del Mediterraneo (short sea shipping) e, dall'altra quello delle crociere.

L'offerta riguarda sia il traffico di merci che passeggeri. L'attività di gestione delle attività di impresa all'interno dei porti, in generale, è articolata in tre ambiti previsti della normativa di settore: erogazione di servizi con affidamento di porzioni di aree demaniali portuali, erogazione di servizi specialistici senza disponibilità di aree, erogazione di lavoro portuale (pool di manodopera).

In base ai volumi di merci trasportate rilevati dall'Eurostat, i porti italiani si collocano al terzo posto a livello europeo, subito dopo Spagna ed Olanda (Tabella 1) con una quota di traffico che si attesta al 12,3% del totale in transito nei porti continentali. Dal confronto con l'anno 2007, ben 11 anni prima, l'Italia assorbiva una quota di traffico leggermente superiore, pari al 12,9% ed era seconda nella classifica europea solo al Regno Unito.

Tabella 1 La classifica nazionale dei sistemi portuali europei negli anni 2007 e 2018

2007				2018			
Posizione	Paese	Ml./t.	Quota %	Posizione	Paese	Ml./t.	Quota %
1	Regno Unito	582	13.9	1	Paesi Bassi	605	15.1
2	<i>Italia</i>	537	12.9	2	Spagna	507	12.7
3	Paesi Bassi	507	12.2	3	<i>Italia</i>	491	12.3
4	Spagna	427	10.2	4	Regno Unito	472	11.8
5	Francia	347	8.3	5	Turchia	454	11.3
6	Germania	315	7.6	6	Francia	304	7.6
7	Belgio	236	5.7	7	Germania	296	7.4
8	Grecia	164	3.9	8	Belgio	270	6.7
9	Svezia	185	4.4	9	Norvegia	180	4.5
Altri paesi		219	4.9	Altri paesi		426	10.6
Totale		4.170	100.0	Totale		4.005	100.0

Fonte: elaborazione su dati Eurostat (2019).



Interessante notare che il totale di beni imbarcati e sbarcati nei porti europei è rimasto quasi invariato: nel 2018 si registra una flessione del 4% rispetto al 2007. Il traffico di merci movimentate nei porti italiani nel 2018 ammonta complessivamente a 491 milioni di tonnellate, in calo rispetto al 2007. Osservando le dinamiche degli altri paesi, si nota una prorompente crescita dell'Olanda che passa dalla terza alla prima posizione (+19,2%) e l'ingresso in scena della Turchia.

L'andamento dei traffici portuali italiani nel corso di un decennio, è stato piuttosto mutevole; i volumi di traffico gestiti dai porti italiani (Tabella 2) si sono collocati nel 2019 ben al di sotto dei livelli raggiunti nel periodo della crisi. Come si può osservare in Tabella, nel triennio 2006-2008 era stata superata la quota 500 milioni di tonnellate di merci, valore che si riduce a 437.9 milioni nel 2009 per effetto della crisi dell'anno precedente. I volumi tornano a crescere, recuperando quasi del tutto nel corso del 2017 per poi tornare a scendere nel biennio 2018-2019.

Tabella 2 Il traffico delle merci in Italia per tipologia (2005-2019)

	Rinfuse (milioni di tonnellate)		Merci varie (milioni di tonnellate)			Totale (milioni di tonnellate)
	Liquide	Solide	Contenitori	Ro-Ro	Altre merci	
2005	203.3	93.1	88.9	74.8	32.8	492.9
2006	203.1	95.8	90.0	76.6	40.2	505.7
2007	199.2	90.9	98.8	81.3	39.3	509.6
2008	196.9	89.3	101.1	86.3	35.5	509.1
2009	181.9	64.5	94.3	76.9	20.3	437.9
2010	191.4	75.7	100.9	82.6	25.6	476.1
2011	189.1	81.7	101.5	81.3	27.5	481.2
2012	183.0	79.3	99.0	76.5	25.4	463.2
2013	177.9	73.9	105.7	78.0	23.8	459.4
2014	170.7	73.0	108.7	84.3	24.2	460.9
2015	183.7	69.4	105.9	90.4	22.6	443.2
2016	180.7	70.7	113.0	93.9	21.9	447.9
2017	187.8	70.5	115.1	107.1	21.7	502.1
2018	184.0	65.6	111.1	109.1	21.6	491.4
2019	179.5	58.1	111.1	106.3	23.3	478.6

Fonte: elaborazione su dati Assoport



La prolungata crisi economica ha avuto un impatto diverso nei vari segmenti del traffico merci. Gli effetti sono stati particolarmente evidenti soprattutto per l'aggregato "altre merci" che ha visto ridurre i volumi movimentati di circa un terzo rispetto ai livelli pre-crisi, ed in seconda battuta per le rinfuse solide (-34.9% rispetto al 2008). Le merci trasportate su container e camion (Ro-Ro) pur avendo subito un calo drastico, sono tornate nel 2017 ai livelli di traffico registrati negli anni precedenti al 2009. Inferiore, almeno per questo ultimo periodo, è stato l'andamento delle rinfuse liquide (-8,8% rispetto al 2008) che aveva già intrapreso un trend negativo già prima della crisi e che si è accentuato ancora di più. La movimentazione delle rinfuse liquide è stata influenzata negli ultimi anni dalla riduzione, sia dei consumi di energia primaria, sia dall'impiego di risorse naturali alternative per l'elettrico, con immediata conseguenza della diminuzione di domanda di idrocarburi.

Al contrario, i segmenti di business in controtendenza sono quelli che trasportano merci in contenitore o all'interno dei camion (Ro-Ro). In particolare, il traffico dei container, pur patendo gli effetti della crisi, è riuscito a recuperare in modo rapido le perdite accumulate dal 2008 in poi, attestandosi nel 2017 sul livello record di 115,1 milioni di tonnellate di merci movimentate.

La straordinaria posizione baricentrica dell'Italia nel Mar Mediterraneo e dei porti in essa situati, ha stimolato la fantasia di numerosi esperti in merito al network da articolare sulla piattaforma logistica italiana. Mentre gli esperti erano concentrati nella stima dei flussi, nella progettazione delle infrastrutture, nella programmazione e nell'attivazione dei servizi intermodali volti a sottrarre il traffico ai porti del Nord Europa per la conquista dei servizi logistici continentali, il sistema dei porti italiani ha fatto altre scelte, per due ordini di motivi: in primo luogo per gli investimenti troppo elevati che, né il pubblico né il privato erano in grado di sostenere; in secondo luogo, perché con ogni probabilità non era poi così necessario farlo.

Il valore dei porti italiani non dipende solo dalle opportunità logistiche, ma anche dal potenziale turistico, dal patrimonio paesaggistico, storico e culturale che si trova sul territorio. Solo nel 2018 le presenze turistiche hanno generato un valore aggiunto pari al 13% del Pil. In tal senso, i porti fanno parte di un segmento economico che movimentava oltre 55 milioni di turisti, di cui 33 milioni sono imbarcati su traghetti e 12 milioni su navi da crociera.

Gli scali nazionali continuano ad essere un punto di transito obbligato per i trasferimenti verso le Isole con auto o bus, ma sono diventati anche un punto di stazionamento dei grandi villaggi vacanze sul mare costituiti dalle navi da crociera.

Il più grande ed importante porto presente sul territorio è il Porto di Genova, sia per estensione, che per profilo occupazionale diretto e dell'indotto, sia per linee di navigazione, movimentazione container con destinazione finale. Al primo posto per flusso di merci, sia complessive che petrolifere, c'è il Porto di Trieste seguito da quello di Genova. Il Porto di Messina, ottavo per movimentazione merci, è invece al primo posto per flusso di passeggeri. Nel settore crocieristico il primo porto italiano è il Porto di Civitavecchia, di cui si svilupperà nei capitoli che seguono; mentre per quel che riguarda il traffico internazionale di veicoli e passeggeri al primo posto c'è il Porto di Ancora.



L'Italia vanta un'estensione chilometrica superiore a quella di tutti gli altri Paesi europei. La lunghezza totale della costa è pari a 7.914 km, di cui 2.426 km (il 31%) da attribuire al Sud Italia e 3549 km (il 45%) da attribuire invece alle Isole (Figura 3).

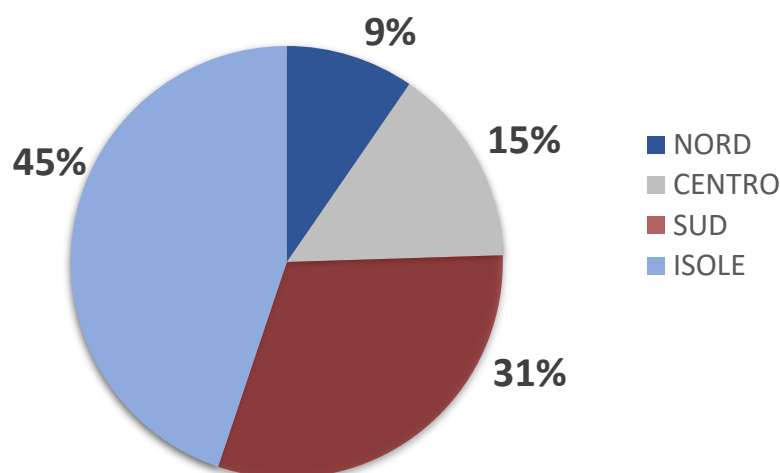


Figura 3 Le dimensioni percentuali della costa italiana

Lungo la costa Italiana sono dislocati 534 porti, tra commerciali e turistici, oltre ad altre strutture che sono usate come ormeggi privati o di emergenza, e che portano l'ammontare totale a circa 800 unità ricettive. Dall'osservazione della Tabella 3, si evince che il Mezzogiorno (meridione ed isole) possiede la dotazione maggiore che ammonta a 285 porti totali rispetto al Nord e al Centro, rispettivamente con 165 e 84. La concentrazione dei porti polifunzionali risulta superiore al Meridione a fronte di una maggiore dotazione di strutture per la nautica di porto (Marine) che si evidenzia al Nord.

Tabella 3 La dotazione di infrastrutture portuale in Italia

	NORD	CENTRO	SUD	ITALIA
Marina	37	12	24	73
Porto	46	34	148	228
Porto commerciale/industriale	6	1	9	16
Porto canale	16	18	5	39
Darsena	38	13	14	65
TOTALE porti polifunzionali	143	78	200	421
Approdo	20	3	79	102
Spiaggia attrezzata	1	0	3	4
Rada	1	3	3	7
TOTALE punti di approdo	22	6	85	113
TOTALE PORTI	165	84	285	534

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Osservatorio Nautico Nazionale



I porti del Tirreno settentrionale gestiscono quote di traffico superiori ai porti che sono situati nel Mar Adriatico, se si prescinde dalle rinfuse liquide, ossia dalla movimentazione di petrolio e derivati, gas naturale liquefatto e prodotti chimici (Tabella 4).

Tabella 4 I movimenti portuali di merci nei principali scali nazionali in migliaia di tonnellate (2019)

	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie			Totale	
			Contenitori	Ro-Ro	Altro	Totale	
Savona-Vado	6.630	2.483	534	4.296	779	5.610	14.393
Genova	15.362	2.565	24.669	9.644	520	34.832	52.759
La Spezia	2.133	371	13.346		32	13.378	15.882
Livorno	9.045	782	9.142	16.042	1.704	26.888	36.715
Civitavecchia	639	2.362	1.003	5.562	6	6.571	9.572
Napoli	5.489	1.049	6.735	5.278		12.013	18.550
Salerno		180	5.104	8.096	946	14.146	14.327
Gioia Tauro	88			213		29.034	29.123
Taranto	4.344	9.171			4.610	4.610	18.125
Brindisi	2.166	3.010		2.247	120	2.368	7.543
Bari	1	1.965	666	3.419	48	4.134	6.100
Ancona	4.435	387	1.252	4.694		5.946	10.767
Ravenna	4.643	11.168	2.388	1.631	6.426	10.445	26.256
Venezia	9.018	6.184	5.688	1.764	2.264	9.716	24.918
Trieste	43.349	1.717	9.225	6.504	1.202	16.931	61.997
Messina- Milazzo	17.857	139		6.300		6.300	24.295
Catania		374	583	7.495	1	8.079	8.453
Augusta	20.446	957					21.423
Palermo							
Termini							
Imerese	427	15	176	5.171			5.790
Cagliari- Saroch	26.916	684	670	3.746	2.687	7.0102	34.702
Totale	173.008	45.562	110.004	92.101	21.345	223.451	441.691
Altri porti	6.543	12.557	1.133	14.262	17.441	17.441	36.871
Totale generale	179.551	58.119	111.138	106.363	240.892	240.892	478.562

Fonte: elaborazione dati Assoport.

Le migliori performance dei porti tirrenici rispetto a quelli adriatici, sono dovuti alle migliori connessioni trasportistiche e alla vicinanza spaziale con la zona padana (da Novara fino



a Brescia), dove sono registrate le maggiori concentrazioni di attività produttive e i potenziali consumatori.

Trieste è il porto italiano che nel corso del 2019 ha movimentato più merci rispetto agli altri scali, con 61,9 milioni di tonnellate. Si osservi però, che una parte molto consistente di traffico è rappresentato dalle rinfuse liquide che ammontano a 43,3 milioni di tonnellate e che corrispondono ai tre quarti del totale del traffico del porto. Lo Scalo Giuliano rappresenta infatti il punto di approvvigionamento dell'Oleodotto TAL (Oleodotto Transalpino che collega Trieste con la Baviera).

Nella graduatoria nazionale 2019, il porto di Genova di colloca in seconda posizione con una movimentazione merci pari a 52,7 milioni di tonnellate ed un traffico container pari a 24,7. Le dinamiche recenti sperimentate dai porti italiani sono risultate piuttosto differenziate, essendo, in generale, influenzate da diverse variabili.

La specializzazione merceologica è senza alcun dubbio la variante più rilevante. Accanto ai grandi porti che movimentano volumi significativi di merci di vario tipo, il sistema italiano presenta un notevole numero di scali di minori dimensioni che, tuttavia, risultano fortemente specializzati, sia per tipologie di carico, sia per specifiche categorie merceologiche; in altri, invece, la specializzazione è riconducibile alla localizzazione geografica favorevole, sia rispetto alle rotte marittime, sia ai principali assi trasportistici di collegamento terrestre.

La seconda variabile è legata al modello distributivo, cioè la distinzione fra scali di transshipment e porti gateway. Nel primo caso si tratta di porti che dedicano oltre l'80% della propria attività di movimentazione al trasbordo della merce da una nave all'altra, facendo leva sul posizionamento geografico favorevole e che consente loro di intercettare le navi portacontainer. Il traffico transshipment in Italia è principalmente concentrato nello scalo di Gioia Tauro (unico porto italiano nato per lo sviluppo di questa tipologia di attività), poiché i porti di Cagliari e Taranto erano in una fase di stallo parziale sul fronte dei traffici.

I porti gateway, tipici in Altro Adige, Liguria o Toscana, sono localizzati in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine e di destinazione dei carichi, dunque rappresentano una porta di accesso alle aree economiche di maggior rilievo.

Il contesto competitivo nel quale operano i porti nazionali, rappresenta la terza variabile ma che in qualche modo riassume le prime due. Alla specializzazione produttiva e al modello distributivo prevalente di un porto, corrisponde un diverso contesto competitivo a livello internazionale capace di influenzare le performance di uno scalo o di un intero sistema portuale.

A proposito dell'impennata del traffico di container occorre tener presente una preziosa informazione: dove vanno e cosa stanno trasportando. Ogni anno i container da e per l'Italia che attraversano il Canale di Suez ammontano a 2,1 milioni, mentre quelli che attraversano lo stretto di Gibilterra raggiungono 1 milione (Gruppo Giovani Agenti Marittimi di Genova, 2015).



Considerato che:

- il traffico di container nel Mediterraneo (circa 600 TEU) è inferiore a quello intercontinentale;
- il traffico dei container di cabotaggio diretto è inesistente
- le movimentazioni dei container pieni nei porti italiani oscillano tra i 7 e gli 8 milioni di TEU (circa un quarto dei container in transito rispetto al totale è vuoto).

Alla luce di questi tre elementi è facile comprendere quanto una buona parte degli spostamenti dei container all'interno della rete portuale italiana sia legata ad esigenze di tipo operativo ed organizzativo delle imprese, piuttosto che ai volumi di trasporti generati dalla domanda interna di import e export nazionale.

A conclusione di questo paragrafo sul quadro generale del sistema marittimo-portuale in Italia si procede ad una breve illustrazione circa il tessuto imprenditoriale presente sul territorio.

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE NEL SETTORE

Le imprese rappresentano il motore fondamentale per lo sviluppo delle attività articolate nel sistema portuale; viene dunque riportata una sintetica panoramica della realtà aziendali che animano la scena portuale nazionale, con solo riferimento alle attività imprenditoriali legate ai container escludendo il traffico di rinfuse liquide e la cantieristica, in quanto attengono a compartimenti produttivi connessi all'energia e all'industria metalmeccanica.

La configurazione attuale della portualità italiana (escluso il transhipment) segue la domanda di mobilità delle merci avanzata dal paese. La dispersione degli approdi nazionali, fonte di lamentele, può essere contemporaneamente vizio e virtù. Un paese con un'elevata vocazione per il commercio estero e con una frantumazione dell'offerta, non patisce in alcun modo la dispersione degli approdi, anzi ne fa un punto di forza.

La produzione italiana necessita di un modello logistico antitetico rispetto ad uno fortemente concentrato e rivolto alla grande industria tipico dei porti dell'area anseatica. L'attenzione per il mercato italiano è dimostrata dal massiccio ingresso degli operatori mondiali nel settore del business nei trasporti nazionali.

Nel corso dello scorso decennio, molti operatori logistici e di trasporto italiano sono stati acquisiti da grandi operatori internazionali; allo stesso tempo i porti italiani sono divenuti terminal operator di livello mondiale. Dal 1994 ad oggi le caratteristiche delle imprese concessionarie dei servizi portuali sono fortemente mutate: il processo di privatizzazione dei servizi portuali è stato avviato dai grandi imprenditori italiani.

Tabella 5 I principali terminal operators nei porti italiani

	1994	2011	2020
Genova	Sinport - Gruppo FIAT Italia	Sinport - Autorità portuale di Singapore – PSA)	Sinport - Autorità portuale di Singapore – PSA)
La Spezia	Contship Italia - Famiglia Ravano Italia	Contship Italia Gruppo Eurokai Germania	Contship Italia Gruppo Eurokai Germania
Livorno	TIDT Compagnia Lavoratori Portuali Italia	TIDT (Compagnia Lavoratori Portuali + Contship – Eurokai - Germania)	TIDT (Compagnia Lavoratori Portuali + GIP – Inghilterra/Francia)
Napoli		CONATECO (Cosco + MSC – TIL – Svizzera)	CONATECO (MSC – TIL – Svizzera)
Salerno	SCT (Gruppo Gallozzi/Contship Famiglia Ravano – Italia)	SCT (Gruppo Gallozzi/Contship Eurokai – Germania)	SCT (Gruppo Gallozzi/Contship Eurokai – Germania)
Gioia Tauro	Medcenter (Contship Famiglia Ravano – Italia)	Medcenter (Contship Eurokai – Germania)	Medcenter (MSC - TIL - Svizzera)
Taranto		TCT – Evergreen - Taiwan	San Cataldo Container Terminal (Yilport – Turchia)
Ravenna		TCR (Gruppo SAPIR/Contship Eurokai – Germania)	TCR (Gruppo SAPIR/Contship Eurokai – Germania)
Venezia	Sinport (Gruppo FIAT – Italia)	Sinport (Autorità portuale di Singapore – PSA)	Sinport (Autorità portuale di Singapore – PSA)

Fonte: *Trasporti e logistica: analisi e prospettive per l'Italia (2020)*

Oltre alle grandi imprese come Sinport del Gruppo Fiat, o Contship della Famiglia Ravano, anche imprenditori di dimensioni minori presenti nel mondo portuale come agenti marittimi o spedizionieri, hanno ottenuto la concessione nella gestione delle banchine dedicate al traffico contenitori (Genova, Salerno, Livorno, ecc.). Già alla fine del 1990 le grandi imprese (Fiat e Famiglia Ravano) hanno ceduto gli asset a due importanti *global terminal operators*. Il Gruppo tedesco Eurokai ha acquisito Contship e l'Autorità portuale di Singapore Sinport. Gli altri operatori nazionali hanno mantenuto le loro concessioni: i terminal di Contship di Gioia Tauro, Cagliari, Livorno, La Spezia e Ravenna, ed il terminal Sinport di Genova e Venezia assorbono oggi buona parte del traffico container nazionale.

Identification of professional profiles



A partire dal 2001 in poi, sono entrati nel mercato due colossi dello shipping, MSC e Maersk, e due fondi di investimento specializzati nelle infrastrutture (Infracapital, Inghilterra e Infravia, Francia). Le strategie di ingresso sono diverse. MSC ha acquisito il controllo di società di cui deteneva quote minoritarie, mentre Maersk ha attivato un nuovo terminal nel porto di Savona, in associazione con la compagnia cinese Cosco e la società di gestione del porto cinese di Qingdao.

Oltre a Maersk che alla fine del 2019 ha avviato le operazioni nel proprio terminal di Savona/Vado, è importante segnalare un nuovo global terminal operator turco (Yilport), vedi in Tabella 5.



IL QUADRO NORMATIVO





LA NORMATIVA EUROPEA

Il quadro di riferimento della normativa e degli strumenti che regolamentano il sistema portuale e marittimo deve considerare i diversi livelli di programmazione e pianificazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto. A tal proposito, in questa sezione vengono illustrate le principali misure in atto, a partire da quelle a livello europeo fino a concludere con quelle a livello comunitario.

Le principali tappe del quadro normativo a livello comunitario, possono essere scandite come segue:

- NextGenerationEU, The Recovery and Resilience Facility, Commissione Europea 2020.
- Reg. (UE) n. 1315/2013, con gli orientamenti dell'unione per lo sviluppo della rete Trans-Europea dei Trasporti (la Trans-European Transport Network abbreviata in TEN-T). Il Regolamento prevede che la rete trans-europea dei trasporti si articoli in una struttura «a doppio strato», comprendente una rete globale (Comprehensive network) e una rete centrale (Core network). La rete globale costituisce lo strato di base della TEN-T e il suo completamento dovrà avvenire entro il 2050, mentre lo scenario temporale per la realizzazione della rete centrale è fissato al 2030. Il primo livello (Rete TEN-T Comprehensive) svolge una prevalente funzione di coesione territoriale all'interno dei singoli Stati Membri, in quanto è costituita dalla rete stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e di centri intermodali che, a livello nazionale, assolve la funzione di coesione sociale ed economica, contribuendo ad eliminare le disuguaglianze nelle dotazioni di infrastrutture dei territori. Alla Rete TEN-T Core è affidato il compito di collegare i 28 Paesi dell'Unione e, questi, ai Paesi confinanti e costituisce, dal punto di vista delle infrastrutture di trasporto, il presupposto indispensabile per il raggiungimento dell'obiettivo del mercato unico. Il Regolamento UE n. 1315/2013 ha inserito i porti del Lazio, ed in particolare Civitavecchia, all'interno della rete globale (Comprehensive network).
- Direttiva UE 65/2010 sull'attivazione dello Sportello Unico Doganale. Al fine di velocizzare e semplificare i controlli doganali, dal primo Giugno del 2015, come previsto dalla direttiva, lo sportello unico doganale (AIDA) è integrato con il Port Management Information System (PMIS) dell'Autorità marittima (Capitanerie di Porto). In tutti i porti comunitari l'inoltro delle informazioni burocratiche e doganali tra la nave e le autorità di controllo deve avvenire in formato digitale.
- Regional Transport Action Plan (RTAP) for the Mediterranean (2014-2020), ad opera dei Paesi UE ed extra UE che si affacciano sul bacino Mediterraneo.
- Libro Bianco (UE) del 2011 “Tabella di marcia per uno spazio europeo unico dei trasporti - Verso un sistema di trasporti competitivo ed economico nelle risorse”.
- Direttiva UE n. 40/2010 “Quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti”.



- Quarto pacchetto ferroviario-COM (2013) 25, Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, “Quarto pacchetto ferroviario - completare lo spazio ferroviario europeo unico per favorire la competitività e la crescita europea”.

LA NORMATIVA NAZIONALE

Per quel che concerne il quadro normativo italiano, i riferimenti sono:

- Ministero dell’Economia e delle Finanze, DEF 2020, Allegato #Italiaveloce, L’Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture.
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 25 gennaio 2018, n. 12 Regolamento recante istituzione di Zone economiche speciali (ZES).
- Nuovo Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica (PSNPL 2015), approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 Agosto 2015. Il Piano intende favorire la crescita economica del Paese attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano.
- Piano Nazionale della Logistica (2012-2020), del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).
- Protocollo d’Intesa sottoscritto tra l’AdSP di Civitavecchia e la Presidenza del Consiglio dei Ministri nell’aprile 2013 che, nel confermare la valenza nazionale ed internazionale del sistema dei porti di Civitavecchia, Gaeta e di Fiumicino, individua gli interventi indispensabili per lo sviluppo dell’intero sistema.
- Contratti di programma e/o i Piani Pluriennali di Investimento di ANAS e dei gestori autostradali presenti nella Regione Lazio, per quanto riguarda la viabilità di interesse nazionale.
- Contratti di programma di Rete Ferroviaria Italiana per l’infrastruttura ferroviaria in territorio laziale.
- Note di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza (DEF) ed il Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS, anni 2002 - 2015).
- Legge 21 dicembre 2001, n. 443 concernente “Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive” che all’art. 1, comma 1, prevede che il Governo individui le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione del Paese attraverso un Programma predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, d’intesa con i Ministri competenti e le Regioni e le Province autonome interessate, inserito, previo parere del CIPE e previa intesa della Conferenza Unificata, nel Documento di programmazione economico-finanziaria con l’indicazione dei relativi stanziamenti.
- Delibera CIPE n. 121/2001 che approva, ai sensi dell’art. 1, comma 1 della citata legge 443/2001, il “Programma delle infrastrutture pubbliche e private e degli



insediamenti produttivi” aventi carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese.

- Legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”.

LA NORMATIVA REGIONALE

Scendendo ancora più nel dettaglio circa il quadro normativo articolato nel settore, ci sono i riferimenti regionali, come segue:

- Blue Economy e Sviluppo Economico: un percorso di rilancio per il porto di Civitavecchia ed il sistema portuale del Lazio. ATTO DI INDIRIZZO. Giunta Regionale, Proposta 16513 del 29/10/2020.
- Delibera 409/2014 “Indirizzi programmatici finalizzati all'aggiornamento dell'elenco delle opere del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) di cui alla L. 443/2001, ricadenti nel territorio della Regione Lazio”.
- POR-FESR Regione Lazio 2007-2013 e 2014-2020. Con il Programma Operativo cofinanziato dal FESR la Regione Lazio descrive la strategia e definisce gli strumenti per contribuire alla realizzazione della Strategia Europa 2020 per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e per il conseguimento della coesione economica, sociale e territoriale. Tra le priorità di investimento per il FESR nel periodo 2014-2020 si segnala la voce “Sostenibilità energetica e mobilità”, finanziata per circa 176 milioni di euro.
- Deliberazione della Giunta Regionale 8 aprile 2011 n. 116 recante “Nuova Intesa Generale Quadro Stato - Regione Lazio, con l'integrazione degli interventi infrastrutturali di rilevanza strategica sovregionale e di rilevanza regionale, strettamente interagenti con quelli di rilevanza nazionale. Approvazione documento tecnico” che approva il documento tecnico concernente:
 - Sintesi dell'Intesa Generale Quadro.
 - Un nuovo modello per l'Intesa Generale Quadro.
 - Linee guida del Piano strategico Infrastrutturale della Regione Lazio.
- Piano Regionale della Mobilità (2010).
- Piano Regionale del Trasporto Merci e Logistica (2009).
- Leggi regionali di spesa in ambito portuale (L. 12/97, “Concorso della Regione agli oneri di ammortamento dei mutui contratti dall'AdSP di Civitavecchia per l'adeguamento delle attrezzature e strutture portuali”).
- Piano Territoriale Paesistico Regionale (2007).

I riferimenti provinciali e comunali sono stati:



- Piani di Bacino ed i piani territoriali provinciali generali delle provincie interessate (Roma, Latina, Viterbo).
- Piano per la Mobilità delle Merci della Provincia di Roma.
- Piani Regolatori Generali di Civitavecchia, Tarquinia, Allumiere, Tolfa, Fiumicino, Gaeta e Formia, e relative varianti.

Infine si sono considerati i documenti provenienti dall'AdSP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta:

- Piano Operativo Triennale (P.O.T. 2014 - 2016 e 2016 - 2018).
- Bilancio di Previsione anno 2016.
- Variante al Piano Regolatore Generale di Fiumicino (2012).
- Adeguamento Tecnico Funzionale del porto di Gaeta (ATF 2012).
- P.R.P. di Civitavecchia (P.R.P. 2004) e successivo Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF 2015).
- Protocollo di intesa tra la l'AdSP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, la Regione Lazio, RFI, Anas ed altri attori pubblici e privati in merito ad iniziative volte allo sviluppo dei porti del Lazio (2013). Tra le iniziative si segnala principalmente l'adeguamento delle infrastrutture di accesso al porto di Civitavecchia.
- Protocollo di intesa tra la l'AdSP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ed Unindustria per lo sviluppo dell'economia del mare (2014). Nel protocollo è proposto un percorso di azioni congiunte tra Unindustria e gli Enti Pubblici di riferimento riguardanti, nello specifico, i temi delle infrastrutture e della logistica, della retroportualità, dell'ambiente, dell'energia e del turismo legati alle aree dei tre porti.



IL SISTEMA PORTUALE DELLA REGIONE LAZIO





I PORTI PRESENTI SUL TERRITORIO

Il sistema portuale del Lazio comprende gli scali di **Civitavecchia**, **Fiumicino** e **Gaeta**, complessivamente gestiti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale (AdSP).

Il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica* che è stato predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed inserito nel D. lgs. 169/2016 "Riorganizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali", ha definito le Autorità di Sistema Portuale (AdSP). Tali Autorità sono centri decisionali strategici con sedi nei porti italiani definiti core dalla Comunità Europea. Alle sedi di AdSP viene affidato un ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Avrà funzioni di attrazione degli investimenti sui diversi scali e di raccordo delle amministrazioni pubbliche.

Il porto principale del sistema, per volumi di merci e passeggeri movimentati, è Civitavecchia.

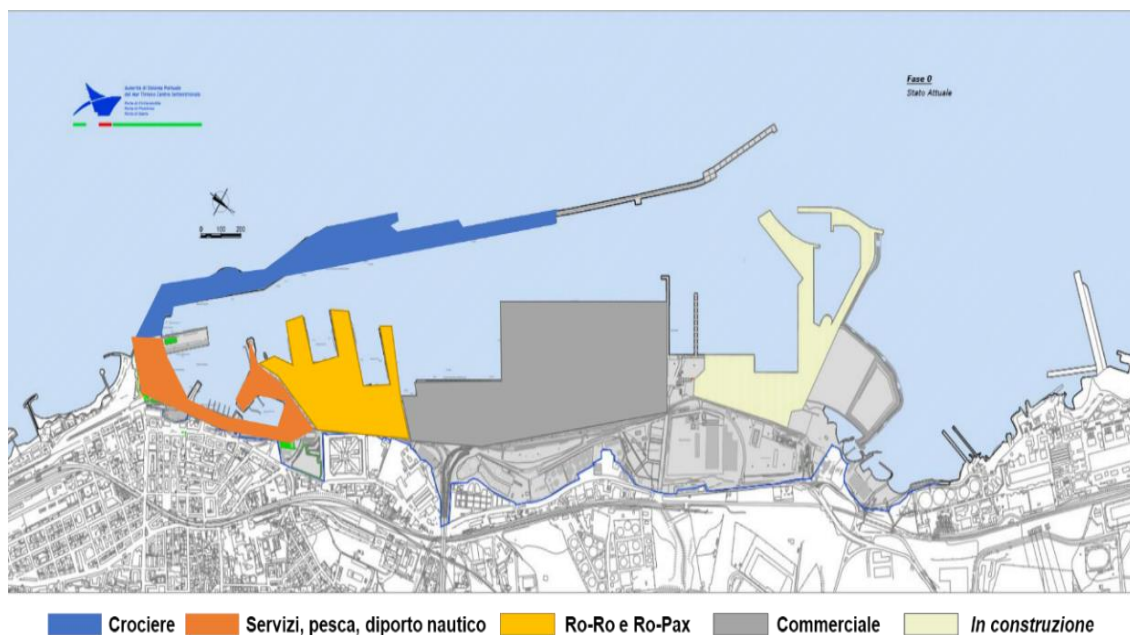


Figura 4 Le aree funzionali del porto di Civitavecchia

Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (2020)

Il porto è caratterizzato da traffico passeggeri relativo a servizi crocieristici e Ro-pax, da traffico merci unitizzate (Ro-Ro e container) e da traffico merci alla rinfusa; tuttavia non rientra tra i porti core della rete centrale del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo.

Il porto può al momento contare su 28 attracchi operativi da 100 a 400 m di lunghezza, per circa 15 km di accosti, con pescaggi fino a 18 metri e fondali rocciosi.



Il porto è diviso in quattro differenti aree funzionali, in base alla tipologia di traffico movimentato (Figura 4):

- area commerciale (ca. 400.000 metri quadri);
- area destinata ai servizi Ro-Ro ¹e Ro-Pax ²(175.000 metri quadri);
- area destinata alla pesca alla nautica da diporto e ai servizi (125.000 metri quadri);
- area destinata al traffico crocieristico (150.000 metri quadri).

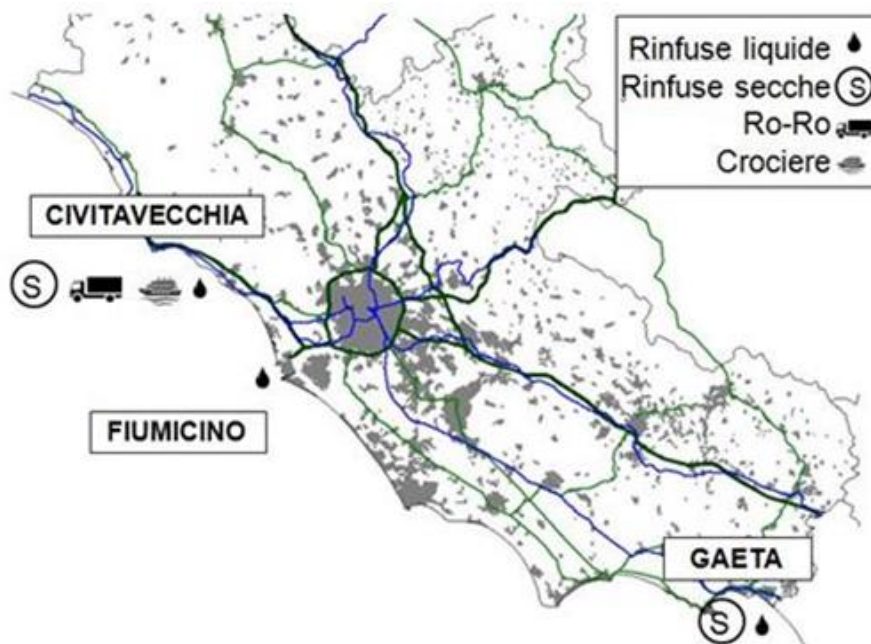


Figura 5 Le tipologie di traffico sul territorio laziale

Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (2020)

Dal punto di vista socioeconomico, Civitavecchia rappresenta il porto della città di Roma e, la caratterizzazione di tale nodo quale nodo core della rete TEN-T ³garantirebbe il giusto supporto ad un contesto economico che ruota attorno ai flussi da/per la città metropolitana di Roma. È già stato avviato il processo per l'inserimento di Civitavecchia nella rete "core".

¹ **Ro-Ro** – dall'inglese *Roll-on/Roll-off* che sta per caricamento orizzontale o rotabile; è una tipologia di nave-traghetto progettata per il per il trasporto (imbarco/sbarco) di veicoli gommati e di carichi, disposti su pianali o in contenitori, che vengono caricati/scaricati per mezzo di veicoli muniti di ruote autonomi, senza ausilio di mezzi meccanici esterni.

² **Ro-Pax** – dall'inglese *Roll-on/Roll-off Passengers*, che sta ad indicare un particolare traghetto che effettua anche servizio passeggeri. In questo caso la configurazione dei ponti di carico è orientata per un trasporto combinato di mezzi pesanti e automobili, al seguito dei passeggeri.

³ **TEN-T** – *Trans European Transport Network* (Reti Transeuropee dei Trasporti) sono un insieme d'infrastrutture di trasporto integrate previste per sostenere il mercato unico, garantire la libera circolazione delle merci e delle persone e rafforzare la crescita, l'occupazione e la competitività dell'Unione europea.



Nella figura che segue sono rappresentate le principali tipologie di traffico sviluppate nei tre porti del Lazio (Figura 5).

Secondo porto del Lazio per volumi di merce complessivamente movimentate è il porto di Gaeta, il quale costituisce una struttura essenziale per la logistica del Lazio meridionale. Situato nei pressi di un'importante area industriale estesa tra il Lazio e la Campania, deve gran parte della sua importanza al traffico di rinfuse secche e liquide.

Ad oggi, il porto dispone di 600 metri di accosti, 80 mila metri quadri complessivi di piazzale, prese frigo a temperatura controllata, strutture e terminali dedicati al settore agroalimentare ed ortofrutticolo. Le aree funzionali del porto sono evidenziate in Figura 6.



Figura 6 Le aree funzionali del porto di Gaeta

Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (2020)

Ultimo, ma non per importanza è il porto di Fiumicino; la configurazione è quella di porto-canale e si sviluppa lungo le sponde banchinate del tratto terminale del canale navigabile ottenuto col prolungamento verso il mare dell'antica fossa traiana. Nonostante le imbarcazioni (specialmente quelle da diporto) siano situate lungo tutti i 7,7 km del canale navigabile, il porto vero e proprio è quello compreso tra il ponte elevabile e la foce, per una lunghezza totale di 1,2 km.

L'area portuale include una piccola darsena che si affaccia l'Isola Sacra, dove sono presenti le basi navali della Capitaneria di porto, della Guardia di Finanza e della Polizia di Stato. Le banchine interne del porto canale sono occupate dalla flotta pescherecci, dai mezzi di servizio dei terminali off shore e dai natanti delle forze pubbliche. Lungo la sponda di sinistra sono stati realizzati dall'autorità portuale degli ormeggi che consentono l'operatività di navi veloci e ro-pax. Il resto della banchina interna viene invece utilizzato dai catamarani e dai traghetti che effettuano i collegamenti con le isole pontine.



Il porto di Fiumicino è un importante scalo per i pescherecci. Tra le attività più importanti dello scalo vi è sicuramente il diporto e la movimentazione di rinfuse e prodotti petroliferi, anche in virtù della contiguità con la Raffineria di Roma e con i due terminal off shore. Il porto risulta infatti, specializzato nello scarico di prodotti petroliferi diretti al vicino impianto di raffinazione Total Erg, oltre che nella cantieristica navale, nella pesca e nel diporto nautico. Le aree funzionali del porto sono evidenziate in Figura 7.



Figura 7 Le aree funzionali del porto di Fiumicino

Fonte: Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica (2020)

I tre porti articolati sul territorio del Lazio si distinguono per funzioni e volumi di merci/passeggeri movimentati; per comprendere meglio tali differenze e la portata di esse, sono di seguito riportati i principali trend nell'intervallo di riferimento 2010-2019.

TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Nell'corso dell'anno 2020, le merci complessivamente movimentate dal porto di Civitavecchia ammontano a circa 8 milioni di tonnellate, in diminuzione rispetto all'anno precedente dove queste oltrepassarono i 9,5 milioni. Nel periodo compreso tra il 2010 e il 2019 si è rilevato l'andamento del traffico piuttosto oscillante (Figura 8).



Nel periodo 2010-2019 registra un CAGR⁴ del -1%, mentre negli ultimi tre anni il traffico è in calo, con una diminuzione di circa il 15% nel periodo 2018-2019 per via del calo del traffico di carbone legato al processo di dismissione della centrale ENEL.

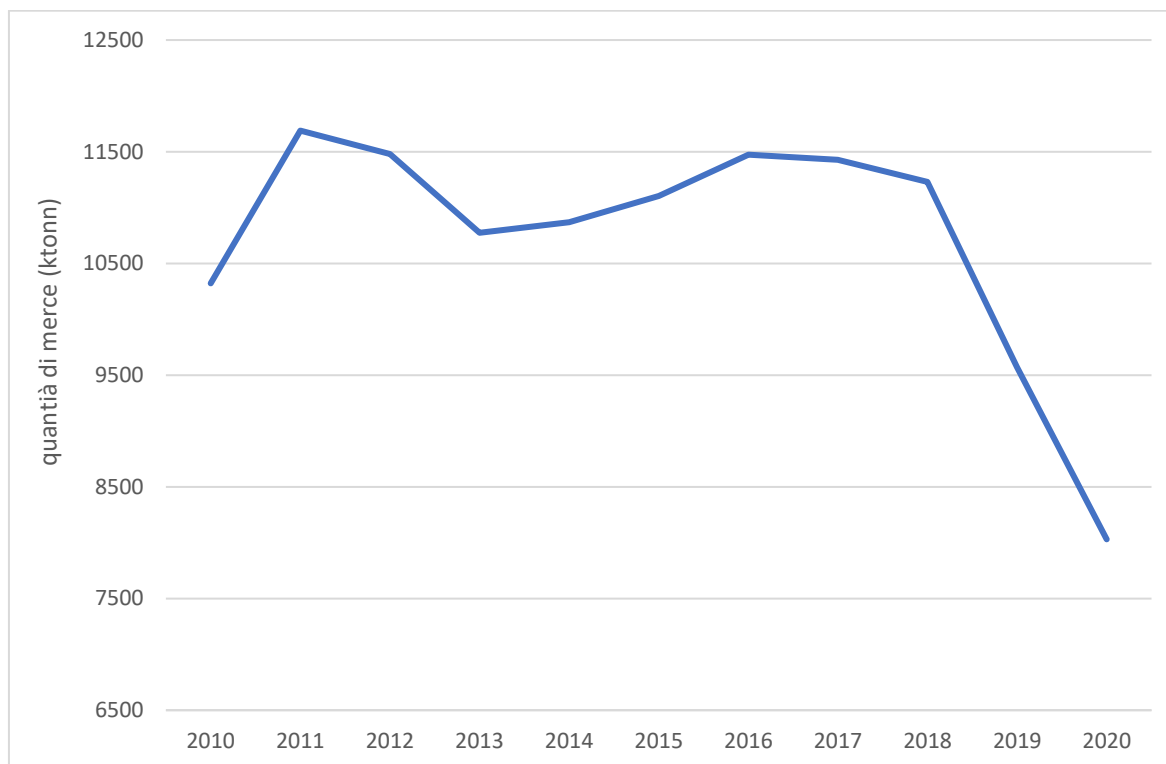


Figura 8 La movimentazione complessiva delle merci sul porto di Civitavecchia (2010-2020). Elaborazione su dati AdSP 2020.

Come illustrati in Figura 9 e in Figura 10, la principale tipologia di traffico movimentata nel 2019 e nel 2020, in termini di tonnellate è quella del Ro-Ro, che costituisce rispettivamente il 58% ed il 57% delle merci complessivamente movimentate (9.571.791 nel 2019 e 8.029.665 nel 2020); seguono poi le rinfuse solide, il traffico dei container ed in ultimo le rinfuse liquide. Gli altri traffici (merci varie in colli) non risultano significativi.

⁴ **CAGR** – acronimo di *Compound Annual Growth Rate* o tasso annuo di crescita composto; è un indice che rappresenta il tasso di crescita di un certo valore in un dato arco di tempo.

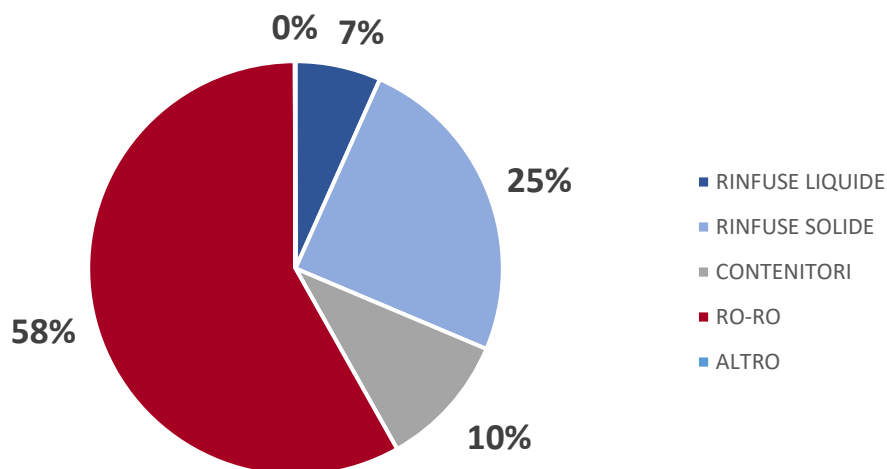


Figura 9 La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Civitavecchia (2019). Elaborazione su dati AdSP

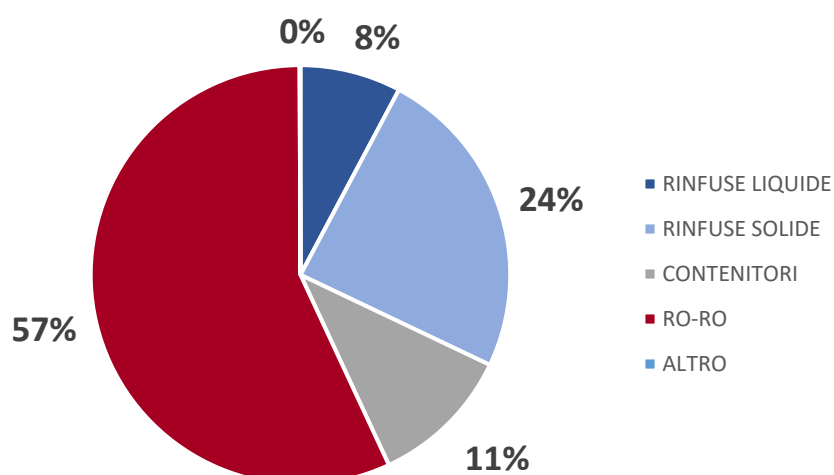


Figura 10 La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Civitavecchia (2020). Elaborazione su dati AdSP

Per quanto riguarda il traffico di persone (passeggeri e crocieristi), il confronto tra gli anni 2019 e 2020 sono la rappresentazione dello scenario pandemico che ha coinvolto l'Italia ed il resto del mondo (Figura 11 e Figura 12). Nel corso dell'anno 2019 il 60% del traffico passeggeri è legato alle crociere, mentre il restante 40% al traffico di traghetti; la situazione si ribalta e si riduce numericamente nell'anno successivo. Infatti se nel 2019 il numero dei passeggeri ammonta al 1.804.201 nel 2020 si riduce a 962.394, così come per il numero di crocieristi che passano da 2.652.403 a 206.967.

Identification of professional profiles

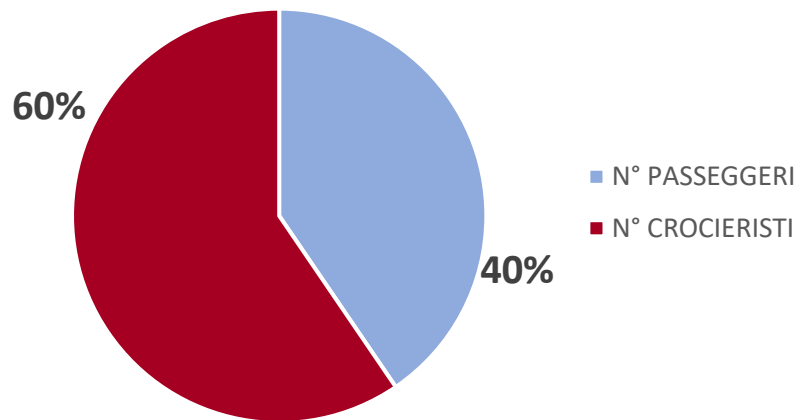


Figura 11 Il traffico percentuale di persone movimentate (2019). Elaborazione su dati AdSP

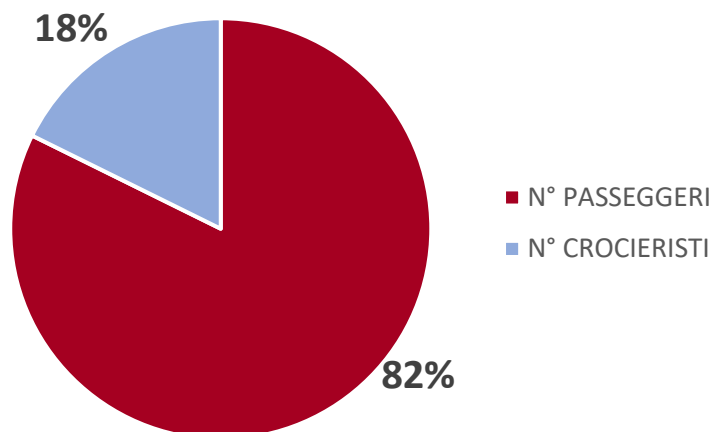


Figura 12 Il traffico percentuale di persone movimentate (2020). Elaborazione su dati AdSP

In Tabella 6 sono invece riportati i valori degli andamenti commerciali dal 2010 al 2020 presso il porto di Civitavecchia suddivisi per tipologia di traffico.

Identification of professional profiles



Tabella 6 Le tipologie di traffico dal 2010 al 2020 presso il porto di Civitavecchia.

Tipo di traffico	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rinfuse liquide (ktonn)	406	976	1.006	1.064	964	466	655	490	507	639	624
Rinfuse solide (ktonn)	4.240	5.575	5.913	5.227	5.375	5.537	5.353	5.083	4.438	2.362	1.947
Totale merce in colli (ktonn)	5.676	5.138	4.560	4.481	4.531	5.102	5.467	5.855	6.285	6.571	5.458
Contenitori (ktonn)	265	288	418	453	544	562	615	893	974	1.003	882
Ro-Ro (ktonn)	5.331	4.771	4.111	4.009	3.949	4.473	4.779	4.930	5.305	5.562	4.560
Altre merci (ktonn)	80	77	30	18	38	68	73	32	6	6	16
TOTALE (ktonn)	10.322	11.689	11.480	10.774	10.870	11.105	11.475	11.428	11.230	9.572	8.030
Variazione annuale percentuale	17%	13%	-2%	-6%	1%	2%	3%	0%	-2%	-15%	-16%
TEU (n°*1000)	42	38	51	54	64	67	74	94	108	112	107
Variazione annuale percentuale	46%	-10%	34%	6%	19%	5%	10%	27%	15%	4%	-4%
Numero automezzi (n°*1000)	1.079	898	748	671	674	866	1.033	1.006	975	1.008	653
Variazione annuale percentuale	1%	-17%	-17%	-10%	0%	28%	19%	-3%	-3%	3%	-35%
Passeggeri (n°*1000)	2.338	1.948	1.645	1.496	1.473	1.538	1.781	1.854	1.804	1.804	962
Variazione annuale percentuale	6%	-17%	-16%	-9%	-2%	4%	16%	4%	-3%	0%	-47%
Crocieristi (n°*1000)	1.945	2.577	2.398	2.538	2.140	2.272	2.340	2.204	2.441	2.652	207
Variazione annuale percentuale	11%	32%	-7%	6%	-16%	6%	3%	-6%	11%	9%	-92%

Fonte: elaborazione su dati AdSP (2021)



Dall'osservazione dei dati appena presentati in tabella, si possono fare le seguenti considerazioni:

- una crescita del traffico di rinfuse liquide a fronte di un calo di traffico di rinfuse solide (Figura 13);
- ad un traffico in leggera diminuzione per i Ro-Ro, fa riscontro una crescita del traffico di container; il dato va tuttavia considerato tenendo in considerazione i modesti volumi di merce containerizzata movimentati a Civitavecchia nel 2009 (Figura 14);
- una crescita costante del traffico crocieristico (+29,8%) dal 2010 al 2019, interrotto nel 2020 dall'emergenza sanitaria da Covid-19, per cui i valori si riducono dell'87% rispetto all'anno precedente (Figura 15);
- una diminuzione del traffico passeggeri sui traghetti, con picco minimo nel 2020 per le ragioni sopra indicate (Figura 15).

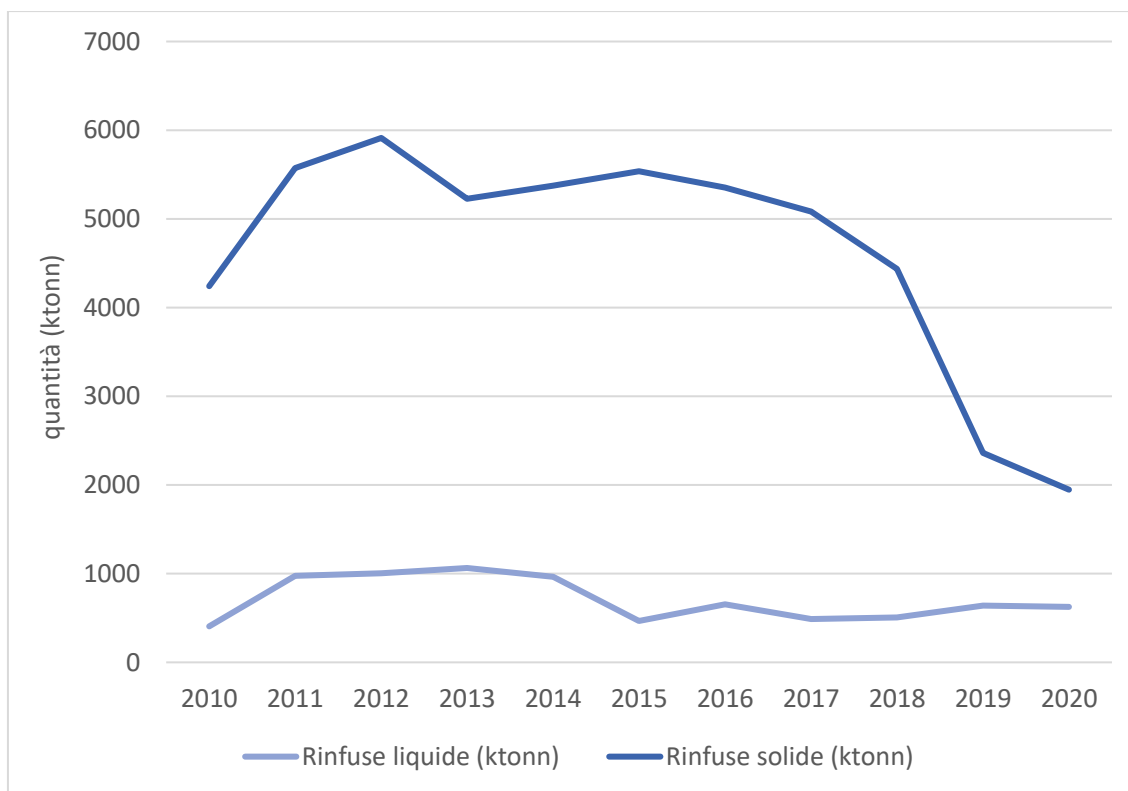


Figura 13 L'andamento delle rinfuse liquide e delle rinfuse solide (2010-2020).

Fonte: elaborazione su dati AdSP (2021)

Identification of professional profiles

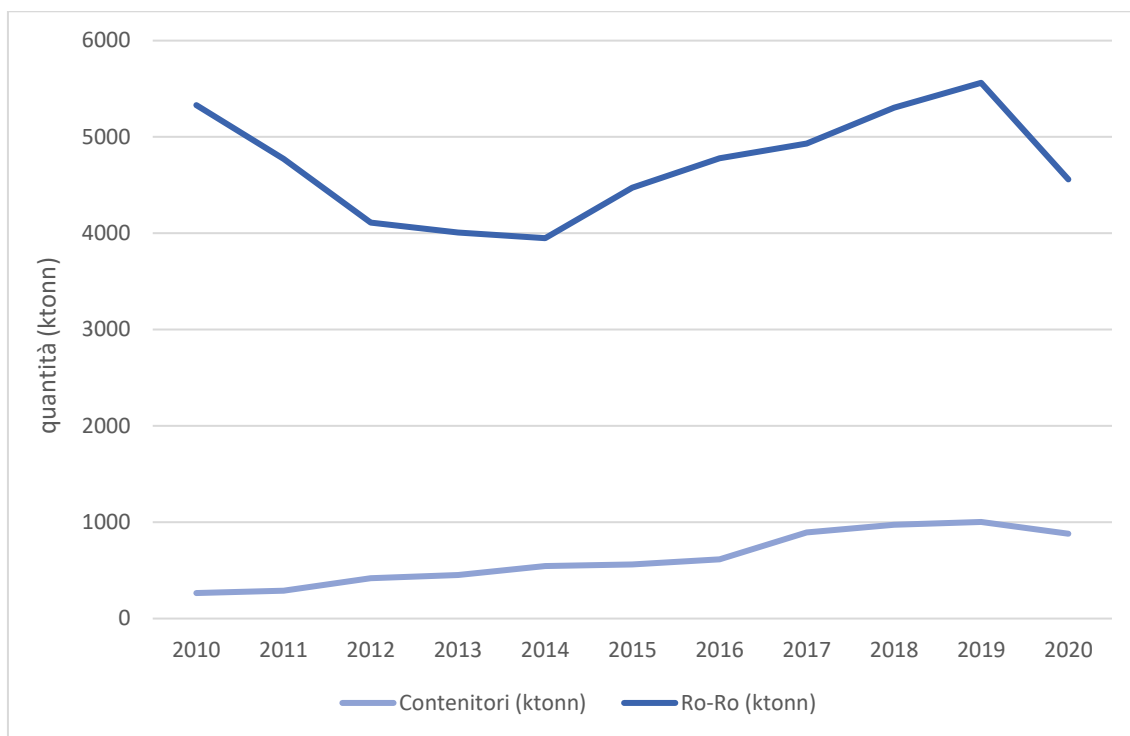


Figura 14 L'andamento del traffico contenitori e Ro-Ro (2010-2020).

Fonte: elaborazione su dati AdSP (2021)



Figura 15 L'andamento del traffico di passeggeri e crocieristi (2010-2020).

Fonte: elaborazione su dati AdSP (2021)



Per quanto concerne il traffico di container, se pur la quota di TEU è stata in crescita negli ultimi anni, l'attività del porto di Civitavecchia rimane lontana dai principali competitor regionali (Livorno e Napoli), che hanno registrato un traffico fino a sette volte superiore (Tabella 7).

Tabella 7 Il traffico di container nei principali porti d'Italia (2018-2019).

Classifica (2019)	Classifica (2018)	Porto	Milioni di TEU (2019)	Variazione % 2019/2018
1	1	Genova	2,62	0,2
2	2	Gioia Tauro	2,52	8,4
3	3	La Spezia	1,41	-5,1
4	4	Livorno	0,79	5,6
5	5	Trieste	0,79	8,9
6	5	Napoli	0,68	7,9
12	12	Civitavecchia	0,11	3,5

Fonte: elaborazione su dati Assoport

Senza dilungarsi ulteriormente sulla descrizione del porto di Civitavecchia di cui si rimanda ai capitoli successivi della trattazione, si procede ora a dettagliare gli altri due porti che si articolano nel territorio laziale: il porto di Gaeta ed il porto di Fiumicino.

TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI GAETA

Nel corso dell'anno 2020 le merci movimentate presso il porto di Gaeta ammontano a quasi 1,5 milioni di tonnellate, in lieve calo (-3,8%) rispetto all'anno precedente. Il 71% delle merci complessivamente movimentate sono costituite da rinfuse liquide, in particolare prodotti petroliferi e in piccola parte da prodotti fertilizzanti; le rinfuse solide costituiscono invece il 27% dell'ammontare totale, mentre si rilevano valori nulli sia per il traffico di contenitori che di Ro-Ro. Per queste categorie di merce, i dati rispetto all'anno precedente risultano pressoché invariati; da notare il traffico della categoria merceologica "altro" in aumento: da 126 nel 2019 a 2.705 nel 2020, e che influiscono relativamente poco sul totale (Figura 16 e Figura 17).

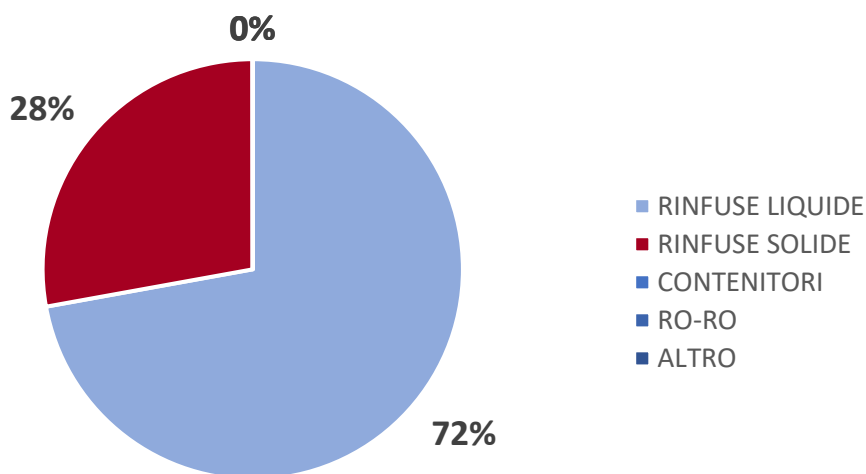


Figura 16 La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Gaeta (2019)

Fonte: elaborazione su dati AdSP

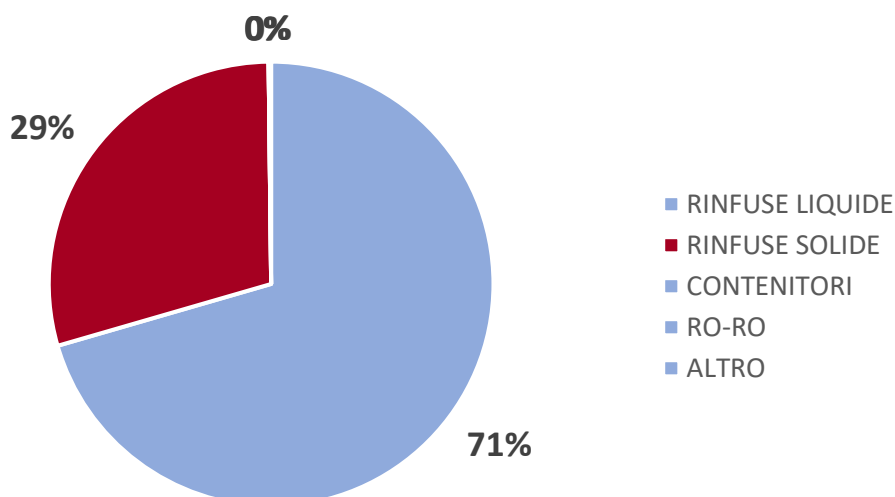


Figura 17 La movimentazione percentuale delle merci nel porto di Gaeta (2020)

Fonte: elaborazione su dati AdSP

Al momento, le principali filiere che sono servite dal porto di Gaeta sono:

- import di pellet di legno, prodotti biologici sostitutivi dei tradizionali combustibili fossili nella produzione di calore (per usi sia domestici che industriali);
- materiali da costruzione, in particolare del cemento;
- porcellana da bagno, alimentata dagli stabilimenti produttivi presenti nelle aree retroportuali;
- scarti di materiali ferrosi;
- carbone.



Come già indicato nelle figure precedenti, la maggioranza delle merci movimentate presso il porto di Gaeta è costituito da rinfuse liquide e solide, di cui le prime ammontano al 71% del totale e le seconde al restante 29% (Figura 18 **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**). Le rinfuse liquide sono costituite da prodotti petroliferi e fertilizzanti, mentre le rinfuse solide da carbone, prodotti metallurgici, prodotti minerari (ferrosi e non ferrosi), fertilizzanti, prodotti chimici, ecc.

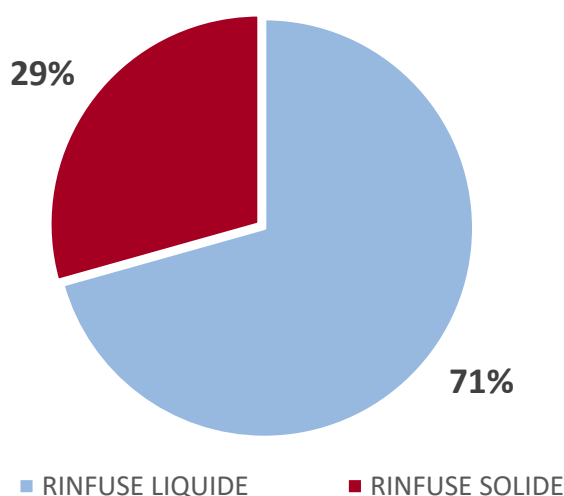


Figura 18 Il traffico percentuale movimentato presso il porto di Gaeta (2020).

Fonte: elaborazione su dati AdSP

In Tabella 8 sono riportate nel dettaglio le quantità movimentate in termini di merci e persone, presso il porto di Gaeta (merci e persone) presso il porto di Gaeta dagli anni che vanno dal 2010 al 2020.

Vale la pena destare attenzione ai dati relativi al traffico crocieristico: come già accennato in precedenza, gli effetti dell'emergenza sanitaria hanno influenzato enormemente il settore del turismo e di conseguenza il traffico crocieristico. Dal 2010 al 2016 i valori oscillano nel range 800-2900; i picchi più alti si rilevano in corrispondenza degli anni 2017 e 2019, rispettivamente con 4500 e 4375 unità. Nel corso del 2020, gli effetti della pandemia hanno completamente annullato il traffico di settore.

Tabella 8 Le tipologie di traffico dal 2010 al 2020 presso il porto di Gaeta.

Tipologia di traffico/Anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rinfuse liquide (ktonn)	1.554	1.892	1.726	1.619	1.179	1.397	1.261	1.318	1.275	1.113	1.045
Rinfuse solide (ktonn)	471	610	553	549	579	425	602	515	386	429	434
Altre merci (ktonn)	68	92	68	57	134	148	57	32	23	0	3
Traffico commerciale totale (ktonn)	2.094	2.595	2.347	2.225	1.893	1.971	1.919	1.865	1.684	1.542	1.483
Variazione annuale percentuale	-12%	24%	-10%	-5%	-15%	4%	-3%	-3%	-10%	-8%	-3%
Crocieristi	1.568	828	966	1.300	1.156	2.909	1.876	4.500	2.865	4.375	0
Variazione annuale percentuale	74%	-47%	17%	35%	-11%	152%	-36%	140%	-36%	53%	-100%

Fonte: elaborazione su dati Autorità portuale Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Come rappresentato in Figura 19, l'andamento delle merci complessivamente movimentate presso il porto di Gaeta nell'arco temporale 2010-2020 ha subito un unico picco crescente nel 2011 a cui corrispondono circa 2,5 milioni di tonnellate; prosegue poi una fase in continua diminuzione, cui oggi corrispondono 1,5 milioni di tonnellate, il 3% in meno rispetto all'anno precedente.

La maggioranza delle merci movimentate è costituita da rinfuse solide e liquide, il cui andamento è mostrato in Figura 20. Come si può riscontare dal grafico, entrambe le tipologie di rinfuse hanno avuto un trend piuttosto vario; le rinfuse liquide sono quelle che hanno registrato una perdita di traffico molto ampia, soprattutto tra il 2011 ed il 2014, per toccare poi il picco più basso nel 2020.

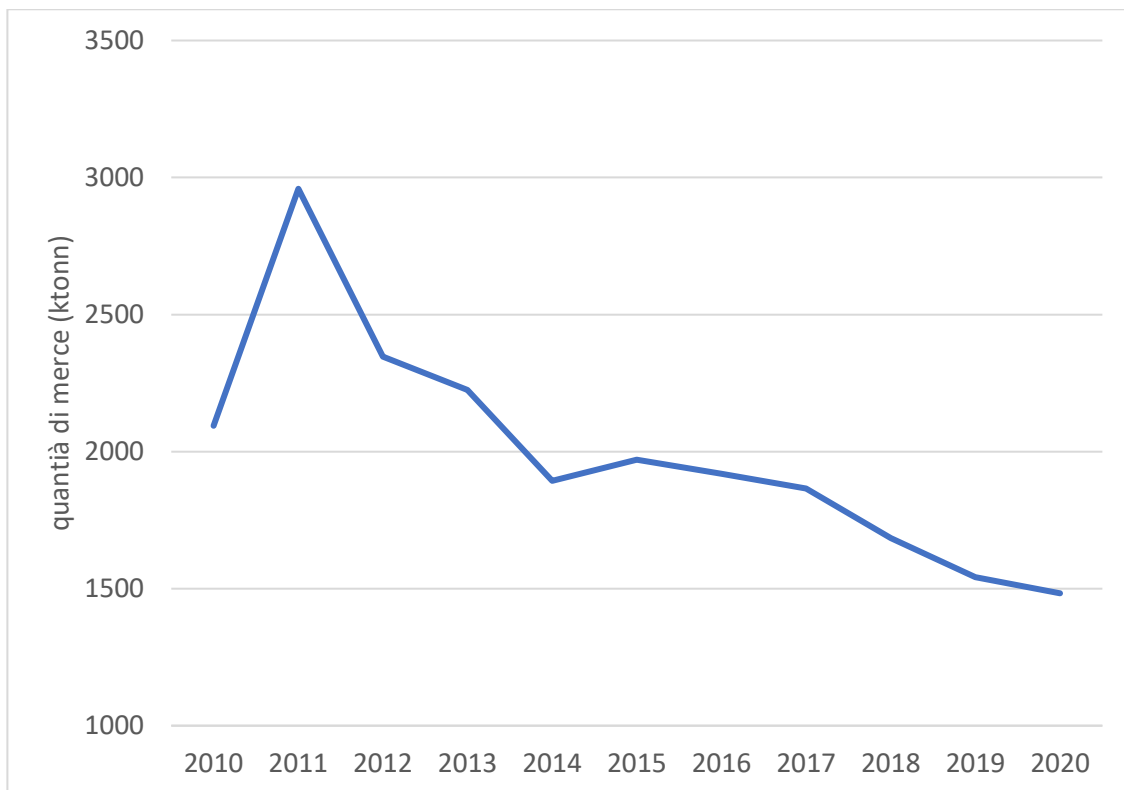


Figura 19 La movimentazione complessiva delle merci sul porto di Gaeta (2010-2020)

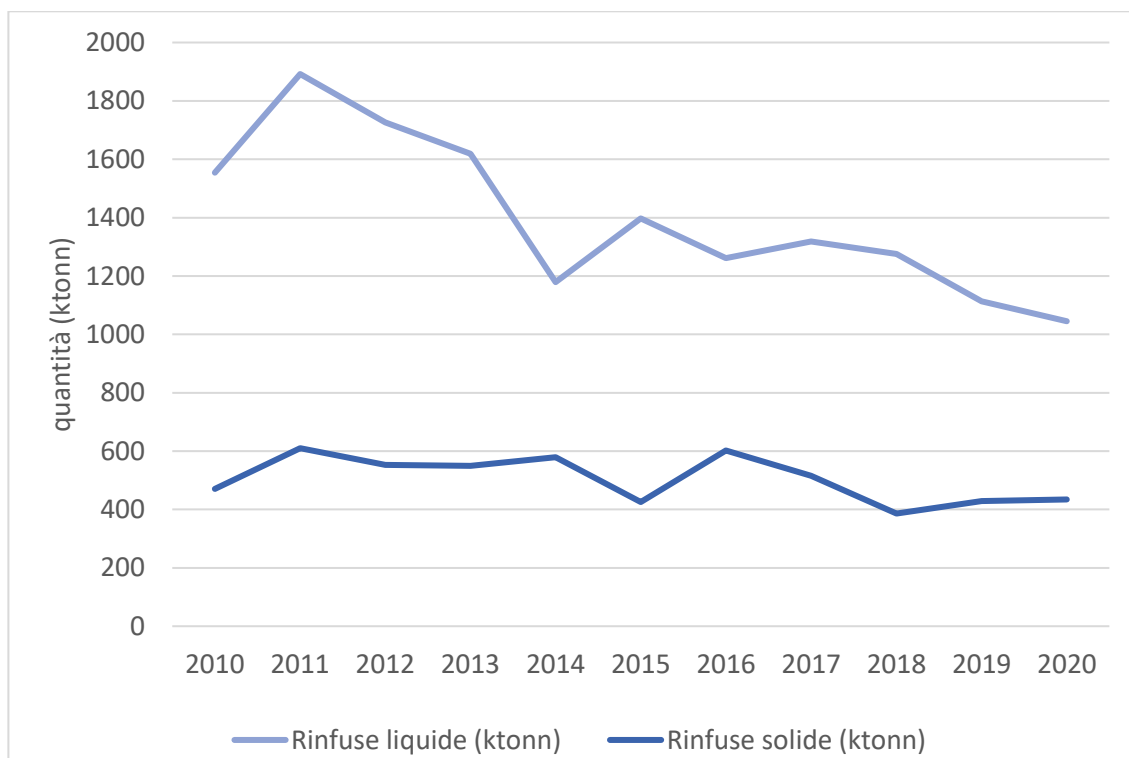


Figura 20 L'andamento delle rifuse liquide e solide presso il porto di Gaeta (2010-2020)



TREND DI RIFERIMENTO NEL PORTO DI FIUMICINO

Il porto di Fiumicino è caratterizzato dalla sola movimentazione di merci, in particolare soli prodotti petroliferi. Nel corso dell'anno 2020 le merci complessivamente movimentate ammontano a 1,7 milioni di tonnellate, in calo rispetto all'anno precedente con quasi 3,5 milioni.

In Tabella 9 sono riportati i dettagli della merce movimentata presso il porto di Fiumicino nell'arco di tempo 2010-2020.

Tabella 9 Il traffico merci presso il porto di Fiumicino (2010-2020).

Tipo di traffico/anno	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Rinfuse liquide (ktonn)	5.174	5.887	4.442	2.791	2.825	3.648	3.413	3.397	3.513	3.487	1.742
Variazione annuale %	-7%	14%	-25%	-37%	1%	29%	-6%	0%	3%	-1%	-50%

Fonte: elaborazione su dati AdSP.

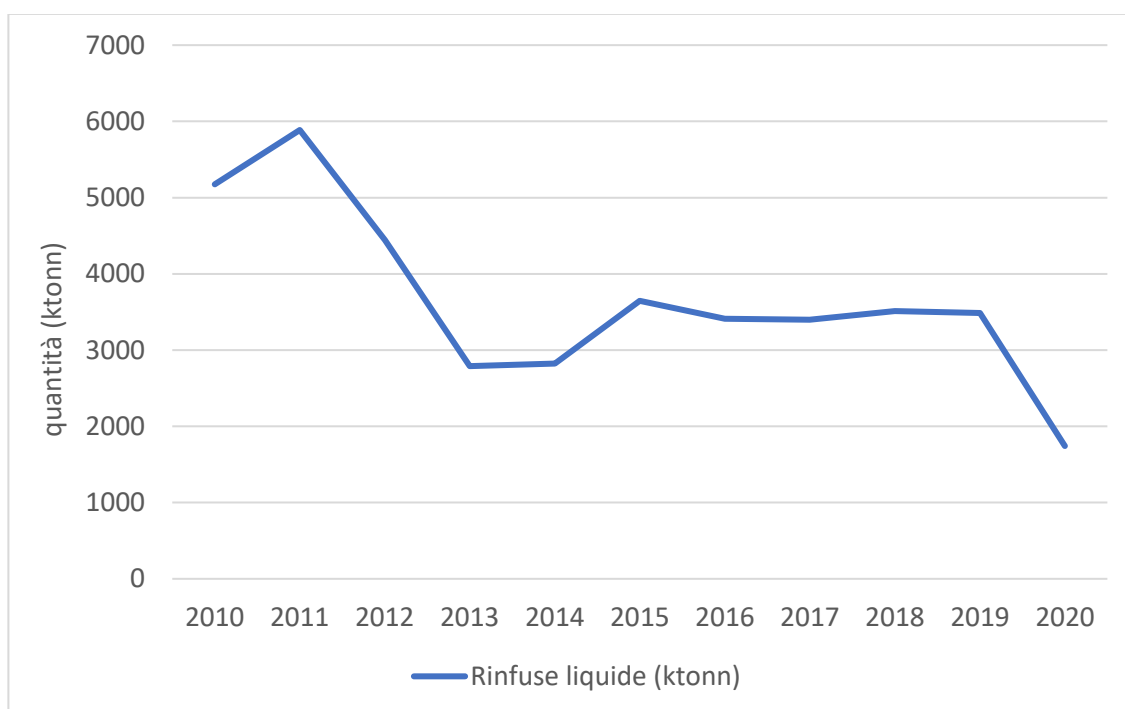


Figura 21 L'andamento delle rinfuse liquide (2010-2020).

Identification of professional profiles



Dalla Figura 21, si può osservare un andamento abbastanza oscillatorio caratterizzato da alcuni eventi storici che ne hanno impattato sul settore.

Il biennio 2012-2013 è stato segnato da una flessione del traffico a causa della chiusura della Raffineria di Roma; segue una significativa ripresa è quindi avvenuta nel 2015, dovuta alla scelta di attestare in porto la maggior parte dei rifornimenti petroliferi diretti all'aeroporto Leonardo Da Vinci. Un nuovo calo è registrato nel 2016, a partire dal quale si registra un andamento più o meno costante. Il picco più basso viene toccato nel 2020, con 1,7 milioni di tonnellate di rifuse liquide movimentate, effetto della riduzione dei traffici dovuta all'emergenza sanitaria.



LA CONFIGURAZIONE E LA STRUTTURA DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Il porto di Civitavecchia, conosciuto sin dai tempi antichi come **Porto di Roma** o **Centumcelle**, è stato fondato dall'imperatore Traiano nel 108 d.C.

È tutt'oggi considerato un alto modello di ingegneria: l'opera, infatti, non sfrutta la naturale configurazione della costa ma ne modifica radicalmente l'essenza piegando la costruzione di molteplici elementi artificiali che delimitano un ampio bacino con sponde, muraglioni, torri e fortini. A completare l'opera un antemurale ricurvo posto di fronte ai due moli (Molo del Bicchiere e Molo del Lazzaretto) per consentire il passaggio anche alle navi più grandi. Negli anni la struttura di base d'epoca romana non è mai stata modificata. I vari Pontefici che si succedettero si limitarono ad aggiungere monumenti o costruire nuove strutture difensive, chiamando a dirigere i lavori personalità di spicco come il Bramante, Michelangelo, Antonio da San Gallo e il Bernini.



Figura 22 Il porto di Civitavecchia in un dipinto di epoca romana.

L'impianto originale del porto rispecchiava i criteri architettonici del tempo, con un grande bacino quasi circolare di circa 500 metri, due grandi moli e un antemurale, un'isola artificiale protesa in mare a protezione del bacino. L'intera struttura era sormontata da due torri contrapposte, in seguito dette del Bicchiere e del Lazzaretto (Figura 22).

Dopo la caduta dell'impero romano, il porto di Civitavecchia e l'insediamento urbano annesso, assistettero a numerose dominazioni e passaggi di mano: papato, potenze comunali ed incursioni saracene. Nel XV secolo, quando la città e di conseguenza il porto, rientrarono sotto il controllo papale, si assistette ad una ripresa di vigore e di importanza.



Figura 23 Il Forte di Michelangelo a), la Porta Livorno b), la Darsena Romana c), il Molo ed il Lazzaretto d).



Figura 24 Il porto di Civitavecchia oggi

Fonte: PortMobility

Fu dapprima ricostruita la Rocca, per poi passare alla ricostruzione del Forte Michelangelo (1508-1537).



Nel 1608 fu eretto un fanale, il cosiddetto Faro sulla estremità sud dell'isola frangiflutti, alto ben 31 metri. Tra il XVII ed il XVIII secolo furono edificati l'arsenale, la cinta muraria, la famosa fontana d'opera e porta Livorno. Alcune di queste strutture sono andate distrutte con i bombardamenti della seconda guerra mondiale; in particolare nel 1943 furono distrutti il Faro, l'Arsenale, il Forte del Bramante e la Rocca vecchia (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**); in Figura 24**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** il porto di Civitavecchia oggi.

La tipologia di porto è quella multifunzionale, suddiviso in due macro-aree dalle dinamiche di mercato diverse. L'area sud è rivolta al settore turistico, al diportismo e alle crociere; mentre l'area nord si rivolge ai traffici commerciali, alla pesca e al cabotaggio (Figura 25).



Figura 25 La configurazione del porto di Civitavecchia

Fonte: PortMobility

Ad oggi si possono quantificare 1.900.000 mq di banchine, 25 attracchi operativi le cui dimensioni variano tra i 100 ed i 400 metri di lunghezza ed un totale di 13 km di accosti. Ogni anno, risultano movimentate circa 10 milioni di tonnellate di merci di massa – rinfuse solide (cereali, prodotti forestali, prodotti siderurgici e prodotti chimici) – auto nuove e container, oltre alle rinfuse liquide. Gli effetti della pandemia da Covid-19 che si sono scatenati su tutti i settori di tutto il Pianeta, non ha risparmiato il traffico merci di tipo marittimo; infatti se nel 2019 la merce complessivamente movimentata si aggirava attorno ai 9,5 milioni di tonnellate, nel 2020 è diminuito sino alle 8 tonnellate. La dotazione attuale del Porto di Civitavecchia è illustrata in Figura 26.

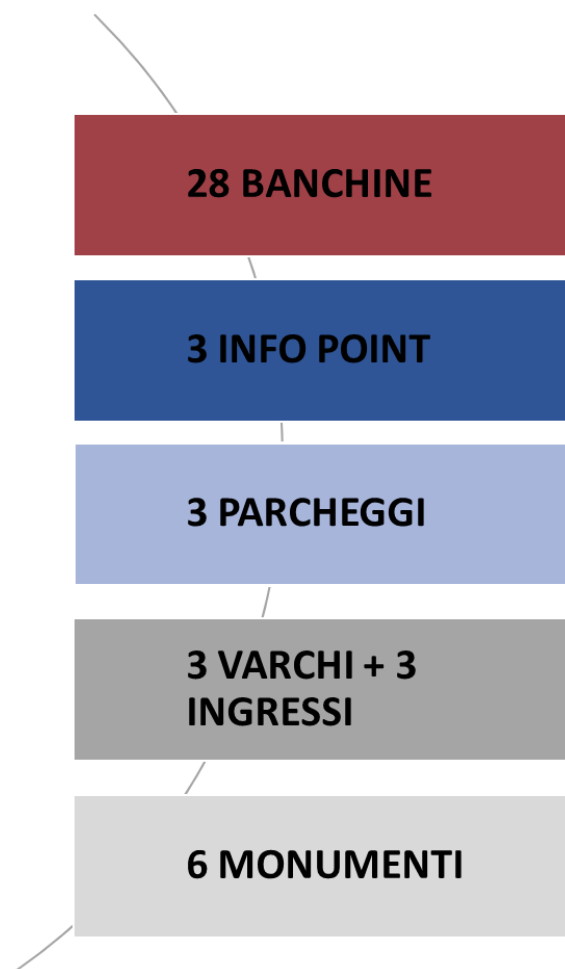


Figura 26 La dotazione del Porto di Civitavecchia

L'AREA SUD DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA: IL TRAFFICO DEI PASSEGGERI

Per quanto riguarda il traffico dei passeggeri, il diportismo e le crociere, la zona adibita è quella circoscritta all'area sud del porto. In quest'area viene ospitato il terminal crocieristico, il terminal traghetti e il porto commerciale, nonché la flotta dei pescherecci collocata nella parte di porto storico.

A partire dagli '90, ma soprattutto negli anni successivi al 2005, il Porto di Civitavecchia ha riscontrato un notevole incremento dei traffici di passeggeri soprattutto per effetto delle crociere; se nel 1996 il traffico relativo alle attività crocieristiche ammontava a 156.000 unità, nel 2005 slitta a 983.171 per un totale di 711 navi. Nel 2011, quando il porto divenne il primo crocieristico del Mar Mediterraneo il numero di passeggeri arriva a toccare i 2,6 milioni. Non si può fare a meno di notare come anche in questo caso gli effetti devastanti della pandemia abbiano portato ad una brusca diminuzione del traffico, che nel 2019 ammontava a 2.6 milioni per passare nel 2020 a sole 206 mila unità.



Come appena descritto, il Porto di Civitavecchia si configura come uno dei principali scali per il traffico di passeggeri. Escludendo le attività crocieristiche il porto collega stabilmente la penisola con Sardegna (Cagliari, Olbia, Arbatax e Porto Torres), Sicilia (Palermo, Trapani, Catania), Malta, Spagna (Barcellona) e Africa Nord Occidentale attraverso il collegamento diretto con Tunisi che rappresenta la prima tratta di collegamento extra Schengen del porto di Civitavecchia, e con un link con Tripoli.

Negli ultimi anni il porto di Civitavecchia ha visto crescere i servizi di Short Sea Shipping, definiti anche Autostrade del Mare, che dovrebbero collegare le diverse sponde del Mediterraneo con le isole, tanto da far defluire sul mare parte del traffico che storicamente si muove su gomma (TIR, passeggeri, merci). A tal proposito nel luglio 2012 è stato definito un accordo tra il Porto di Civitavecchia e quello di Barcellona per facilitare il traffico tramite le Autostrade del Mare.

Il Terminal Autostrade del Mare è situato nello spazio retrostante la Banchina 18, in posizione baricentrica di tutto lo scalo, nel cuore dell'area dedicata al traffico Ro-Ro merci e passeggeri. La struttura è distribuita su un'area di circa 2000 m². La struttura stessa è stata triplicata in ampiezza e potenziata nei servizi nel 2006, al fine di facilitare lo svolgimento delle pratiche di imbarco e sbarco. I Servizi di cabotaggio rivestono una grande importanza per un porto. Nel luglio 2012 è stata posta la prima pietra della nuova Darsena Traghetti, intitolata a Sant'Egidio e che sorgerà in prossimità dell'imboccatura del porto, pensata per ospitare contemporaneamente fino a 10 navi ed una stazione marittima.

Il Porto di Civitavecchia è dotato di 3 parcheggi a pagamento tutti presenti nell'area portuale e collegati alle banchine delle navi attraverso un servizio gratuito di navette; i tre parcheggi sono: il Bramante, il Cruise e il Nord. Il Bramante, situato nei pressi del porto storico di Civitavecchia, viene usato principalmente per il traffico dei crocieristi delle banchine dalla 10 alle 13; il parcheggio Cruise è destinato a crocieristi della banchina 25, mentre il Nord ai traghetti, ai mezzi pesanti (rimorchi e semi rimorchi) e agli autobus. Il parcheggio nord è l'unico ad essere presidiato 24 ore su 24.

Il personale Port Mobility gestisce, coordina e presidia le aree di parcheggio, occupandosi nello specifico della prenotazione, dell'accoglienza e dell'assistenza al cliente.

L'accesso alle aree di parcheggio è consentito con ingresso diretto dei veicoli o tramite prenotazione effettuabile attraverso il sito web (Port Mobility), telefonicamente, via mail o tramite agenzia autorizzata.

Le navette, servizio gratuito messo a disposizione del porto, consente di collegare i principali punti di interesse con le banchine, la cui frequenza si aggira intorno a 15 minuti.

L'AREA NORD DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA: LA ZONA COMMERCIALE

La zona nord del porto di Civitavecchia è dedicata al traffico delle merci e al sistema della logistica, dunque può essere definita come porto commerciale.



Ad oggi il Porto Commerciale di Civitavecchia può contare su un terminal container, banchine general cargo per le rinfuse, una darsena Ro-Ro, un porto energetico-grandi masse ed una darsena servizi.

Il nuovo Terminal container è stato ultimato nel 2009, occupa una superficie complessiva di 300.000 m² per una capacità di 500.000 teus all'anno. Dispone inoltre di un fronte banchina di 750 m lineari. A questo vanno aggiunti tutti i servizi dell'interporto e la banchina multipurpose nella darsena energetica-grandi masse (in costruzione), che porteranno la capacità del terminal container a 1.000.000 di teus all'anno.

Oltre ai container, tra i principali traffici del porto di Civitavecchia si distinguono:

- il terminal dell'acciaio – a supporto delle acciaierie di Terni, che ad oggi è il principale terminalista dell'acciaio nel porto; grazie anche ad un protocollo d'intesa con il Consiglio dei Ministri, il porto è diventato il principale interlocutore per la movimentazione di materie prime e prodotti finiti del settore.
- il terminal Auto – grazie ad un parco dedicato alla logistica e alla movimentazione di auto nuove, il cui piazzale di sosta è pari a 540.000 mq, possono essere ospitate fino a 280.000 vetture.
- il terminal agroalimentare – si tratta di un terminal polifunzionale che movimentava merci del settore agroalimentare, dunque dotato di celle frigorifere e dispositivi di conservazione e packaging per lo stoccaggio dei prodotti in arrivo.
- la darsena grandi masse – è la sezione di porto ancora in costruzione, ma che sarà destinata ad ospitare molteplici traffici. Se storicamente era uno snodo fondamentale per l'approvvigionamento energetico del Lazio settentrionale, ma a seguito della delocalizzazione della darsena petroli e lo spostamento del terminal petrolifero, è stata ripensata per traffici di vario genere: dai container alle rinfuse, ai prodotti energetici.

IL SERVIZIO DI PORT MOBILITY

Port Mobility S.p.A. (di seguito *Port Mobility*) è concessionaria dei servizi di interesse generale per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta per l'esecuzione dei servizi portuali di interesse generale di cui all'art. 6 e all'art. 23 della legge 84/94.

In particolare, Port Mobility gestisce i servizi di mobilità, infomobilità, viabilità e relativa manutenzione, e gestione di parcheggi, per i porti di competenza sopra citati.

Port Mobility, sensibile all'esigenza di assicurare condizioni di correttezza e trasparenza nella conduzione degli affari e delle attività aziendali, ha ritenuto opportuno procedere alla progettazione ed implementazione del Modello di Organizzazione e Gestione ai sensi del D.lgs.231/01 a tutela della propria immagine e della posizione, delle aspettative, della proprietà e del lavoro dei propri dipendenti.

Con la predisposizione del Modello 231, Port Mobility persegue l'obiettivo di creare un sistema, strutturato ed organico, di procedure e di attività di controllo che sia teso a ridurre progressivamente il rischio di possibile commissione dei reati presupposto previsti dal



Decreto attraverso l'individuazione dei processi ritenuti maggiormente "sensibili" e la loro proceduralizzazione.

In particolare Port Mobility con l'adozione del Modello intende perseguire le seguenti finalità:

- determinare in tutti coloro che operano in nome e per conto della Società la consapevolezza che, in caso di violazione delle disposizioni in esso contenute, si possano vedersi inflitte sia a livello personale che societario, sanzioni penali e amministrative;
- ribadire che tali forme di comportamento illecito sono fortemente condannate dalla Società in quanto contrarie a disposizioni di legge ed ai principi etico – sociali cui la Società intende conformarsi nell'esercizio della propria attività aziendale;
- consentire alla Società di intervenire in via preventiva, attraverso un'azione di controllo e di monitoraggio dei processi maggiormente esposti, al fine di contrastare la commissione delle reti.

Contemporaneamente all'adozione del Modello di Organizzazione, Port Mobility ha adottato il proprio Codice Etico. Gli organi sociali, il management e i dipendenti della società così come tutti i collaboratori esterni, i fornitori e coloro che intrattengono rapporti con la società sono tenuti all'osservanza dei principi contenuti nel Codice Etico che definisce l'insieme dei principi e dei valori a cui Port Mobility si ispira nella conduzione dei suoi affari e fissa le regole di condotta.

Il Codice rappresenta un principio generale non derogabile del Modello 231 del quale è parte integrante, e spetta all'Organismo di Vigilanza il controllo sul rispetto dei principi e dei comportamenti menzionati nel presente Codice Etico.

In accordo con la normativa, Port Mobility ha introdotto una piattaforma digitale che consente di segnalare - attraverso un percorso guidato online – possibili condotte in violazioni del Modello 231 e del Codice Etico.

La piattaforma consente l'invio di segnalazioni senza l'obbligo di registrarsi né di dichiarare le proprie generalità; qualora il segnalante scelga di indicare le proprie generalità, ne è garantita la riservatezza.

IL RILANCIO DEL PORTO DI CIVITAVECCHIA

Il porto di Civitavecchia è il principale porto crocieristico del Mediterraneo insieme al porto di Barcellona, ed ha una **vocazione logistico-marittima** fondamentale non solo per la Regione Lazio e per la città di Roma, ma per l'intero centro Italia.

La sua collocazione geografica lo pone infatti potenzialmente al centro dei flussi e delle infrastrutture trasportistiche europee. Civitavecchia, in particolare, è situata lungo il Corridoio n. 5 "Scandinavo-Mediterraneo" e in corrispondenza della variante tirreno-adriatica del Corridoio n. 3 "Mediterraneo", e potrebbe aspirare a divenire uno dei **'crocevia d'Europa'** e **del Mediterraneo**, con enormi benefici non solo occupazionali ed



economici, ma anche in termini di riqualificazione socioculturale della città, del suo entroterra e dell'intero territorio regionale.

Il porto di Civitavecchia, tuttavia, evidenzia **criticità** che gli impediscono non solamente di diventare l'hub intermodale prefigurato dalle strategie nazionali ed europee, ma ad oggi anche solo di mantenere il ruolo – ben al di sotto delle descritte potenzialità - finora svolto. Se il traffico crocieristico è andato costantemente aumentando in questi anni (nel 2019 ha raggiunto la cifra record di 2,7 Milioni di crocieristi) insieme al traffico Ro/Ro (in crescita di più del 10% negli ultimi 2 anni, grazie alle Autostrade del Mare), **il traffico commerciale resta invece fermo**, e negli ultimi due anni ha dato evidenti segnali di arretramento. Gli effetti della pandemia COVID 19, in questo contesto, sono risultati decisamente rilevanti sui dati dell'ultimo anno 2020, andando in particolare a coinvolgere il traffico crocieristico, con conseguente rischio di una 'recessione tecnica' a livello congiunturale per la struttura portuale. La flessione dei traffici commerciali è infatti particolarmente negativa per il porto, dal momento che sono proprio questi a generare il principale indotto economico ed occupazionale sul territorio.

Il volume del **traffico dei container** colloca il Porto di Civitavecchia tra gli ultimi porti italiani. Nonostante questo abbia un naturale bacino di riferimento anche nell'Umbria, l'Abruzzo e la bassa Toscana, oltre che nel Lazio, nella stessa area giunge per altre vie una quantità di container circa 10 volte superiore a quella movimentata dal porto stesso. Civitavecchia **non riesce infatti ad essere competitiva con i porti di Napoli-Salerno e di Livorno**, i quali continuano a gestire anche la gran parte dei container che hanno come destinazione finale il bacino della Capitale.

Tali criticità sono legate a **molteplici fattori strutturali**.

In primo luogo è da segnalare una **insufficiente dotazione infrastrutturale** dell'hub portuale. Il nodo ferroviario è carente, sia nella parte interna al porto (*l'ultimo miglio*, sia del trasporto passeggeri che di quello merci) che nelle sue connessioni esterne (efficienza della connessione con la linea tirrenica Roma-Pisa-Genova, assenza di collegamento con interporto e aree produttive retroportuali), e le merci sono affidate prevalentemente al trasporto su gomma.

Anche la posizione degli accessi all'autostrada A12 comporta tempi di percorrenza su gomma tali che molti traffici da e per Roma, e soprattutto con le aree produttive del sud della regione, trovano maggior convenienza a convergere su Napoli.

In conseguenza di quanto sopra accennato, va rilevato **che i flussi di merci in entrata prevalgono nettamente su quelli in uscita** dal porto, poiché la capacità di veicolare l'export è legata alla capacità del sistema logistico di convogliare sul porto la capacità produttiva dell'intero sistema laziale. Si generano così importanti diseconomie per gli operatori del trasporto marittimo che, dovendo ottimizzare i carichi, tendono a privilegiare scali dove il rapporto import/export consente un maggiore equilibrio.

In secondo luogo si sottolinea come il porto, nella sua parte industriale e commerciale, abbia fino ad oggi scontato una prevalente **mono-tematizzazione** legata alla presenza dei siti di produzione energetica Enel e Tirreno Power. Le movimentazioni del carbone e tutte le attività connesse hanno infatti costituito nel tempo una parte assai rilevante non solo dei traffici e dell'utilizzo di manodopera, ma anche degli introiti per il porto. Tale condizione, alla luce dell'**accelerazione del processo di phase-out dal carbone**, il cui



completamento è stato anticipato al 2025 dalla Strategia Nazionale 2017, comporta un'assoluta criticità: la conversione a gas della centrale a carbone rischia di mettere in ginocchio tutta l'economia e il lavoro portuale, con effetti già ora rilevabili. Tanto più se si pensa che lo sviluppo del settore energetico aveva tematizzato anche la principale previsione infrastrutturale interna al porto, la **Darsena Energetica Grandi Masse**, la cui mancata realizzazione comporta ora l'esigenza di un generale riassetto del progetto e dello stesso porto. Temi su cui si dovrà prendere atto anche dell'esito dell'iter approvativo del Piano Energetico Regionale, attualmente in fase di emendamento nella competente VI Commissione - Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti.

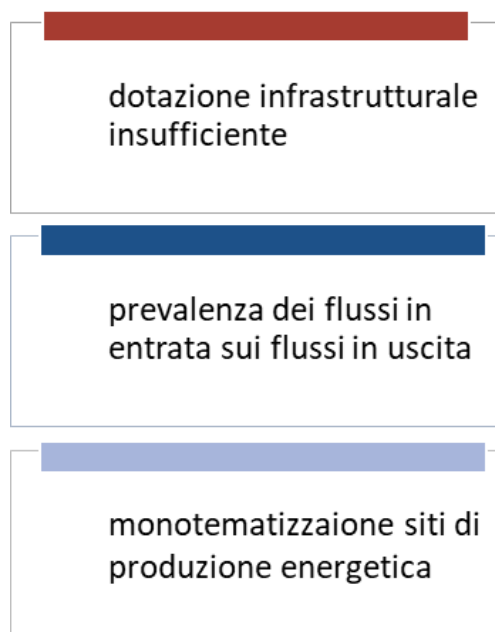


Figura 27 Le criticità strutturali del porto di Civitavecchia

Quanto illustrato dimostra un limite storico dello scalo, ovvero **l'insufficiente connessione con il suo entroterra** in termini sociali, economici e culturali.

Nonostante la presenza del porto, si è faticato a generare nel tessuto imprenditoriale **un'adeguata offerta di servizi**, la cui richiesta si è rafforzata alla luce delle sfide della blue economy, a tematizzare e orientare in tal senso l'offerta formativa, i servizi alle attività esistenti, l'assistenza alla creazione di nuova e adeguata impresa. Nell'immaginario collettivo il porto di Civitavecchia continua ad essere la grande occasione mancata per un adeguato sviluppo cittadino e territoriale.

Il quadro degli aspetti sensibili può essere completato dalla necessità di una governance sovraordinata, un raccordo efficace ed organico tra i molteplici soggetti pubblici coinvolti nelle attività connesse: servizi doganali, istituti di ricerca, sportelli unici, Enti Locali, agenzie governative, non sempre coordinati tra loro e a volte protesi verso diversi obiettivi. Negli ultimi anni, la Regione Lazio ha dato un impulso alla vocazione tirrenico-adriatica del porto con il proseguimento della trasversale Orte-Civitavecchia. L'Autorità Portuale, tra le altre cose, ha perseguito con costanza il completamento della dotazione



infrastrutturale prevista dai piani di sviluppo portuale, ottenendo un finanziamento da parte della Banca Europea degli Investimenti per 195 milioni di euro; la stessa Regione è intervenuta a sostegno della realizzazione del nodo ferroviario, cofinanziandone la progettazione. È inoltre in via di definizione la proposta di Zona Logistica Semplificata che la Regione, di intesa con l'AdSP, presenterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, perché i porti del Lazio e i loro entroterra possano usufruire di condizioni più favorevoli agli investimenti.

Tuttavia, la condizione strutturale del sistema portuale, viepiù aggravata dalla situazione epidemica congiunturale, lascia ritenere che le azioni intraprese siano ad oggi ancora insufficienti per garantire lo sviluppo del porto di Civitavecchia e del suo indotto economico ed occupazionale. Occorre dunque inserire tale attività portuale all'interno del più ampio contesto di visione, obiettivi, strategie ed azioni proposto in questa Memoria di giunta, al fine di consentire al sistema portuale regionale, ed al suo interno in particolare al porto di Civitavecchia, quella interconnessione infrastrutturale e logistica e quella integrazione con la Blue economy sul territorio che, attraverso l'implementazione dei livelli di innovazione e sostenibilità ambientale, permetta di modificare struttura e funzioni logistiche portuali nella direzione dello sviluppo e della crescita sostenibile.

L'intenzione della Regione Lazio, alla luce delle criticità descritte ma anche delle potenzialità che il porto costituisce, è quella di predisporre un unico quadro strategico, condiviso e coordinato, un'agenda di azioni urgenti finalizzate al suo rilancio, da inserire all'interno del piano di rilancio della Blue Economy nel Lazio.

La visione strategica è quella di **proiettare lo sviluppo del porto di Civitavecchia in una dimensione sia infraregionale** (il porto e la logistica al servizio delle imprese sul territorio) **che interregionale** (il porto interconnesso con le reti infrastrutturali e logistiche consente alle imprese italiane ed internazionali di utilizzare la rete logistica laziale per insediare attività imprenditoriali o movimentare flussi di passeggeri e merci, anche grazie al potenziale attrattivo offerto dalla Capitale).

Per far questo è necessario **migliorarne le connessioni con il territorio interessato**, inteso sia come sistema economico-produttivo che infrastrutturale, favorendone una rifunzionalizzazione e creando strette relazioni logistiche tra le aree di produzione e di commercializzazione ed il sistema portuale stesso. L'**orizzonte temporale** può essere quello utile a rispondere alle sfide generate dal processo di decarbonizzazione del sito Enel di Torre Valdaliga Nord (2025).

Per rafforzare il rapporto porto-città-territorio è necessario **agire in primo luogo sul nodo infrastrutturale**: esternamente al porto, completare il raccordo ferroviario con la linea tirrenica, l'Interporto e le aree produttive retroportuali; internamente, le opere relative al cosiddetto ultimo miglio, sia ferroviario (passeggeri e merci) che stradale.

Ma tale rapporto non vive solo di opere di collegamento materiale, ma anche di una 'porta di accesso' alle opportunità costituite dal mare, intesa come un **hub per la formazione, ricerca e sviluppo di impresa** che possa coordinare le azioni di Istituti tecnici, istituti di ricerca e facoltà universitarie legate alla blue economy con le politiche di sostegno all'innovazione e alla formazione di nuova impresa nei settori dell'economia del mare.

Per sostenere lo sviluppo portuale, inoltre, oltre a consolidare l'attività crocieristica si dovranno **rilanciare i traffici commerciali**, favorendo l'emersione di attività in grado di

Identification of professional profiles



compensare in termini occupazionali la perdita dei traffici carboniferi, come ad esempio la **cantieristica legata alla demolizione e il riciclo, l'agrifood, i servizi alla logistica, il settore legato ai nuovi carburanti a basso impatto ambientale e l'energia pulita**. In questo senso, nodale è la riconversione della **ex Darsena Energetica Grandi Masse in una struttura multipurpose** in grado di garantire flessibilità e adattabilità allo scalo portuale.

Tali obiettivi possono essere perseguiti solo con uno sforzo straordinario di condivisione tra tutti gli attori pubblici e privati competenti, secondo una governance in cui la Regione Lazio intende avere un ruolo decisivo. Questo comporta l'adozione di idonei **strumenti di programmazione negoziata** che vedano una coalizione di soggetti istituzionali, datoriali, sindacali e imprenditoriali che si compatti intorno al progetto di rilancio; strumenti come il Contratto d'area, Contratti e Accordi di Sviluppo, Accordi per l'Innovazione possono inserire l'avviata Zona Logistica Semplificata in un quadro di azioni più ampio e coerente, sostenuto dalla necessaria dotazione finanziaria. Obiettivi in linea anche con i contenuti della Mozione n.267 "Richiesta di impegno sul porto di Civitavecchia", approvata nella seduta del Consiglio Regionale del Lazio n.54 del 27 maggio 2020.



LA BLUE ECONOMY





CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

La pandemia da COVID-19 sta esercitando in maniera rilevante i suoi gravosi effetti sull'economia mondiale. Alcuni settori del terziario hanno registrato un rallentamento tale da mettere in discussione la sopravvivenza stessa di numerose imprese nonché di interi gruppi economici; mentre altri comparti, tra cui il manifatturiero, subiranno tali effetti nei prossimi mesi, con conseguenti effetti sui prezzi delle materie prime, sui valori dei mercati azionari e valutari, sui tassi di interesse e sulla disponibilità di liquidità e sulle aspettative degli investitori.

Peraltro, l'anno 2019 si è era già chiuso con un marcato rallentamento dell'economia mondiale, influenzata dal clima d'incertezza che ha gravato sui mercati reali e finanziari e che in questo contesto tutte le principali economie mondiali sono entrate in fase di sostanziale recessione, seppure con diversa intensità.

Dall'analisi delle previsioni più autorevoli su scala mondiale, al momento si osserva che a causa della pandemia per i prossimi due anni l'economia globale si contrarrà con una dinamica peggiore di quella conseguente alla crisi finanziaria del 2008-2009; ciò implica che anche quando il mercato globale invertirà l'andamento verso percorsi di crescita, si registreranno perdite strutturali che non potranno essere recuperate nel breve periodo.

In Italia, l'emergenza COVID-19 si innesta su un contesto economico ed occupazionale già fragile, laddove il 2018 aveva evidenziato un rallentamento dell'economia ed il differenziale con l'Area Euro si era confermato anche nel 2019 nell'ordine del punto percentuale. Differenziale che ha confermato che la debolezza del Paese non è tanto legata a cause congiunturali, quanto piuttosto a fattori strutturali che ne inibiscono la competitività, influiscono negativamente sull'occupazione e sulla sua qualità, rendendola sempre più precaria.

In un contesto così complicato per tutti, **anche la Regione Lazio soffre.**

Data la struttura produttiva regionale e la relativa composizione settoriale, gli ambiti maggiormente colpiti dalla crisi pandemica nel Lazio sono risultati quelli collegati al turismo (in particolare arrivi e presenze internazionali) collegati all'offerta di alloggi, ristorazione, commercio e trasporti, ovvero i settori in cui si concentra circa un quinto dell'occupazione regionale.

La crisi ha anche evidenziato uno sbilanciamento del sistema economico regionale verso il settore terziario a basso valore e, al contempo, la contenuta dimensione del prodotto industriale – in primis quello manifatturiero – rispetto a quanto osservato nelle aree regionali del Centro-nord più esposte alla concorrenza internazionale, eppure con dinamiche di crescita superiori.

All'interno dello scenario sopra descritto, il sistema portuale del Lazio ha registrato negativi effetti sui propri livelli di traffico che, in particolare in settori come quello crocieristico, sono risultati sostanzialmente bloccati dall'emergenza pandemica, con conseguenti pesanti riflessi sui porti di maggior utilizzo per tali attività, tra cui il porto di Civitavecchia. Nel caso specifico, tale scalo ha continuato a perdere anche traffici



commerciali, nonostante la logistica sia tra i settori che durante la pandemia hanno retto meglio di altri. Criticità che hanno ulteriormente aggravato uno scenario già complesso.

IL CONCETTO DI BLUE ECONOMY

La Blue Economy è un innovativo modello di sviluppo economico basato su durabilità, rinnovabilità e riutilizzo, che punta a rivoluzionare tutte le attività produttive azzerando le emissioni inquinanti.

Oceani, laghi, mari e fiumi rappresentano un patrimonio straordinario per l'intera umanità che purtroppo si stanno trasformando in una grande discarica a cielo aperto: bottiglie, buste, imballaggi ed altri rifiuti hanno formato delle vere e proprie "isole di plastica" che rischiano di soffocare la vita negli ambienti acquatici (Figura 28).



Figura 28 L'isola di plastica nel Mar Tirreno

Alla luce di tutto questo, è ragionevole pensare che sia giunto il momento di modificare i modelli comportamentali sia nella vita quotidiana del singolo individuo, che nelle norme di comportamento dei sistemi produttivi. Il contrasto all'inquinamento ambientale e l'abbandono degli schemi economici tradizionali sembrano le uniche soluzioni per mitigare il rischio.

Quali sono le soluzioni da adottare? Un innovativo modello di business basato sul recupero e la reimmissione di materie prime e scarti nel circuito produttivo. Questo nuovo modello economico si chiama **Blue Economy** ed è destinato a rivoluzionare le attività produttive.

L'economista belga *Gunter Pauli* fu il primo a parlare di *Economia Blu* e lo fece partendo da un concetto molto semplice, che si ispira alla biomimesi: lo studio del **funzionamento della natura, dove nulla è sprecato e tutto viene riutilizzato** in un processo che trasforma i rifiuti in materie prime. Come? Trovando nuove tecniche di produzione e migliorando quelle già esistenti.



Un primo esempio di Blue Economy arriva dal professor Jorge Reynolds, inventore di un nuovo pacemaker che non utilizza le classiche batterie, il cui riciclo è molto complesso. Grazie alle conoscenze acquisite sul funzionamento degli organismi viventi in relazione all'ambiente, il professore ha trovato il modo di far funzionare il pacemaker utilizzando la temperatura corporea e la pressione generata dalla voce.

Quando si beve una tazza di caffè viene ingerito soltanto lo 0,2% della biomassa raccolta dall'agricoltore, il restante 98% viene gettato via. Lo scarto in realtà può essere recuperato; esistono molte realtà in cui gli scarti possono essere recuperati, come per esempio nella coltivazione degli alimenti.

Questo rapido e semplice esempio raccoglie l'idea di fondo della Blue Economy: **fare di più di quello che si ha.**

La Blue Economy è un modello di business sostenibile, ovvero capace di generare un impatto positivo e di lungo termine soprattutto sulla salute dei mari e degli oceani. Più in generale, comprende tutte le attività economiche che hanno a che fare con il mare, le coste e i fondali, quali ad esempio la pesca e il trasporto marittimo, puntando a rivoluzionarle (Figura 29).

La Blue Economy propone nuove soluzioni per le attività legate agli oceani: la pesca, l'acquacoltura, l'industria della trasformazione alimentare, la cantieristica e i servizi connessi alla nautica da diporto, il turismo costiero e le attività estrattive. Un potenziale enorme, per il quale la Commissione europea ha intenzione di destinare **6,14 miliardi di euro** nel bilancio UE 2021-2027.

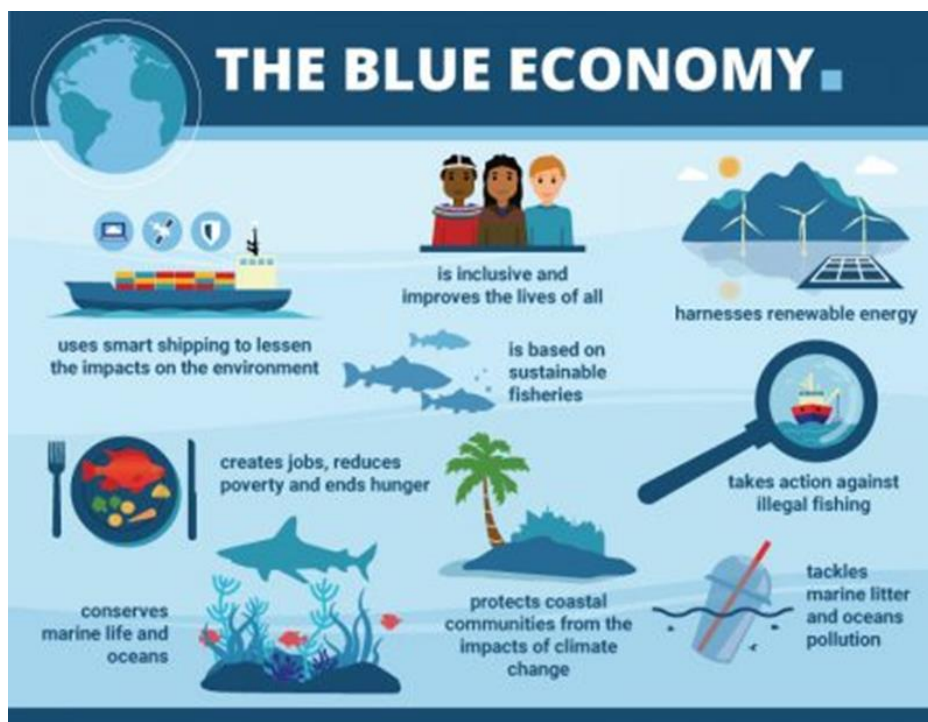


Figura 29 La Blue Economy: locandina promozionale



Il progetto riguarda la realizzazione di un Fondo, che consentirà di investire in nuovi mercati, tecnologie e servizi marittimi, come l'energia oceanica e la biotecnologia marina, mirando agli obiettivi di Figura 30.

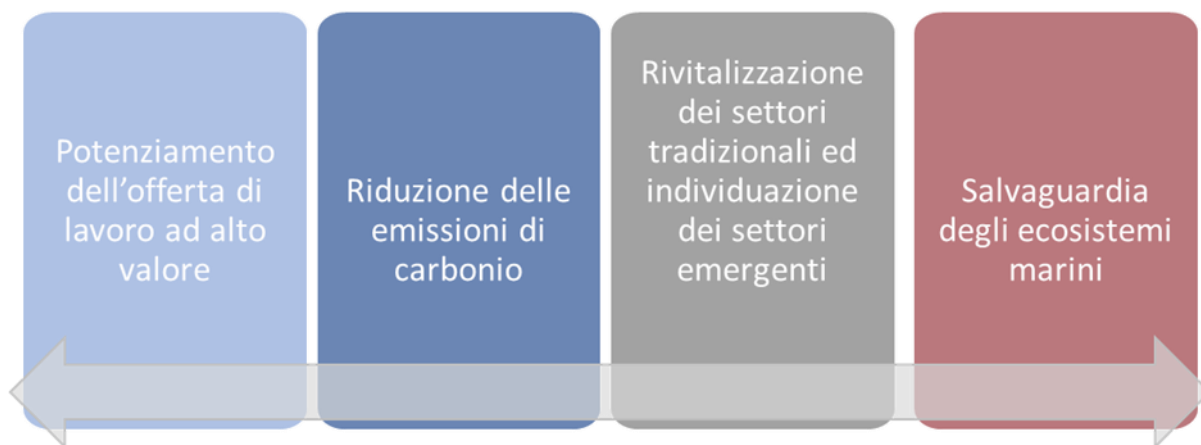


Figura 30 Gli obiettivi della Blue Economy

A differenza della green economy, la blue economy non richiede alle aziende di investire di più per salvare il pianeta. Mentre il primo approccio prevede una riduzione dei materiali inquinanti e un impiego di maggiori risorse da parte delle aziende, il secondo, invece, punta a produrre zero rifiuti pericolosi per il nostro pianeta e a creare maggiori profitti, utilizzando un minore investimento di capitali.

Il *blue thinking* è un approccio che mira a favorire la crescita economica ma con un minore impiego di capitali. Il tutto grazie alle innovazioni tecnologiche e alla trasformazione di sostanze precedentemente sprecate in merce redditizia.

Nella relazione annuale della Commissione europea, sono state misurate le tendenze, le prestazioni ed i progressi riscontrati con l'attuazione delle azioni di Blue Economy.

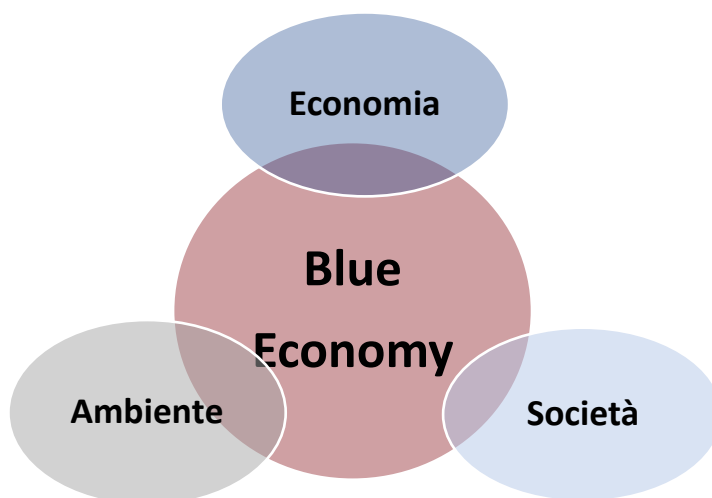


Figura 31 I settori di interesse della Blue Economy

L'Economia Blue è un prezioso alleato visti i risultati di breve e di lungo periodo, ed i livelli di interesse coinvolti (Figura 31); nel dettaglio:

- **Economico** – poiché coprirà il 90% del commercio estero dell'UE e il 40% degli scambi commerciali all'interno dell'Unione europea;
- **Sociale** – potenzierà l'offerta di posti di lavoro ad alto valore legati al mondo marino e marittimo, dagli attuali 5,4 milioni (€ 500 milioni di Valore Aggiunto al PIL europeo) ai 7 milioni attesi per il 2020 (€ 600 milioni di Valore Aggiunto);
- **Ambientale** – si ridurranno le emissioni di carbonio grazie alla promozione della crescita sostenibile a lungo termine e al potenziamento della salvaguardia di mare, terra e acqua dolce, che altrimenti diventerebbero in breve tempo risorse sempre più scarse e costose.

Nell'ultimo decennio, l'economia blu ha dimostrato di saper crescere velocemente e di saper resistere efficacemente alla crisi finanziaria, attenuando in parte gli effetti della recessione sulle economie costiere. Non a caso, Italia, Regno Unito, Spagna, Francia e Grecia sono attualmente le cinque più grandi economie blu d'Europa.

L'Italia con 8.670 km di coste è la più grande economia blu d'Europa e leader per il tasso di produttività nell'uso delle risorse marittime. L'economia blu italiana, trainata dal turismo costiero, dà già lavoro a oltre 390.000 persone e genera circa 19,7 miliardi di euro di valore aggiunto al PIL nazionale.

Una risorsa importante soprattutto per il sud, dove molti giovani imprenditori italiani hanno già scommesso su questo nuovo modello economico. Secondo Confindustria, alla fine del 2017, circa il 10% delle imprese della blue economy (19.000 in totale) sono nate da un'iniziativa intrapresa da giovani principalmente del centro e sud Italia.

Alla luce di quanto appena esposto e dei risultati raggiunti, sembra davvero che la Blue Economy e gli obiettivi da essa definiti, siano l'unica strada per mettere al sicuro il futuro non solo in termini ambientali, ma anche economici e sociali.

LA RIPRESA ECONOMICA NELL'ERA DELLA BLUE ECONOMY

La Commissione Europea, nella Comunicazione sulla Blue Growth del 2012, ha rilevato che dal settore della Blue Economy emergono «*indicazioni promettenti per la crescita dell'economia e le prospettive di occupazione nei settori marino e marittimo per contribuire alla ripresa economica europea*»; è dunque possibile sostenere che i diversi comparti della Blue Economy e, in particolare, la forte capacità di attivazione del settore marittimo sull'economia, potranno nuovamente contribuire alla ripresa economica post lockdown in Europa, in Italia – paese marittimo per conformazione e storia - e anche nel Lazio.

La definizione europea di **Blue Economy** comprende tutte le attività che utilizzano il mare, le coste e i fondali come risorse per le attività industriali e per lo sviluppo di servizi, quali



ad esempio il trasporto marittimo, i porti ed il settore cantieristico, dunque le energie rinnovabili marine, l'acquacoltura, la pesca, le biotecnologie marine, il turismo costiero e di crociera Figura 32.

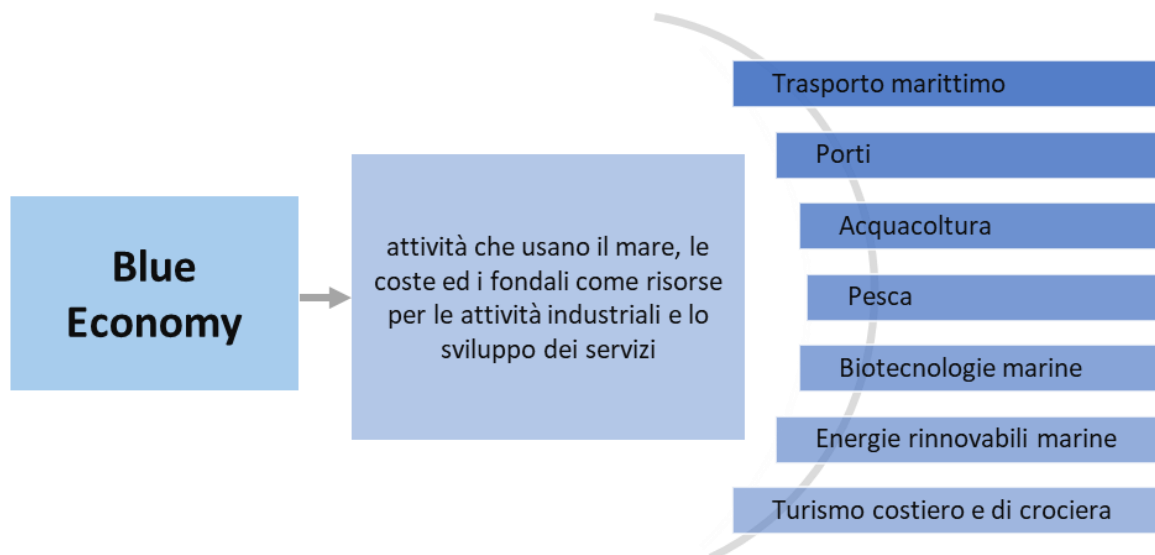


Figura 32 Le attività coinvolte nella Blue Economy

La declinazione della Blue Economy discende dal documento programmatico della Commissione Europea sulla **Blue Growth** (*Crescita Blu*) al fine di valorizzare il potenziale dei mari, degli oceani e delle coste europee per la creazione di nuova occupazione e nuova iniziativa d'impresa in un'ottica sostenibile, attraverso la promozione della ricerca, del trasferimento tecnologico e del partenariato tra ricerca scientifica e settore industriale. Secondo i dati della Commissione Europea più recenti (EU Blue Economy Report 2020), infatti, nel 2018 i settori della Blue Economy dell'Unione Europea hanno impiegato direttamente circa 5 milioni di persone, generando un fatturato pari a 750 miliardi di euro e oltre 218 miliardi di euro di valore aggiunto. A tali risultati l'Italia ha contribuito per oltre il 10%, con 525.200 addetti e un valore aggiunto di 23,4 miliardi, rappresentando uno tra i paesi ai primi posti nella classifica europea per fatturato con riferimento sia alla Blue Economy nel complesso sia, in particolare, al settore del trasporto marittimo.

In questo contesto, la Regione Lazio, secondo i dati contenuti nell'VIII Rapporto sull'Economia del mare realizzato da *Si.Camera-Unioncamere* per la Camera di commercio di Latina, nel 2018 è risultata la terza regione per incidenza percentuale di imprese dell'economia del mare sul totale delle imprese, con una percentuale del 5.5% corrispondente a 36.114 imprese. È peraltro bene ricordare che - secondo i dati riportati nel VI Rapporto sull'Economia del mare prodotto dalla Federazione del mare - nel 2018 hanno viaggiato via mare il 26,5% delle merci italiane esportate nel mondo, e il 93% di quelle destinate a Paesi extra-UE. Situazione non dissimile si verifica per l'import, con percentuali rispettivamente del 30,5% e dell'89%.

Il trasporto marittimo, in particolare, mostra una forte capacità di attivazione economica.



Secondo i più recenti dati elaborati nel citato rapporto della *Federazione del mare*, un euro domandato al settore del trasporto marittimo (inclusa la spesa dei crocieristi) attiva una produzione nell'intera economia di 2,89 euro.

Il valore della produzione 2017 del comparto dei trasporti marittimi è stato di circa 12,3 miliardi di euro. Tale capacità di attivazione è riconducibile ad effetti diretti e indiretti in tutti i settori dell'economia.

In termini occupazionali, a fronte di un impatto diretto del trasporto marittimo italiano al 2017 di 47.330 unità di lavoro annue, si è invece registrata un'attivazione complessiva (comprensiva dell'effetto derivante dalla spesa dei crocieristi) di 194.820 unità di lavoro. Ciò equivale a dire che, per ogni unità di lavoro direttamente occupata nello shipping italiano, ne sono state attivate complessivamente 4,12 lungo tutta la filiera economica, a monte e a valle.

A completare il quadro degli impatti generati dalla Shipping Industry italiana, occorre considerare anche il contributo erariale complessivamente generato dal settore, attraverso l'attivazione diretta, indiretta e indotta del sistema economico nazionale.

LA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA

La **Zona Logistica Semplificata (ZLS)** viene istituita con la Legge di Bilancio 2018, o meglio con la Legge del 27 dicembre 2017 n° 205, art. 1, commi da 61 a 65.

Nello specifico, il comma 61: "Al fine di favorire la creazione di condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni [...] è prevista l'istituzione della Zona logistica semplificata".

E ancora il comma 62: "La ZLS può essere istituita [...] nel numero massimo di una per ciascuna regione, qualora nelle regioni sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, o un'Autorità di sistema portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169.

La disciplina delle *Zone Logistiche Semplificate* prevede l'applicazione, alle imprese operanti e alle nuove imprese che entrano nel settore, procedure semplificate molto simili a quelle previste dalle Zone Economiche Speciali. Con l'istituzione delle ZLS si intende favorire condizioni favorevoli allo sviluppo di nuovi investimenti nelle aree portuali delle regioni in cui non si applicano le disposizioni delle Zone Economiche Speciali.

La ZLS viene istituita con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, su proposta della regione interessata, per una durata massima di sette anni, rinnovabile fino a un massimo di ulteriori sette anni.



Le **Zone Economiche Speciali**, sono introdotte nell'ordinamento nazionale dagli art. 4 e 5 del decreto-legge 91/2017; le ZES sono istituite nelle regioni *meno sviluppate* ed in *transizione*.

In particolare, le regioni con PIL pro capite inferiore a 75% della media europea sono identificate come **regioni meno sviluppate** e nello specifico sono: Sicilia, Calabria, Basilicata, Puglia e Campania. Le regioni il cui PIL pro capite è compreso tra il 75% e il 90% della media europea sono definite come **regioni in transizione**, e sono: Sardegna, Abruzzo e Molise.

Le *Zone Logistiche Semplificate* possono essere istituite nel numero massimo di una per regione nel caso in cui, nella regione interessata, sia presente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite negli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ovvero vi sia la presenza di un'Autorità di sistema portuale (comma 62).

Per le Zone Economiche Speciali è invece previsto che ciascuna regione, tra quelle in cui è possibile farlo, può presentare una proposta di istituzione di una ZES nel proprio territorio, o al massimo due proposte ove siano presenti più aree portuali che abbiano le caratteristiche stabilite dal Regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T). Le regioni che non posseggono aree portuali aventi tali caratteristiche possono inoltre presentare istanza di istituzione di una ZES solo in forma associativa, qualora contigue, o in associazione con un'area portuale avente le medesime caratteristiche.

Mentre per le ZLS, la cui durata massima è di 7 anni con possibilità di rinnovo, viene definita dal Presidente del Consiglio dei ministri, per le ZES la durata non è definita dalla normativa primaria ma dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da adottare su proposta del Ministro per la coesione territoriale e il Mezzogiorno, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro dello sviluppo economico, sentita la Conferenza unificata.

La principale differenza tra le nuove **Zone Logistiche Semplificate** e le **Zone Economiche Speciali** risiede nel fatto che nelle ZES oltre a benefici di carattere procedurale e di semplificazione burocratica sono previsti anche benefici di carattere fiscale. In particolare le imprese che effettuano investimenti all'interno delle ZES possono utilizzare il credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali nuovi nel Mezzogiorno nel limite massimo, per ciascun progetto di investimento, di 50 milioni di euro. Questa agevolazione, per tali Zone, è estesa fino al 31 dicembre 2020.



L'ATTIVAZIONE DELLA ZONA LOGISTICA SEMPLIFICATA NELLA REGIONE LAZIO

La Regione Lazio in questi mesi sta completando il processo di programmazione dei fondi strutturali europei per il periodo 2021-2027 e, conseguentemente, provvede alla programmazione degli interventi secondo priorità strategiche chiare e definite.

Tra le azioni propedeutiche al perfezionamento dei programmi operativi, figura l'adeguamento della Strategia di specializzazione intelligente della Regione Lazio (**Smart Specialization Strategy, RIS3 Lazio**), nella quale sono dettagliati gli ambiti tematici sui quali si intende concentrare le risorse che contribuiranno all'obiettivo di realizzazione di un'Europa che sia più "smart".

La Strategia RIS3 si colloca all'interno di un quadro comunitario più ampio e che è costituito da una serie di ambiziosi obiettivi a cui punta l'UE.

La strategia adottata dall'Unione Europea auspica all'evoluzione verso un'economia intelligente, sostenibile ed inclusiva. In tal senso, queste priorità si danno forza l'una con l'altra, contribuendo al conseguimento di elevati livelli di occupazione, produttività e coesione sociale da parte di tutti gli Stati membri.

In sostanza l'Unione europea ha stabilito il raggiungimento di cinque ambiziosi obiettivi in materia di **occupazione, innovazione, istruzione, inclusione sociale e clima/energia**.

A sua volta ciascuno Stato membro ha adottato i propri obiettivi nazionali in ognuno di tali ambiti. A sostegno della strategia sono previste azioni concrete a livello UE e nazionale.

L'inclusione nella RIS3 Lazio di una specifica *Area di Specializzazione "Economia del Mare"* rappresenta con chiarezza l'intenzione della Regione di puntare sul Mare come grande vettore di innovazione e di sviluppo economico-territoriale e sul porto di Civitavecchia come elemento attrattore di investimenti e fonte di opportunità di crescita.

Nell'ambito della propria attività pianificatoria, la Regione sta anche procedendo, tra l'altro, alla elaborazione del *Piano Regionale dei Trasporti, della Mobilità e della Logistica* (PRMTL) e del *Piano Energetico Regionale* (PER), sta partecipando al percorso di *Pianificazione dello Spazio Marittimo* (Maritime Spatial Planning, MSP) avviato dalle istituzioni centrali in ottemperanza agli obblighi comunitari in materia, è impegnata nella redazione di un Piano di Difesa integrata delle coste al fine di contrastarne l'erosione e il degrado e sta procedendo alla finalizzazione del Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della **Zona Logistica Semplificata (ZLS)**.

Con la finalità di promuovere lo sviluppo economico regionale e la quantità e qualità dei livelli occupazionali, lungo percorsi di crescita che garantiscano adeguati livelli di innovazione e di sostenibilità ambientale nonché di mantenere per il medio-lungo periodo il proprio potenziale di supporto alle dinamiche di sviluppo regionali, la Regione Lazio intende condurre e portare a termine tali attività:

- attivando tutte le azioni infrastrutturali e funzionali necessarie perché il territorio regionale acquisisca un ruolo logistico-infrastrutturale centrale all'interno dei flussi di trasporto di merci e passeggeri al livello locale, nazionale ed

internazionale, proponendosi così, sia per le imprese localizzate nella regione che per quelle operanti al di fuori di essa, come area logistica efficiente ed innovativa;

- impegnandosi per ricostituire nella Regione una identità “marittima” adeguata al suo sviluppo costiero, in grado di fare sinergia tra aree costiere ed aree interne, connettendo efficacemente il territorio interessato e creando tutte quelle sinergie istituzionali, imprenditoriali e di servizio utili alla caratterizzazione del Lazio come regione che sul mare e dal mare può fondare una parte rilevante del proprio sviluppo economico ed occupazionale;
- rilanciando la Blue Economy nel Lazio, ovvero offrendo supporto concreto al consolidamento di tutti i comparti coinvolti nell’economia sostenibile del mare, costituendo sede territoriale funzionale, efficiente e privilegiata per la crescita dell’imprenditorialità del settore marittimo in tutte le sue componenti: merci, passeggeri, servizi, formative, ambientali, etc.;
- all’interno di una visione strategica come sopra definita, in particolare dando nuovo impulso funzionale al sistema portuale laziale, e in particolare al porto di Civitavecchia, affinché possa recuperare livelli di competitività in grado di farlo competere strutturalmente nel proprio contesto di mercato.

In linea con la visione individuata, gli obiettivi da perseguire per la Regione Lazio sono (Figura 33):

- programmazione, progettazione e realizzazione del sistema infrastrutturale necessario ad incrementare in modo adeguato il livello di interconnessione infra ed interregionale;
- valorizzazione del potenziale logistico della Regione, sia nella componente infrastrutturale che in quella imprenditoriale e di servizi, nonché nella componente di insediamento urbanistico ed immobiliare;
- sviluppo della Blue Economy nel Lazio, favorendo il consolidamento e la crescita sinergica di tutti i settori che compongono tale aggregato e valorizzando il ruolo del sistema portuale regionale all’intero di tale contesto;
- potenziare lo sviluppo economico ed occupazionale nella Regione;
- rilanciare gli investimenti sul territorio ed incrementare i livelli di innovazione tecnologica, di prodotto e di processo.

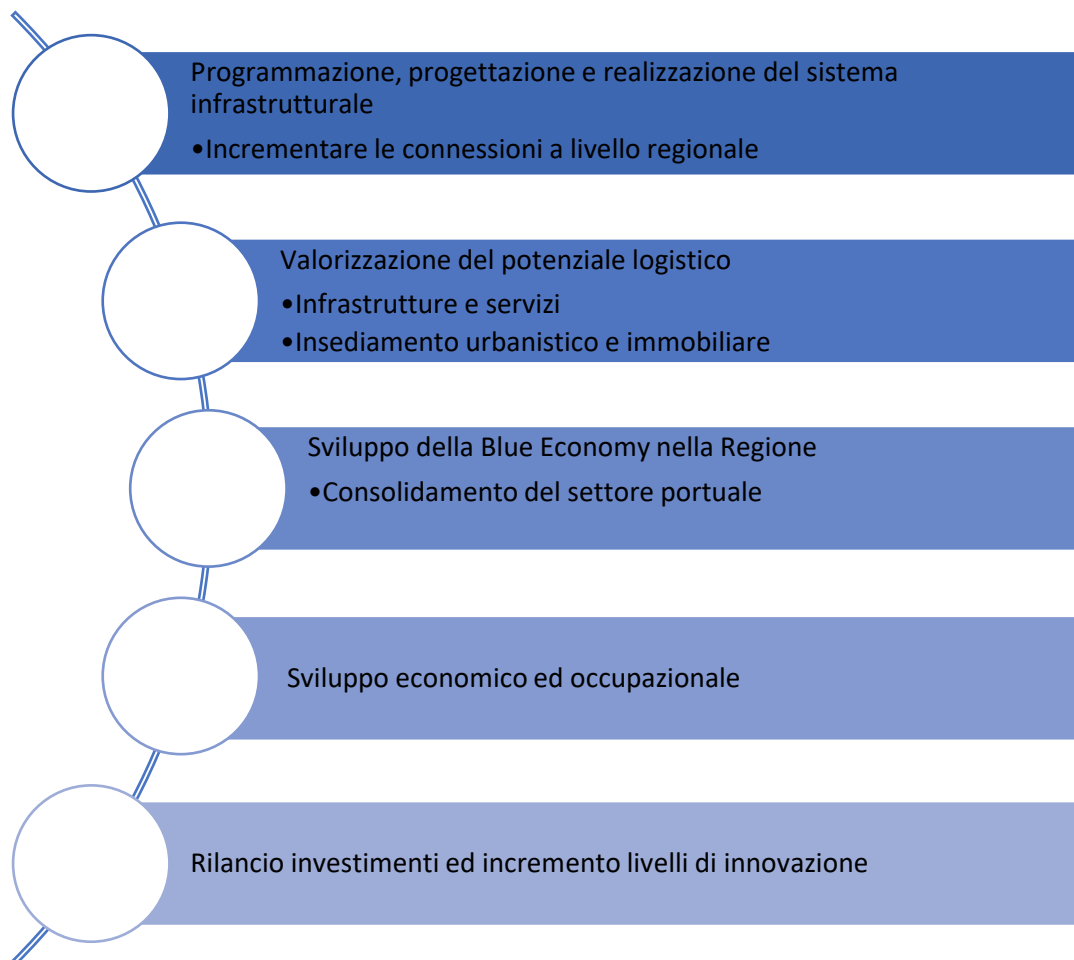


Figura 33 Gli obiettivi della Regione Lazio nell'ambito della RIS3

La trama relativa al tema dello **sviluppo socio-economico** della costa regionale riguarda tre principali aree di programmazione:

1. la **blue economy regionale** nella versione ideata nel 2013 (Documento Economico e Finanziario 2014-2016), in quella del 2018 (Documento Strategico di Programmazione 2018-2023) e in quella che si sta definendo;
2. la pianificazione regionale per l'istituzione di una **ZLS** per le **aree portuali di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta**;
3. la gestione dello **Spazio Marittimo del Tirreno Centro-Settentrionale** (MSP);
4. la **Smart Specialization Strategy** (RIS3) e la programmazione dei fondi europei 2021-2027.

La **prima area di programmazione** attiene le policy di lungo periodo ideate, pianificate e programmate dalla Regione Lazio, correlate alle altre due aree di programmazione (ZLS e MSP).

L'obiettivo regionale è quello di individuare:



- una strategia specifica inequivocabile per agire sulle principali variabili macro-economiche;
- una strategia correlata – direttamente o indirettamente – ad altri mercati o settori, nella vision strategica di lungo periodo del programma di governo per l'XI legislatura regionale.

Anche con questa finalità, in considerazione dell'elevata complessità della materia e dato il suo carattere tipicamente interdisciplinare, con Legge Regionale del 28 dicembre 2018 n.13, art.15 comma 1 si è provveduto a istituire una “Cabina di regia dell'economia del mare”, con compiti di “promuovere una politica unitaria per lo sviluppo economico integrato del litorale della Regione”, con “funzioni di coordinamento, di semplificazioni delle procedure, di integrazione delle diverse politiche settoriali”.

La **seconda area di programmazione** (ZLS) è stata attivata dalla Regione Lazio con Deliberazioni di Giunta Regionale n.621 del 30/10/2018 e n.29 del 29/01/2019, e riguarda l'istituzione di una **Zona Logistica Semplificata del Tirreno Centro-Settentrionale** (Civitavecchia, Fiumicino, Gaeta) a seguito dell'elaborazione di un «Piano di Sviluppo Strategico» – riferito alle aree portuali del Lazio di cui alla circoscrizione dell'Autorità Portuale del mare Tirreno Centro Settentrionale – da presentare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri.

Gli obiettivi della ZLS (Lazio) sono parte degli obiettivi nazionali volti a colmare gap strutturali e di sviluppo del sistema portuale e logistico. L'obiettivo regionale è principalmente quello di individuare:

- a. gli interventi sulle reti infrastrutturali;
- b. le misure consentite di politica industriale o fiscale sull'economia reale (mercato del lavoro, in primis, e produzione di beni). Il processo di elaborazione ha portato l'incaricato Gruppo di Lavoro a consegnare alla Regione Lazio nello scorso mese di luglio (prot. N.0620401 del 13/07/2020) un documento intitolato “La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale – Documento propedeutico alla Definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro-Settentrionale”.

La **terza area di programmazione** (MSP) è stata attivata nel mese di giugno 2019 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, istituendo un Comitato Tecnico con il compito di elaborare – entro il 31 dicembre 2020 – i piani di gestione dello spazio marittimo ai sensi del D.lgs. 17 ottobre 2016 n. 201 “Attuazione della direttiva 2014/89/UE che istituisce un quadro per la pianificazione dello spazio marittimo”. In termini operativi, per la Regione Lazio, la tematica è affrontata dalla citata Cabina di regia dell'economia del mare e dal costituendo Comitato Inter-istituzionale.

La **quarta area di programmazione**, con la revisione della RIS3 regionale e l'introduzione di un'Area di Specializzazione “Economia del Mare”, va considerata in questo contesto trasversale rispetto alle precedenti ma propedeutica. Attraverso le risorse 2021-2027 dei fondi strutturali comunitari, dovranno essere accompagnati con ancora maggior efficacia che in passato i processi di riposizionamento competitivo delle imprese dell'area di

Identification of professional profiles



Civitavecchia e delle filiere industriali connesse alle attività del Porto, sostenendo attività di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico in ambiti come la logistica avanzata, l'energia pulita, la mobilità sostenibile e intelligente, il turismo ecosostenibile, le biotecnologie marine.



LE PROFESSIONI DEL MARE





GENERALITA' SULLE PROFESSIONI

Le professioni del mare sono oggi una realtà concreta e alle volte poco conosciuta. Quello che si intende fare oggi, è diffondere la cultura del mare prendendo in considerazione l'ambito professionale ad esso legato, dunque avvicinare i giovani alla cultura e alle professioni svolte nell'ambito marittimo-portuale. Spesso sono realtà lavorative sottovalutate perché c'è poca informazione circa le possibilità di carriera nel settore.

Le professioni del mare abbracciano un insieme molto variegato di figure: dagli Ufficiali di Marina Mercantile a tutta la filiera della cantieristica e della pesca (Figura 34).



Figura 34 Le professioni del mare

L'insieme costituito dai trasporti marittimi, delle attività di logistica portuale e ausiliarie ai trasporti, dalla cantieristica navale, dalla cantieristica delle imbarcazioni da diporto, dalla pesca, delle Marina Militare, delle Capitanerie di Porto, delle Autorità portuali e dall'Istituto di previdenza per il settore marittimo, genera 36,5 miliardi di euro che corrispondono al 2,7% del PIL nazionale.



Molteplici possono essere le motivazioni che spingono ad occuparsi nel settore del mare: ereditarietà familiare, per caso, per scelta, per amore del mare o per passione.

Qualunque sia la ragione per la quale si intraprende questo tipo di carriera, ci sono sbocchi professionali importanti e che non debbono essere trascurati nell'ottica del proprio futuro e per le prospettive di guadagno.

Per lavoro marittimo si intende ogni attività lavorativa che si svolge in mare o a bordo di una imbarcazione. Chi presta servizio in ambito del “lavoro marittimo” viene indicato nella categoria definita **gente di mare**. Il lavoro marittimo, in quanto attività civile, si articola su tre livelli:

- settore dei trasporti;
- settore della pesca;
- settore di diporto nautico.

Il **settore del trasporto** si attiene a tutte quelle attività lavorative prestate a bordo delle navi adibite al trasporto di merci e di passeggeri, “oltre gli stretti” sulle rotte oceaniche dei traffici internazionali, sulle rotte “corte” del cabotaggio nazionale e mediterraneo, e a bordo delle navi speciali che operano “offshore”, per la posa di condotte, per la costruzione e l’installazione di piattaforme ecc., oltre che a bordo delle imbarcazioni di servizio nei porti, come i rimorchiatori, le unità dei piloti, le navi addette al bunkeraggio, cioè al rifornimento di carburante, ecc.

Per quel che riguarda il **settore della pesca**, si tratta del lavoro a bordo delle imbarcazioni adibite alla pesca marittima, sia che operino sotto costa o in mare aperto, sia che varchino gli stretti per andare a pescare negli oceani, oltre che il lavoro a bordo delle imbarcazioni al servizio dei sistemi di acquacoltura per l’allevamento, la riproduzione e la raccolta in aree marine attrezzate di pesci, molluschi e crostacei.

Per quanto riguarda il **diporto nautico**, si tratta del lavoro a bordo di imbarcazioni concepite per scopi sportivi o ricreativi dai quali esuli il fine di lucro, ma che la legge consente che possano anche essere impiegate in attività economiche, a scopi commerciali, mediante contratti di locazione e di noleggio (“charter nautico”) oppure per l’insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità di appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo.

La categoria *gente di mare* è divisa in tre sotto-categorie: per entrare a far parte della gente di mare ci si deve recare presso la Capitaneria di Porto, nella sezione dedicata e compilare l’apposito modulo di richiesta.

Prima categoria – personale addetto ai servizi di coperta, di macchina e, in genere, ai servizi tecnici di bordo; si tratta nello specifico di:

- servizi di coperta;
- servizi di macchina;
- servizi polivalenti.

Seconda categoria – personale addetto ai servizi vari:



- allievi comuni alberghieri;
- personale sanitario;
- personale di camera;
- personale di cucina.

Terza categoria – personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

Le professioni del mare per eccellenza sono quelle che svolgono il loro lavoro sulle navi mercantili o all'interno dei cantieri navali. Questa formazione professionale può iniziare con la scelta dell'Istituto Nautico come scuola secondaria.

La conduzione *nautica, tecnica, amministrativa e commerciale* di una nave, di qualunque tipo essa sia, è affidata ad un gruppo di persone che stanno ai vertici dell'equipaggio noti come **ufficiali**. L'imbarco in qualità di Ufficiale è riservato esclusivamente agli studenti diplomati da un Istituto Nautico. I diplomati in questo ambito professionale possono imbarcare su tutte le navi della Marina Mercantile ma non quelle della Marina Militare. Per quest'ultime occorre frequentare l'Accademia Navale di Livorno alla quale si accede per concorso pubblico dopo aver conseguito un diploma di scuola media superiore (Nautico compreso).

Per **navi mercantili** si intendono semplicemente tutte quelle, grandi o piccole, che non appartengono alla Marina Militare come ad esempio:

- navi passeggeri e da crociera;
- traghetti;
- navi da carico (petroliere, gassiere, carico secco, portacontainers ecc.);
- navi e imbarcazioni da diporto (yacht, barche a vela, ecc.);
- navi e barche da pesca (pescherecci, navi da pesca oceanica, navi-fattoria);
- navi speciali (rimorchiatori, piattaforme petrolifere, navi oceanografiche, navi da ricerca scientifica, posacavi, draghe, bettoline ecc.).

Gli ufficiali si dividono in Ufficiali di Coperta ed Ufficiali di Macchina; di seguito viene dettagliato il quadro gerarchico relativo ai titoli professionali (Figura 35/Figura 34).

Gli **Ufficiali di coperta** sono gli addetti alla conduzione nautica, dunque: navigazione, sicurezza a bordo, maneggio del carico, ecc.

Gli **Ufficiali macchine** si occupano invece della conduzione e della manutenzione di tutte le apparecchiature meccaniche ed elettriche di bordo, oltre che – ovviamente – dell'apparato motore principale.

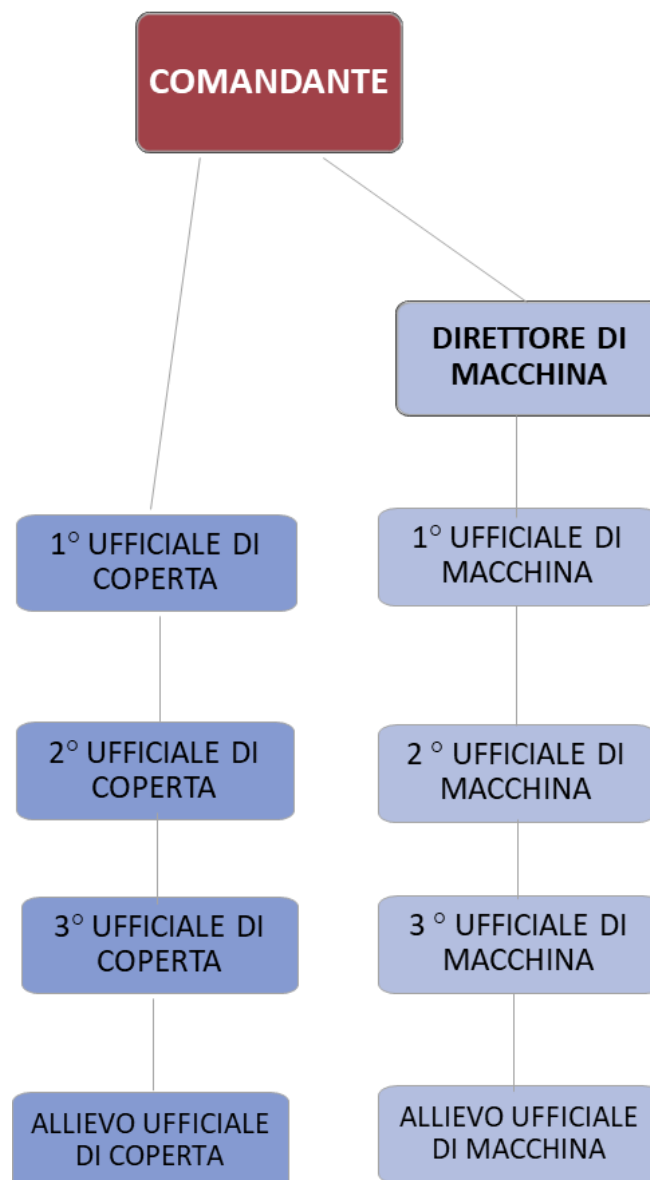


Figura 35 Il quadro gerarchico dei titoli professionali

Fonte: Assessorato delle Risorse Agricole e Alimentari e Dipartimento degli Interventi per la Pesca Regione Sicilia

L'Istituto nautico comprende 3 differenti indirizzi:

- Corso Capitani – consente il conseguimento del diploma **Perito per il Trasporto Marittimo**, dunque la qualifica di **Aspirante al comando navi mercantili**; questo indirizzo abilita all'imbarco sulle navi mercantili per intraprendere la carriera di **Ufficiale di coperta**.
- Corso macchinisti – consente il conseguimento del diploma **Perito per gli apparati e gli impianti marittimi** dunque la qualifica di **Aspirante alla direzione di macchine di navi mercantili**; questo indirizzo abilita all'imbarco sulle navi mercantili per intraprendere la carriera di **Ufficiale di macchina**.



- Corso Costrutti – consente il conseguimento del diploma **Perito per le Costruzioni Navali**, dunque la qualifica di **Aspirante alla professione di Costruttore Navale**; questo indirizzo abilita a lavorare nei cantieri in qualità di disegnatore.

Per iniziare la carriera nell'ambito della navigazione il primo passo è quello di recarsi presso la Capitaneria di Porto e richiedere il rilascio del libretto di Navigazione; questo costituisce il primo passo formale per l'avvio dell'attività di navigazione.

La prima qualifica che si acquisisce è quella di Mozzo. La registrazione del diploma dell'istituto nautico consente l'acquisizione della qualifica di imbarco di Allievo Ufficiale. È importante non fare confusione tra **titoli professionali** che sono rilasciati dall'Autorità Marittima ed abilitano a svolgere un certo tipo di lavoro e **qualifiche d'imbarco** che non sono l'automatica conseguenza dei primi ma che dipendono da molti fattori, quali ad esempio (soprattutto) la propria bravura, la possibilità di posti liberi, le strategie d'imbarco dei vari armatori, il mercato del lavoro.

Di seguito un quadro riassuntivo della carriera nell'ambito marittimo (Figura 36). Il percorso professionale per gli Ufficiali è uguale per il raggiungimento della qualifica di Comandante o Direttore di Macchina.

Accanto alle figure che interessano la carriera in ambito strettamente legato alla navigazione sono presenti una serie di profili legati al mare e al suo indotto. La pesca professionale, l'acquacoltura, il turismo nautico sono tutte attività che richiedono figure professionali specializzate e competenti in grado di rispondere ad un mercato sempre più esigente ed in continua evoluzione.

Accanto alle figure che interessano la carriera in ambito strettamente legato alla navigazione sono presenti una serie di profili legati al mare e al suo indotto. La pesca professionale, l'acquacoltura, il turismo nautico sono tutte attività che richiedono figure professionali specializzate e competenti in grado di rispondere ad un mercato sempre più esigente ed in continua evoluzione.

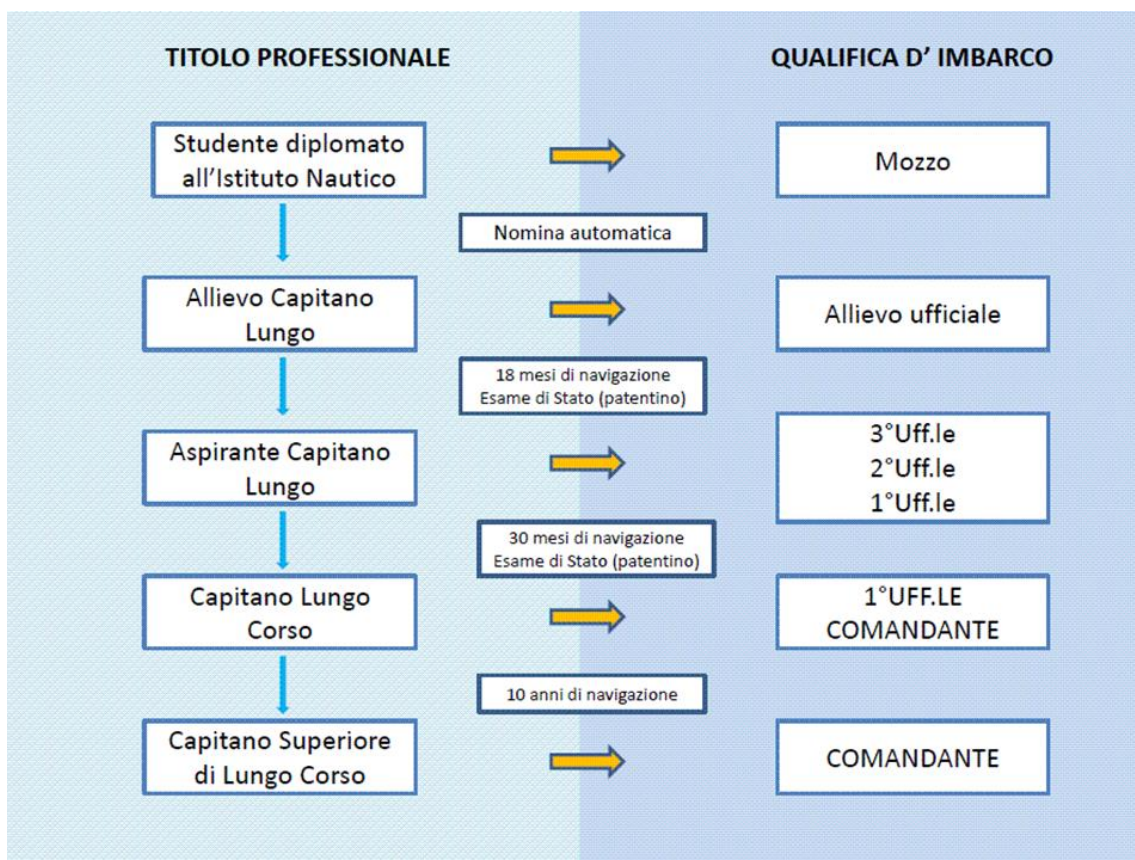


Figura 36 Il percorso di avanzamento della carriera

Fonte: Assessorato delle Risorse Agricole e Alimentari e Dipartimento degli Interventi per la Pesca Regione Sicilia

ELENCO DELLE PROFESSIONI E DESCRIZIONE

In Tabella 10 sono elencate – quasi tutte – le figure professionali che prendono parte al settore marittimo-portuale; da questo primo elenco sono stati estrapolati i profili di maggior rilievo, e che si procede a descrivere più dettagliatamente.

Identification of professional profiles



Tabella 10 Elenco delle professioni nel settore marittimo portuale

<i>acquacoltori</i>	<i>magazziniere</i>
<i>addetto alla contabilità gestionale nel settore ittico</i>	<i>esperto di marketing e management turistico costiero</i>
<i>addetto serbatoi (terminal)</i>	<i>marinaio imbarcazioni da diporto</i>
<i>addetto ufficio merci (terminal)</i>	<i>manutenzione mezzi terminal portuale</i>
<i>allestitore polivalente di bordo per la cantieristica navale</i>	<i>meccanico motorista nautica da diporto</i>
<i>biologo marino</i>	<i>operatore agroturistico con specializzazione in ittiturismo</i>
<i>cameriere per le navi traghetto</i>	<i>operatore dei servizi di impresa</i>
<i>capitano marittimo</i>	<i>operatore polivalente terminal portuale</i>
<i>capo turno (terminal)</i>	<i>operaio specializzato nella manutenzione delle imbarcazioni da diporto</i>
<i>carpentiere in legno (nautica)</i>	<i>operatore subacqueo</i>
<i>carpentiere in metallo (montaggio scafo-nautica)</i>	<i>operatore subacqueo specializzato nella gestione delle gabbie off-shore</i>
<i>commissario di bordo</i>	<i>operatore informatico terminal portuale</i>
<i>conduttore di imbarcazioni da diporto</i>	<i>operatore turistico specializzato nell'attività di pescaturismo</i>
<i>consulente in acquacoltura</i>	<i>ormeggiatore per porti turistici</i>
<i>cuochi di bordo</i>	<i>perito navale</i>
<i>direttore di macchina</i>	<i>pescatore</i>
<i>direttore terminal</i>	<i>responsabile di magazzino</i>
<i>esperto in logistica sostenibile e trasporto intermodale</i>	<i>saldatore nautico</i>
<i>esperto nella gestione dei servizi turistico-balneari</i>	<i>ship planner (pianificatore nave)</i>
<i>frigorista</i>	<i>tecnico del monitoraggio e disinquinamento ambientale</i>
<i>guardia ai fuochi</i>	<i>tecnico della logistica</i>
<i>gruista portuale</i>	<i>tecnico marketing per la valorizzazione del prodotto ittico</i>
<i>hostess e steward di bordo</i>	<i>tecnico specialista in acquacoltura</i>
<i>installatore/manutentore impianti elettrici nautici</i>	<i>tecnico spedizioniere</i>
<i>installatore/manutentore di impianti idraulici</i>	<i>tecnico superiore di disegno e progettazione navale</i>
<i>interior design per la nautica</i>	<i>ufficiale di macchina</i>
<i>maestro d'ascia</i>	<i>verniciatore nautico</i>



ADDETTO ALLA CONTABILITA' GESTIONALE NEL SETTORE ITTICO

Figura che opera nell'area amministrativo-contabile di piccole e medie imprese o in cooperative ed associazioni di settore. Possiede una conoscenza della gestione aziendale sotto vari aspetti: economico, giuridico, organizzativo; è inoltre, in grado di utilizzare gli strumenti informatici e di relazionarsi in lingua straniera. Questa è la figura che opera incrociando il flusso dei dati e delle informazioni inerenti al settore amministrativo, gestionale e di comunicazione generale. L'addetto alla contabilità gestionale gestisce tutte le informazioni relative ai movimenti contabili, rileva in termini di movimenti monetari e finanziari l'attività economica dell'impresa rispetto alla regolamentazione fiscale e alla legislazione sociale del lavoro (tenuta dei libri contabili e libri paga) al fine di ottimizzare o di prevedere la gestione dell'impresa. La figura professionale in esame possiede capacità di individuare nuove soluzioni, reperire informazioni e gli strumenti per risolvere i problemi, è capace di affrontare il cambiamento sapendo riconoscere le nuove istanze e le proprie competenze.

ADDETTO AI SERBATOI (TERMINAL)

Questa figura ha il compito di programmare e gestire l'attività di imbarco e sbarco delle merci, dalla nave all'autobotte e viceversa. Il suo ruolo è quello di collegare le linee (tubazioni sotterranee o tubazioni esterne che servono per far fluire i prodotti) ai connettori delle cisterne della nave tramite tubazioni fisse o flessibili, mediante le quali il prodotto viene trasferito nelle tubazioni dell'impianto a terra rispettando la programmazione del piano di sbarco e di imbarco. L'addetto ai serbatoi assiste l'intera fase di carico e di scarico controllando che tutte le operazioni si svolgano regolarmente e non si verifichino perdite o fuoriuscite di prodotto; si occupa dunque di tutta la gestione e della pulizia dei serbatoi e della manutenzione degli impianti ad esso connessi.

ADDETTO UFFICIO MERCI (TERMINAL)

Figura preposta allo svolgimento delle attività amministrative di controllo inerenti alle operazioni di movimentazioni merci e container. Effettua controlli sulla documentazione all'entrata e all'uscita dal terminal e prepara quella necessaria per il carico delle navi. Riceve dall'agenzia marittima le informazioni necessarie relative al carico, dunque verifica la coerenza tra questi dati e quelli presentati dall'autotrasportatore. Controlla che le pratiche vengano espletate e che l'agenzia marittima abbia fornito la propria autorizzazione, emette l'*interchange*, ovvero il documento in cui sono riportati tutti i dati relativi al carico e alla sua posizione.

Verifica i documenti (lettera di vettura, linee navi, porti di sbarco, final destination, ordinativi di imbarco, lista di imbarco, merce pericolosa, codici IMO) ed applica le procedure inerenti alle normative doganali. Nei porti con movimentazione container su linee ferroviarie, verifica i documenti relativi a questa attività intrattenendo rapporti con le compagnie intermodali. Le attività sono svolte principalmente con l'ausilio di supporti informatici.

BIOLOGO MARINO



Figura professionale che conduce ricerche sui concetti e le teorie fondamentali nel campo dell'ecologia, dunque incrementa la conoscenza scientifica in materia. Il suo obiettivo è quello di studiare le relazioni fra gli organismi viventi ed i fattori ambientali che ne influenzano la sopravvivenza; è suo compito rendere tali informazioni disponibili alle imprese e/o agli enti che lavorano nel settore (in particolare quello del mare). Oltre allo studio degli organismi, conduce attività di ricerca, gestione e monitoraggio delle risorse naturali, consulenza e valutazione circa l'impatto ambientale, attività di didattica e divulgazione della cultura scientifica, realizzazione e pubblicazione di relazioni, presentazione di progetti di ricerca scientifica.

CAPITANO MARITTIMO

Figura preposta alla navigazione in sicurezza delle grandi imbarcazioni e delle navi dentro e fuori i porti, lungo i fiumi navigabili, mari e oceani. Il comandante deve essere capace di pilotare l'imbarcazione nonché coordinare il personale di bordo, assicurare la navigazione in sicurezza.

Deve controllare la manutenzione della nave e degli impianti, pianificare e gestire le rotte di navigazione, assicurare il rispetto delle norme antinquinamento, curare i rapporti con le agenzie marittime e con i porti. È un supervisore durante le fasi di carico/scarico merci, si assume la responsabilità legale della nave, controlla il traffico marittimo, dirige le manovre di porto, coordina le esercitazioni di salvataggio nonché la formazione del personale. Deve inoltre redigere il giornale di bordo, studiare e tenersi aggiornato, mantenere i contatti via radio.

CAPO TURNO (TERMINAL)

Figura preposta al controllo e al coordinamento del personale di turno, nonché gestire le operazioni di carico e scarico. Svolge una funzione di raccordo tra personale interno, la manodopera fornita dalle società di servizi ed il personale di bordo.

Svolge inoltre una funzione di interfaccia tra gli uffici di pianificazione e le attività di lavorazione del carico, coordina e regola le attività di movimentazione merci, e verifica che i contenitori siano correttamente stoccati. Controlla che le merci pericolose siano collocate nelle zone stabilite, che tutte le attività si svolgano nel rispetto del piano di sicurezza e che il personale utilizzi gli appositi materiali antiinfortunistici.

COMMISSARIO DI BORDO

Figura professionale che lavora a stretto contatto con i passeggeri a bordo nave; i suoi compiti sono legati alla organizzazione e alla gestione dei servizi alberghieri: accoglienza e registrazione dei passeggeri, assegnazione delle cabine e attività di segreteria amministrativa. Rientra nel suo ruolo anche lo svolgimento di mansioni relative alla sicurezza di bordo. I requisiti di base per esercitare la professione sono: diploma di scuola media superiore, iscrizione al collocamento della gente di mare, conoscenza di una lingua straniera, buona cultura generale, predisposizione alle relazioni con il pubblico, orientamento al problem solving e alla gestione di tutte le problematiche che si presentano nell'accoglienza. Completa il profilo, la resistenza allo stress per poter reggere a ritmi di lavoro spesso sostenuti e complessi.



DIRETTORE TERMINAL

Figura dirigenziale detta anche direttore terminal portuale. È dotato di ampie competenze in logistica e gestione d'impresa, ottimizza l'operatività del terminal attraverso le funzioni di pianificazione e gestione del personale. Controlla il processo commerciale, mantenendo i contatti con i clienti, traguardando possibili nuovi rapporti commerciali e ponendo particolare attenzione alla supervisione del mantenimento degli standard del servizio offerto. Con l'obiettivo di migliorare le performance dell'impresa e sviluppare, sovrintende alla realizzazione del bilancio d'esercizio; analizza gli scostamenti tra il programmato e realizzato promuovendo interventi migliorativi. Ha responsabilità manageriali per le quali è necessaria autonomia organizzativa e flessibilità personale. Comunica spesso in lingua inglese.

ESPERTO DI LOGISTICA SOSTENIBILE E TRASPORTO INTERMODALE

È una figura capace di favorire il processo di integrazione tra i vari sistemi (logistico, infrastrutturale e trasporto) ed i vari operatori (pubblici e privati) al fine di creare una rete caratterizzata da efficienza e qualità e che possa agevolare lo sviluppo sul territorio. Deve possedere conoscenze e competenze idonee per valutare e trovare soluzioni ottimali nella gestione delle attività di logistica e di trasporto intermodale; deve essere capace di gestire la documentazione relativa al movimento e trasporto merci, conoscere le operazioni e i servizi portuali/interportuali, le funzioni che svolgono i vari ausiliari del traffico marittimo portuali, le norme valutarie e fiscali relative alla navigazione e ai trasporti marittimi e terrestri, le disposizioni doganali relative alle navi e ai carichi trasportati. Possiede buone capacità di problem solving e interazione con i propri collaboratori, una buona conoscenza della lingua inglese e una conoscenza dell'informatica applicata ai sistemi logistici.

FRIGORISTA

Operaio specializzato che esegue in maniera autonoma le scadenze, i lavori di manutenzione e riparazione degli impianti e apparecchi di refrigerazione collocati presso i magazzini portuali.

In base alla documentazione tecnica e tenendo conto delle norme in vigore in materia di sicurezza del lavoro e di protezione dell'ambiente, il frigorista si accerta del buon funzionamento delle apparecchiature della sala macchine, controlla i compressori e i ventilatori delle celle frigorifere ed effettua la manutenzione ordinaria di tutto l'impianto di refrigerazione intervenendo autonomamente in caso di avarie di non grave entità. Nei casi di guasti più gravi applica la procedura di tempestivo intervento. Inoltre, al fine della corretta conservazione delle merci, tiene costantemente sotto controllo la temperatura entro la soglia predefinita e registra i dati tecnici delle rilevazioni di temperatura.

GUARDIA FUOCHI

Figura che opera nella prevenzione degli incendi, sia sulla terra (terminal) che a bordo delle navi. Le funzioni sono: vigilanza all'interno dell'area portuale, verificare gli atti di comportamento che possano determinare situazioni di pericolo, servizio alle navi che effettuano carico/scarico merci pericolose ed infiammabili, dunque controllare qualità ed



ubicazione delle suddette merci. È suo compito controllare e quindi intervenire in caso di necessità, verificare l' idoneità delle attrezzature antincendio.

Quando la nave è in cantiere, l'intervento della Guardia ai Fuochi è finalizzato alla prevenzione di incendi riconducibili a lavorazioni che fanno uso di fonti termiche, quali ad esempio la saldatura.

GRUISTA PORTUALE

Figura preposta alla movimentazione di merci e container attraverso mezzi meccanici, svolge attività di caricamento o scaricamento dei materiali su nastri trasportatori, camion, vagoni ferroviari, aree di sosta. La movimentazione richiede l'utilizzo di elevatori di diverso tipo a seconda delle caratteristiche del carico.

Per alcune tipologie di gru sono previsti specifici percorsi formativi aziendali. Nell'ambito della cantieristica navale il gruista manovra diversi mezzi meccanici per il sollevamento e movimentazione di carichi di vario tipo; a seconda dei casi, adempie anche alle operazioni di attrezzaggio della gru ed alla sua ordinaria manutenzione.

MAGAZZINIERE

Figura professionale che esegue autonomamente, entro le scadenze prescritte, le attività di ingresso, controllo, stoccaggio e movimentazione della merce; gestisce il complesso delle uscite della merce dal magazzino effettuando le manovre di movimentazione ed i controlli necessari al fine di consegnare il prodotto integro ed inalterato. All'ingresso delle merci, il magazziniere effettua il controllo dei colli verificandone quantità, peso marcature e destinazione al fine del loro corretto immagazzinamento rileva le condizioni della merce stoccata ed eventuali difformità, anomalie mutamenti o danni che esse possano aver subito. In caso di danno, deve accertarsi se si sia verificato all'origine, durante il trasporto o dopo lo sbarco. Un ulteriore ed accurato controllo, fisico e numerico, viene effettuato nella fase di consegna, per accertare che le condizioni della merce in entrata siano rimaste inalterate in termini di qualità, sigillatura e imballaggio. Può occuparsi anche dello svuotamento e del riempimento di container, camion, vetture di trasporto, seguendo le indicazioni del responsabile. Utilizza mezzi operativi quali muletti, carrelli semoventi, trans pallet ed esegue anche movimentazioni a mano.

OPERATORE DEI SERVIZI DI IMPRESA

L'impiegato di amministrazione, in ambito marittimo portuale, è il lavoratore qualificato in grado di svolgere

autonomamente, nel rispetto delle scadenze e servendosi delle consuete tecniche ausiliarie della comunicazione d'ufficio, le attività specifiche dell'amministrazione e dell'ufficio. Si occupa, nello specifico, di seguire le spedizioni della merce in tutte le sue fasi: dalle operazioni di carico dal porto di partenza allo scarico a quello di arrivo, alla produzione e controllo della documentazione pertinente.

OPERATORE POLIVALENTE TERMINAL PORTUALE



Figura professionale addetta al carico, scarico, trasporto, stivaggio ed immagazzinamento di containers e merce di diverso tipo, nei terminal portuali e nei magazzini ad essi collegati. Opera in terminal marittimi moderni fortemente industrializzati, in cui la movimentazione della merce e dei containers avviene in modo programmato ed utilizzando mezzi di elevata complessità.

Questa figura utilizza sistemi di radio comunicazione e dispositivi computerizzati per manovrare macchine tipo *reach stacker* per le movimentazioni sul piazzale e conduce mezzi pesanti per i quali è richiesto il possesso della patente C od E.

OPERAIO SPECIALIZZATO NELLE MANUTENZIONE DELLE IMBARCAZIONI DA DIPORTO

Figura che si occupa dei lavori di manutenzione e piccola riparazione delle imbarcazioni siano esse a vela, a motore o a funzionamento misto. Di sua competenza sono gli accessori nautici ausiliari come i motori, gli impianti di navigazione e anche la sistemazione interna. Si occupa inoltre del rimessaggio stagionale delle imbarcazioni, della pitturazione dello scafo e dei controlli delle dotazioni di bordo.

È inoltre in grado di eseguire il controllo generale dell'imbarcazione, pianificare gli interventi e predisporre un preventivo di spesa per la loro esecuzione, eseguire la manutenzione di scafi di diverso tipo, eseguire la manutenzione degli impianti e delle attrezzature.

OPERATORE INFORMATICO TERMINAL PORTUALE

Svolge i ruoli che vanno dal supporto tecnico fornito al personale del Terminal, fino alla gestione del sistema informativo. Egli analizza attentamente i processi del terminal per individuare le strumentazioni informatiche

più adeguate. È chiamato ad identificare le esigenze (aggiornamenti, modifiche, ampliamenti) del sistema informatico e ad essere il punto di riferimento per gli utenti che lo utilizzano. Esegue l'installazione e la configurazione dei sistemi client in rete ed esegue il monitoraggio delle funzioni in esercizio, interagendo con gli utenti per la soluzione di problemi tecnici.

La sua attività principale è quella di identificare e risolvere problemi di primo livello, diagnosticare problemi di più elevata complessità e richiedere l'intervento dello specialista in grado di risolverli. Egli deve inoltre monitorare l'obsolescenza delle apparecchiature hardware e dei pacchetti software (con particolare attenzione alla difesa dai virus informatici) ed è direttamente coinvolto nella scelta degli aggiornamenti da fare.

RESPONSABILE DI MAGAZZINO

Figura preposta alla pianificazione, organizzazione e coordinamento circa le procedure e le risorse necessarie per il ricevimento, il magazzinaggio e la spedizione di merci.

Obiettivo primario è il mantenimento degli stock di merci a livello ottimale, e quindi organizzare, coordinare e supervisionare le attività del personale di magazzino in modo da ottimizzare le risorse disponibili. Verifica la consegna degli ordini e lo stato della merce, gestisce il ricevimento e lo smistamento delle merci all'interno del magazzino. Si avvale del sistema informativo di gestione del magazzino e si occupa della gestione



amministrativa del magazzino. Verifica la corrispondenza tra la documentazione e il materiale movimentato, verifica che il materiale sia correttamente ispezionato dai magazzinieri e controlla la corrispondenza quantitativa e qualitativa. Si relaziona con autotrasportatori, clienti, fornitori e responsabili della logistica.

SHIP PLANNER (PIANIFICATORE NAVE)

Figura preposta alla pianificazione delle attività di imbarco/sbarco della nave, valutando le tipologie e le caratteristiche della merce, garantendo la sicurezza della nave in termini di stabilità e di assetto, ottimizzando lo spazio a disposizione e minimizzando i tempi di carico.

Egli analizza la tipologia di merce da imbarcare, della quale deve conoscere quantità, peso e tipologia. In riferimento ai container verifica i quantitativi, la tipologia, il peso eventuali sporgenze (fuori sagoma) o misure fuori standard. Attraverso l'utilizzo di programmi informatici, elabora il piano di imbarco/sbarco e, quando necessario, lo riformula. Il piano dipende dalla tipologia e dalla struttura della nave e le modalità di imbarco variano. Infine egli consegna il piano di imbarco/sbarco ai capi turno i quali fisicamente coordinano il personale operativo nella fase di lavorazione del carico. Resta in contatto con loro anche durante lo svolgimento delle attività di movimentazione per la comunicazione di eventuali cambiamenti

TECNICO DELLA LOGISTICA

Svolge funzioni di pianificazione, coordinamento, organizzazione e gestione dei processi logistici, interni ed esterni all'azienda, che permettono al prodotto di essere distribuito dal luogo di produzione al cliente finale. Pianifica, implementa e controlla la movimentazione, lo stoccaggio e le lavorazioni di magazzino di materie prime, semilavorati e prodotti finiti. Pianifica la rete distributiva, organizza il flusso logistico integrato dei materiali e gestisce il flusso informativo delle merci.

TECNICO SPEDIZIONIERE

Figura addetta ad organizzare la spedizione di merci, rispondendo alle richieste dei clienti per trasferire materiali acquistati o venduti, spesso da e verso l'estero. Evade tutte le pratiche fiscali e doganali relative al trasporto materiali, conosce i regolamenti e le leggi in vigore nelle varie nazioni, le modalità di pagamento delle merci. Egli sceglie il trasportatore più idoneo, sua responsabilità è allacciare rapporti con uno spedizioniere estero. In caso di importazione egli si occupa dello sdoganamento e del trasporto del carico sotto vincolo doganale, in qualità di fiduciario del cliente e rappresentante della merce. Il suo compito è quello di coordinare il trasporto minimizzando i costi. Lo Spedizioniere si reca in dogana con i documenti commerciali del cliente, munito di polizza doganale fornita dallo Spedizioniere nave, ed espleta le formalità necessarie pagando i diritti doganali di dazio e l'IVA. La merce viene quindi sdoganata e quindi gestito l'inoltro della merce, cioè il trasporto alla destinazione richiesta dal cliente.

Nell'eventuale richiesta di trasferimento della merce, ossia nella fase di transito, si procede all'emissione dei documenti necessari affinché i container possano essere trasferiti sotto vincolo doganale in un'altra dogana entro i limiti nazionali, dove verranno

Identification of professional profiles



espletate le successive operazioni. Quando l'autotrasportatore entra negli spazi doganali, lo Spedizioniere compila i documenti d'entrata ed espleta le formalità doganali di esportazione. Se invece la merce viaggia scortata da documenti di esportazione emessi da una dogana interna ai confini nazionali è sufficiente regolarizzare i documenti. A seconda delle dimensioni dell'azienda le fasi di import, transito ed export possono essere svolte da una sola persona, oppure svolte da persone diverse, anche se ognuno deve comunque conoscere le caratteristiche di ciascuna delle altre fasi.



IL SISTEMA DI FORMAZIONE PROFESSIONALE





Dopo aver descritto nel dettaglio le attività che prendono luogo nel sistema dei trasporti portuali, si procede dinnanzi con le indagini di settore, con focus specifico sul Porto di Civitavecchia.

L'obiettivo dell'indagine è quello di evidenziare le figure professionali di riferimento, dunque valutare le skills e definire adeguati programmi di formazione laddove le competenze siano carenti e non adeguate ad un ecosistema così articolato.

Nell'ambito della formazione delle figure professionali articolate nel sistema portuale, è necessario illustrare il progetto YEP MED. L'iniziativa, ricca di obiettivi, coinvolge 7 paesi in tutto il mondo; rappresentante dell'Italia è proprio il Porto di Civitavecchia, presso il quale lo scorso settembre ha preso il via il progetto YP.

LE MODALITA' DI FORMAZIONE PROFESSIONALE

A questo punto della trattazione, in relazione alle figure professionali che si articolano nel settore marittimo-portuale ma non solo, è opportuno descrivere e specificare le modalità attraverso le quali i profili professionali conseguono la qualifica e si plasmano per entrare nel mondo del lavoro.

Nello specifico, secondo quanto riportato dal *Ministero delle Lavoro e delle Politiche Sociali*, si deve distinguere tra:

- ❖ Apprendistato;
- ❖ Formazione;
- ❖ Tirocinio;
- ❖ Sistema Duale.

Per **apprendistato** si intende una forma contrattuale di lavoro a tempo indeterminato finalizzato alla formazione e alla conseguente occupazione giovanile. L'apprendistato si articola in:

- apprendistato per il diploma professionale, il diploma di istruzione secondaria superiore e il certificato di specializzazione tecnica superiore – è rivolto ai giovani tra i 15 ed i 25 anni (compiti), ed è finalizzato al conseguimento di una delle qualifiche sopra dette.
- apprendistato professionalizzante – è rivolto ai tra i 18 ed i 29 anni (compiti), ed è finalizzato all'apprendimento di un mestiere o a conseguire una qualifica professionale
- apprendistato di alta formazione e ricerca – è rivolto ai giovani tra i 18 ed i 29 anni; è finalizzato al conseguimento del titolo di studio universitario o di alta formazione, compresi i dottorati di ricerca, i diplomi relativi ai percorsi degli istituti tecnici superiori, per attività di ricerca nonché per il praticantato per l'accesso alle professioni ordinistiche.



Per l'apprendistato professionalizzante o di alta formazione di ricerca, è possibile assumere anche apprendisti al 17° anno di età, purché siano in possesso di una qualifica di istruzione triennale e/o di formazione professionale. La formazione in apprendistato (per tutte le tipologie) è oggetto di monitoraggio da parte del Ministero con supporto dell'ISFOL⁵.

La **formazione** è un sistema duale più ampio all'interno del quale si distinguono ambiti specifici in base al target a cui sono rivolti, ai canali che lo erogano o alle finalità perseguite; sulla base di questi aspetti la formazione può essere distinta in:

- formazione professionale iniziale e diritto-dovere per i giovani che devono entrare nel mondo del lavoro;
- formazione tecnica superiore (specializzazione post-secondaria);
- formazione continua per i lavoratori che vogliono migliorare le proprie competenze o per gli adulti che cercano di riqualificarsi per un nuovo inserimento;
- formazione permanente (*lifelong learning*) comprende qualsiasi attività di apprendimento non necessariamente finalizzato al lavoro e che dura per tutto l'arco della vita.

La formazione professionale iniziale, tecnica superiore e continua, sono oggetto di competenza delle Regioni e delle Province; viene emanato un bando pubblico per il finanziamento di corsi a tutti i livelli tenuti da strutture formative accreditate e voucher formativi (buoni formativi) a copertura del costo del corso. I corsi sono gratuiti per i partecipanti.

Il **tirocínio** è un periodo di orientamento, svolto nel contesto lavorativo e volto all'inserimento dei giovani nel mondo del lavoro; non si configura come rapporto di lavoro vero e proprio.

I tirocini possono essere distinti in due categorie:

- tirocini curricolari – sono rivolti ai giovani che frequentano un percorso di istruzione o di formazione; la finalità è quella di apprendere, attraverso l'esperienza diretta, il lavoro.
- tirocini extracurricolari – sono finalizzati ad agevolare le scelte professionali dei giovani tramite un periodo di formazione in un ambiente produttivo e quindi con la conoscenza diretta del mondo del lavoro

Per attivare un tirocinio è necessaria una convenzione tra un soggetto promotore (università, scuola superiore, agenzia per l'impiego, centro di formazione, ecc.) e un soggetto ospitante (azienda, studio professionale, cooperativa, ente pubblico ecc.), corredata da un piano formativo. Il soggetto promotore del tirocinio e il soggetto ospitante nominano un tutor ciascuno, che aiuteranno il tirocinante nella stesura del piano formativo, nel suo inserimento nel nuovo contesto, nella definizione delle condizioni

⁵ **ISFOL** – acronimo di *Istituto per lo sviluppo della formazione professionale del lavoratore*; è un ente pubblico di ricerca vigilato dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali.



organizzative e didattiche, nel monitoraggio del percorso formativo e nell'attestazione dell'attività svolta. Le competenze e i risultati raggiunti dal tirocinante sono registrati sul libretto formativo. Pur non costituendo un rapporto lavorativo, i tirocini disciplinati nelle linee-guida sono soggetti all'obbligo di comunicazione obbligatoria da parte del soggetto ospitante.

Il **duale** è una modalità di apprendimento basata sull'alternarsi di momenti formativi "in aula" (presso una istituzione formativa) e momenti di formazione pratica in "contesti lavorativi" (presso una impresa/organizzazione), favorendo così politiche di transizione tra il mondo della scuola e il mondo del lavoro per consentire ai giovani, ancora inseriti in un percorso di diritto-dovere all'istruzione e formazione, di orientarsi nel mercato del lavoro acquisendo competenze spendibili e accorciando i tempi di passaggio tra l'esperienza formativa e quella professionale.

Per incidere sugli alti tassi di disoccupazione giovanile, nel medio-lungo periodo, le riforme del mercato del lavoro (Legge 183/2014 - D. Lgs. 81/2015) e della scuola (L. 107/2015) hanno introdotto in Italia questo modello di apprendimento, mutuato dalla cultura tedesca e già applicato con successo nei Paesi del Nord Europa. L'obiettivo è quello di rendere più sinergici i sistemi d'istruzione e formazione con il mercato del lavoro, migliorando la qualità di tali sistemi, attraverso i processi di riconoscimento delle competenze, l'adeguamento dei curricula, favorendo il passaggio dei giovani dal sistema dell'istruzione al mondo del lavoro in un'ottica di riduzione della disoccupazione giovanile.

Tre sono gli strumenti per attuare questo modello di apprendimento:

1. l'alternanza rafforzata, ovvero una metodologia didattica - prevista nell'ambito del secondo ciclo di istruzione, resa obbligatoria in ogni istituzione formativa e tipologia di percorso - con periodi di applicazione pratica non inferiori a 400 ore annue;
2. l'impresa formativa simulata, ovvero delle modalità di realizzazione dell'alternanza, attuata mediante la realizzazione di un'azienda virtuale, animata dagli allievi di una classe, che svolge un'attività di mercato e fa riferimento ad un'azienda reale (cd. azienda tutor o madrina) che costituisce il modello di riferimento da simulare in ogni fase o ciclo di vita aziendale. Anche questa modalità formativa prevede periodi di applicazione pratica non inferiori a 400 ore annue;
3. l'apprendistato di primo livello (o cd. apprendistato formativo/duale ex art. 43 D. Lgs. 81/2015) che costituisce la forma privilegiata di inserimento dei giovani nel mercato del lavoro poiché consente - da un lato - il conseguimento di un titolo di studio e - dall'altro - di maturare un'esperienza professionale diretta.



L'ASSEGNAZIONE DELLE RISORSE A SOSTEGNO DELLA FORMAZIONE PROFESSIONALE

Dopo aver individuato e descritto le modalità attraverso le quali i profili professionali si abilitano e si plasmano al mondo del lavoro, è opportuno osservare, a livello normativo, le prese in carico e i sussidi erogati in materia di formazione.

In particolare:

1. il Decreto Direttoriale n° 1 del 26/03/2021 – definisce la ripartizione delle risorse relative all'annualità 2020 per il finanziamento delle attività di formazione nell'esercizio dell'apprendistato;
2. il Decreto Ministeriale n° 71 del 31/03/2021 – individua i criteri di ripartizione delle risorse in attuazione del Sistema duale;
3. il Decreto Direttoriale n° 2 del 23/04/2021 – individua la ripartizione delle risorse per il finanziamento dei percorsi formativi nel Sistema Duale;
4. il Decreto Direttoriale n° 3 del 23/04/2021 – individua la ripartizione delle risorse per il finanziamento dei percorsi finalizzati all'assolvimento del diritto-dovere all'istruzione e formazione professionale.

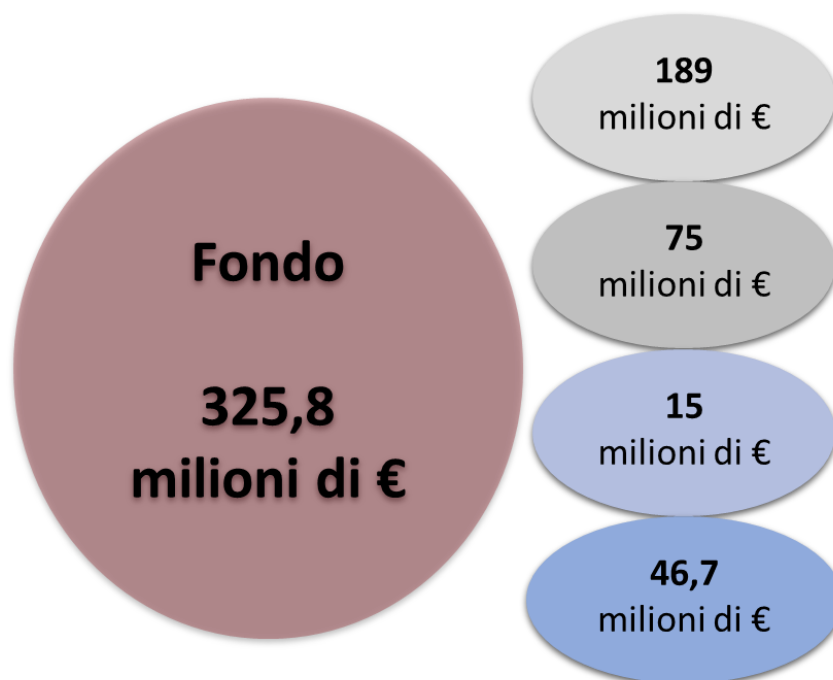


Figura 37 Il Fondo per il sostegno alla formazione e all'istruzione



L'ammontare complessivo del Fondo è pari a 325.809.570 euro (Figura 37), di cui:

- 189.109.570 euro per il finanziamento dei percorsi finalizzati all'assolvimento del diritto-dovere all'istruzione e formazione professionale
- 75.000.000 euro per la realizzazione dei percorsi nell'ambito del sistema di istruzione e formazione professionale, finanziando i percorsi formativi rivolti all'apprendistato per la qualifica e il diploma professionale
- 15.000.000 euro per il finanziamento delle attività di formazione nell'esercizio dell'apprendistato
- 46.700.000 euro per il finanziamento dei percorsi formativi rivolti all'apprendistato per la qualifica e il diploma professionale, il diploma di istruzione secondaria superiore e il certificato di specializzazione tecnica superiore e dei percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento, prioritariamente nei percorsi di formazione nell'ambito del sistema di istruzione e formazione professionale.

Alle attività di apprendistato sono destinati 15 milioni di euro, che vengono assegnati in misura pari al 60% sulla base del numero di apprendisti assunti, e per il restante 40% sulla base del numero di apprendisti formati; tali percentuali sono da calcolare prendendo come riferimento il triennio 2017-2019 (Tabella 11).

Una quota fino al 10% del totale delle risorse può essere trattenuta ed utilizzata per il finanziamento di azioni di sistema e di accompagnamento collegate all'attività formativa in apprendistato non coperte da altri finanziamenti di origine nazionale o comunitaria.

Il finanziamento complessivo di 189 milioni di euro da destinare ai percorsi formativi finalizzati all'istruzione e alla formazione professionale è da scomporre nella seguente maniera (Figura 37):

- a) 189.109.570 euro da ripartire per il 75% sulla base del numero di studenti iscritti ai percorsi di istruzione e formazione professionale realizzati dalle istituzioni formative accreditate, e per il 25% sulla base del numero complessivo di studenti qualificati e diplomati in esito ai percorsi di istruzione e formazione professionale realizzati dalle istituzioni accreditate;
- b) 4.000.000 euro sulla base del numero di studenti iscritti ai percorsi di istruzione e formazione professionale realizzati dagli Istituti Professionali di Stato in regime di sussidiarietà integrativa.

Con il Decreto Direttoriale n° 3 del 23/04/2021, i 75 milioni di euro da destinare all'istruzione e alla formazione professionale, sono stati incrementati di 46,7 milioni di euro per il triennio 2020-2022.

L'importo totale di 121.700.000 € è posto a carico del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione, dunque viene ripartito secondo quanto definito dal Decreto Ministeriale n° 23 del 28/02/2018 (Figura 37).

- a) il 60% dell'importo complessivo sarà ripartito tra le Regioni e Province Autonome sulla base del numero degli iscritti al I, II, III, e IV anno ai percorsi di Istruzione e



Formazione Professionale (IFP) e ai percorsi nel sistema duale realizzati dalle sole istituzioni formative regionali;

- b) il 25% dell'importo complessivo sarà così ripartito tra le Regioni e Province Autonome:
1. il 25% in base al numero degli iscritti al I, II, III anno dei percorsi di Istruzione e Formazione Professionale nel sistema duale realizzati dalle sole istituzioni formative regionali in rapporto alla popolazione residente in età tra i 14 ed i 18 anni;
 2. il 25% in base al numero degli iscritti al IV anno ai percorsi di Istruzione e Formazione Professionale nel sistema duale realizzati dalle sole istituzioni formative regionali in rapporto alla popolazione residente in età tra i 17 ed i 20 anni;
 3. il 25% in base al numero di apprendisti occupati di primo livello, risultanti dalle comunicazioni obbligatorie (COB) in rapporto alla popolazione residente in età tra i 15 ed i 25 anni;
 4. il 25% in base al numero complessivo di iscritti ai percorsi modulari per i giovani rientranti nella categoria NEET (Not in Education, Employment or Training) per il conseguimento di qualifica e diploma professionale.



Tabella 11 La ripartizione delle risorse per l'apprendistato ed il numero di apprendisti.

Regione	Risorse (€)	N° apprendisti occupati (2017-2019)	N° apprendisti formati (2017-2019)
<i>Piemonte</i>	1.782.740	42.330	20.683
<i>Valle d'Aosta</i>	77.400	1.780	624
<i>Lombardia</i>	2.120.476	89.541	21.100
<i>Prov. Autonoma di Bolzano</i>	362.425	5.271	3.740
<i>Prov. Autonoma di Trento</i>	326.812	6.209	3.638
<i>Veneto</i>	3.058.584	63.009	34.662
<i>Friuli Venezia Giulia</i>	399.118	10.269	4.666
<i>Liguria</i>	364.761	14.427	3.856
<i>Emilia Romagna</i>	1.766.167	52.972	20.621
<i>Toscana</i>	799.098	40.640	5.074
<i>Umbria</i>	308.388	10.165	3.546
<i>Marche</i>	383.561	18.625	2.935
<i>Lazio</i>	1.409.151	50.126	15.817
<i>Abruzzo</i>	188.816	7.426	2.005
<i>Molise</i>	77.400	942	509
<i>Campania</i>	523.351	25.242	4.088
<i>Puglia</i>	377.545	20.865	3
<i>Basilicata</i>	77.400	2.525	0
<i>Calabria</i>	123.205	6.798	116
<i>Sicilia</i>	383.764	21.209	0
<i>Sardegna</i>	89.838	4.561	576
<i>Totale</i>	15.000.000	494.931	148.206

Fonte: Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Decreto Direttoriale n°1 del 26/03/2021, Tabella 1 "Ripartizione delle Risorse annualità 2020" e Tabella2 "Dati sugli apprendisti"



Tabella 12 La ripartizione del finanziamento per i percorsi formativi.

Regione	Risorse a): il 75% (euro)	Risorse a): il 25% (euro)	Risorse b): 4.000.000 (euro)	Totale
<i>Piemonte</i>	17.162.216	5.372.523	305.794	22.840.533
<i>Valle d'Aosta</i>	238.242	55.221	2.649	296.112
<i>Lombardia</i>	46.824.171	18.486.057	0	65.310.228
<i>Prov. Autonoma di Bolzano</i>	4.565.414	1.739.971	0	6.305.385
<i>Prov. Autonoma di Trento</i>	5.228.079	2.110.455	0	7.338.534
<i>Veneto</i>	17.255.748	5.917.707	0	23.173.455
<i>Friuli Venezia Giulia</i>	3.842.748	1.285.148	14.570	5.142.466
<i>Liguria</i>	1.837.989	596.389	136.851	2.571.229
<i>Emilia Romagna</i>	6.940.771	3.299.217	782.215	11.022.203
<i>Toscana</i>	1.995.052	198.796	90.672	2.284.520
<i>Umbria</i>	716.489	68.274	146.063	930.826
<i>Marche</i>	607.957	355.424	280.145	1.243.526
<i>Lazio</i>	10.653.809	4.010.065	98.620	14.762.494
<i>Abruzzo</i>	813.551	207.833	136.430	1.157.814
<i>Molise</i>	254.125	64.257	50.093	368.475
<i>Campania</i>	762.373	92.370	825.745	1.680.488
<i>Puglia</i>	2.186.528	511.047	754.459	3.452.034
<i>Basilicata</i>	0	0	0	0
<i>Calabria</i>	487.072	18.072	38.473	543.617
<i>Sicilia</i>	15.832.475	1.859.449	111.564	17.803.488
<i>Sardegna</i>	627.369	29.117	225.657	882.143
Totale	138.832.178	46.277.392	4.000.000	189.109.570

Fonte: Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Decreto Direttoriale n°1 del 26/03/2021, Tabella 1 "Ripartizione delle Risorse annualità 2020" e Tabella2 "Dati sugli apprendisti"



Tabella 13 La ripartizione del Fondo sociale per l'occupazione e la formazione.

Regione	Risorse a): il 60% (euro)	Risorse b): il 40% (euro)	Totale (euro)
Piemonte	9.026.618	2.141.967	11.168.585
Valle d'Aosta	125.305	617.717	743.022
Lombardia	24.627.583	18.013.995	42.641.578
Prov. Autonoma di Bolzano	2.401.220	3.501.242	5.902.462
Prov. Autonoma di Trento	2.749.754	194.947	2.944.701
Veneto	9.075.812	2.821.495	11.897.307
Friuli Venezia Giulia	2.021.127	1.165.070	3.186.197
Liguria	966.707	743.127	1.709.834
Emilia Romagna	3.650.559	11.172.971	14.823.530
Toscana	1.049.315	1.266.468	2.315.783
Umbria	376.844	232.619	609.463
Marche	319.760	359.637	679.397
Lazio	5.603.464	2.169.112	7.772.576
Abruzzo	427.894	161.236	589.130
Molise	133.659	128.266	261.925
Campania	400.977	840.838	1.241.815
Puglia	1.150.023	541.302	1.691.325
Basilicata	0	47.313	47.313
Calabria	256.180	259.567	515.747
Sicilia	8.327.229	2.004.561	10.331.790
Sardegna	329.970	296.550	626.520
Totale	73.020.000	48.680	121.700

Fonte: Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, Decreto Direttoriale n°1 del 26/03/2021, Tabella 1 "Ripartizione delle Risorse annualità 2020" e Tabella2 "Dati sugli apprendisti"



ISTRUZIONE E FORMAZIONE: GLI ANDAMENTI OCCUPAZIONALI IN ITALIA

Nonostante il miglioramento del livello di istruzione nella popolazione giovanile, l'Italia si trova in una situazione di crisi occupazionale di proporzioni mai riscontrate fino ad ora. Come si può osservare nel grafico di Figura 38, il livello di occupazione giovanile, dunque per la fascia di popolazione dai 15 a 29 anni, ha subito una continua diminuzione. A fronte di 42,1 migliaia di giovani occupati riscontrabili all'anno 2004, questo valore ha iniziato a scendere toccando il picco minimo nel 2014 con 28,1 migliaia di persone. Seppur sia stata riscontrata una lenta ripresa tra il 2015 ed il 2019, la situazione è nuovamente in peggioramento nel corso dell'anno 2020 dove il numero di giovani occupati ammonta a solo 29,8 mila.

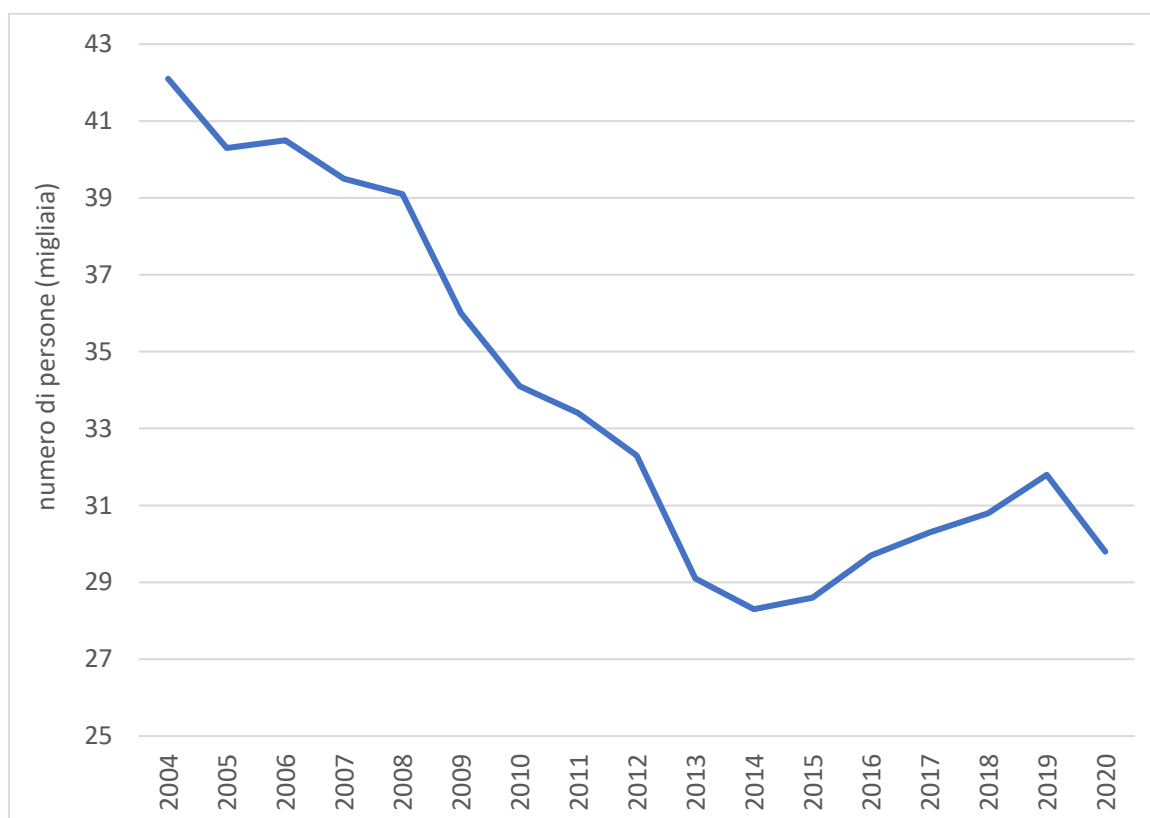


Figura 38 Il tasso di occupazione in età giovanile, 15-29 anni (2004-2020)

Fonte: elaborazione su dati Istat (2021)

In Figura 39 è stato riportato l'andamento del tasso di occupazione maschile e femminile nella fascia di età compresa tra il 15 ed i 29 anni.



Seppur sia presente una differenza numerica, entrambi gli andamenti sono molto rappresentativi dell'evoluzione del tasso di occupazione nel tempo. Dall'osservazione delle curve si può notare che il distacco dei giovani dal mercato del lavoro è maggiore nelle donne che negli uomini.

Il numero di giovani impiegati nell'anno 2004, il punto più alto della linea, ammonta a 48,1 mila per gli uomini e a 35,9 per le donne; nel corso del 2020 sono stati rilevati rispettivamente 34,5 e 24,9 mila giovani. L'andamento è stato sempre decrescente, se pur con oscillazioni, con un unico picco massimo in corrispondenza dell'anno 2019, come conferma anche la tendenza complessiva del tasso occupazione, per poi tornare a scendere nel corso dell'anno 2020.

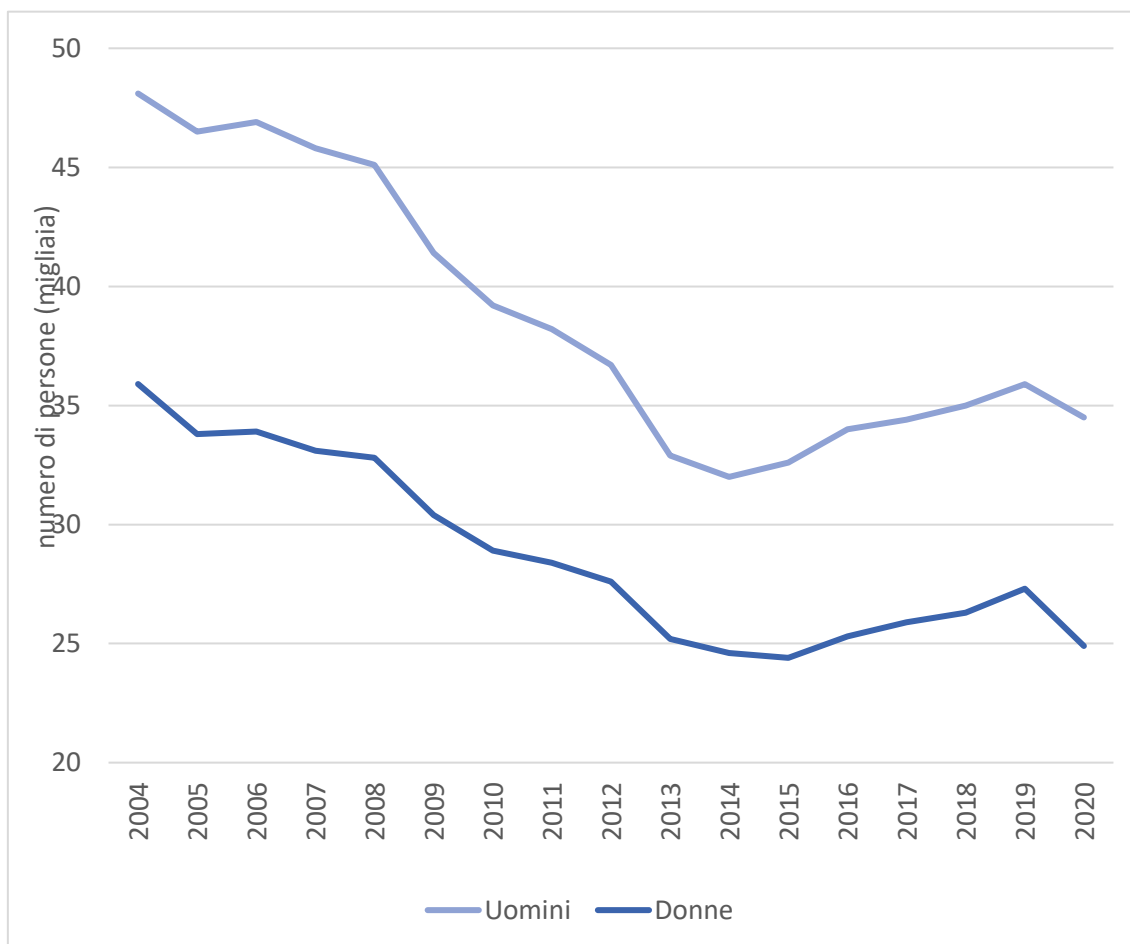


Figura 39 Il tasso di occupazione uomini e donne, 15-29 anni (2004-2020) Fonte: elaborazione su dati ISTAT

La debole posizione dei giovani nel modo del lavoro italiano, è dimostrata anche dalla concentrazione di giovani lavoratori in forme di lavoro atipiche, in particolare a tempo determinato o part-time (Figura 40).

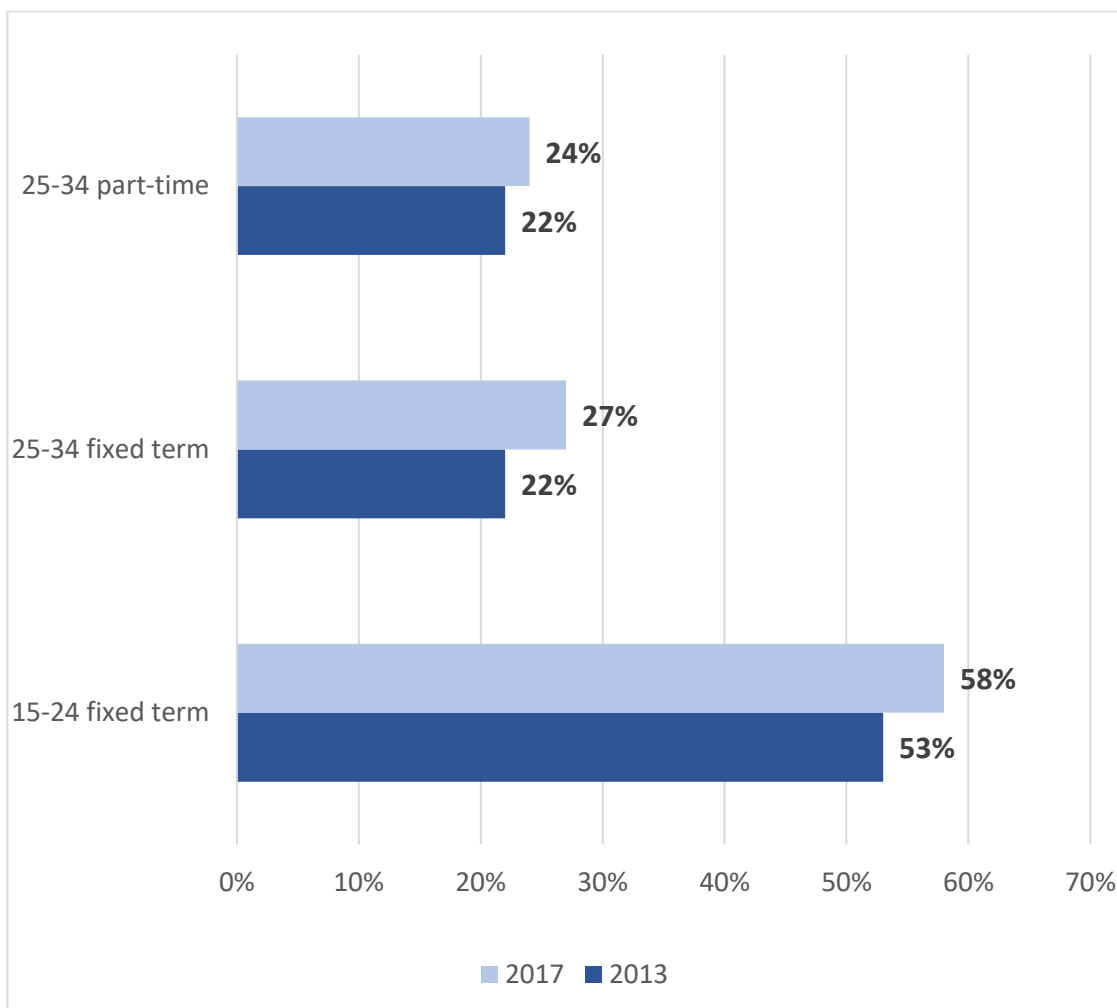


Figura 40 La percentuale di occupazione in età giovanile per tipologia di contratto. Fonte: elaborazione su dati Istat 2018

L'incidenza dei dipendenti a tempo determinato nella fascia d'età 15-24 anni, ha continuato a crescere, raggiungendo nel 2017 una quota del 58% a fronte dei 53% riscontrato nell'anno 2013; analoga crescita anche per la fascia d'età 25-34 anni, per cui il valore all'anno 2017 ammonta al 27% a fronte del 22% nell'anno 2013. Per quanto riguarda invece i lavoratori part-time nella fascia d'età compresa tra i 25 ed i 34 anni, la percentuale di occupazione ammonta al 24% nel 2017, in crescita rispetto al 2013 dove ammontava al 22%.

Il distacco dal mercato del lavoro nei confronti dei giovani, ha portato quest'ultimi a scoraggiarsi ed abbandonare la ricerca di occupazione, soprattutto nella categoria femminile. La quota di giovani NEET (giovani non impegnati nella ricerca di un lavoro, né di altra occupazione o formazione) è aumentata notevolmente a partire dalla crisi economica del 2008.

Estendendo l'analisi a livello comunitario, in Figura 41 sono riportati gli andamenti percentuali dei NEETs suddivisi per fasce di età. Come si può osservare la tendenza è pressoché simile per le diverse fasce di età: seppur con piccole oscillazioni, a partire dal 2008 si rileva un andamento crescente con picco massimo in corrispondenza dell'anno 2013, dove il valore complessivo (20-34 anni) ammonta al 20,5%. Da questo punto in poi



si riscontra un andamento sempre decrescente simbolo di una popolazione che si sta avvicinando sempre più alle forme di istruzione/formazione o al mondo del lavoro.

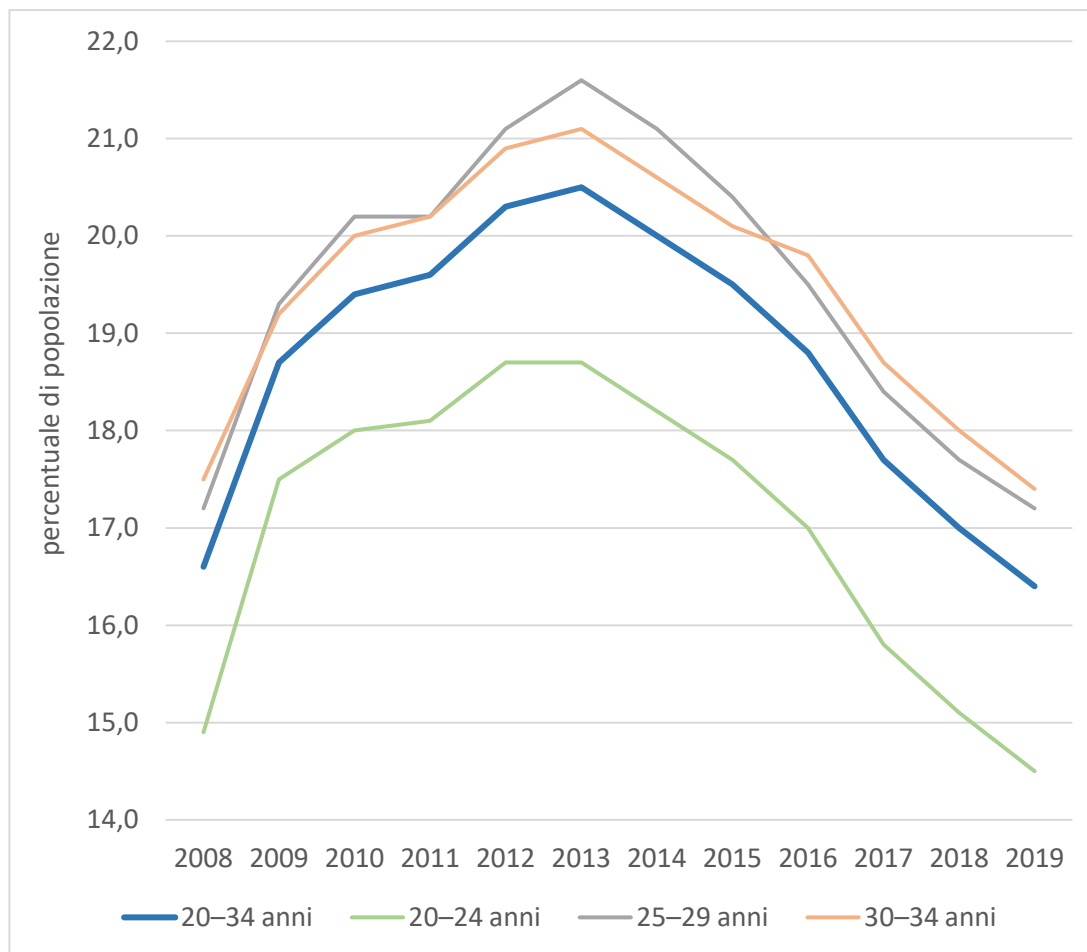


Figura 41 La percentuale di popolazione NEETs per fasce di età (2008-2019)

Fonte: Eurostat

Ponendo a confronto i dati nazionali con quelli europei per la fascia d'età giovanile (20-34 anni), si può osservare che il livello percentuale di NEETs in Italia è molto più alto rispetto alla media europea (Figura 42). Mentre in Europa la percentuale maschile ammonta al 12% della popolazione giovane, in Italia ammonta al 23%; dato più preoccupante è quello femminile, per cui se in Europa la percentuale ammonta al 21%, in Italia arriva al 33%.

Un confronto che aiuta a comprendere il posizionamento dell'Italia rispetto al resto d'Europa è presentato in Figura 43, dove viene illustrata la percentuale di NEETs tra i 20 ed i 34 anni, suddivisi per sesso. Come si può notare l'Italia è in posizione. Sebbene il valore in relazione agli uomini sia più alto rispetto alla media europea, il valore più scoraggiante è quello da attribuire alle donne in quanto superiore a quasi tutti gli altri.

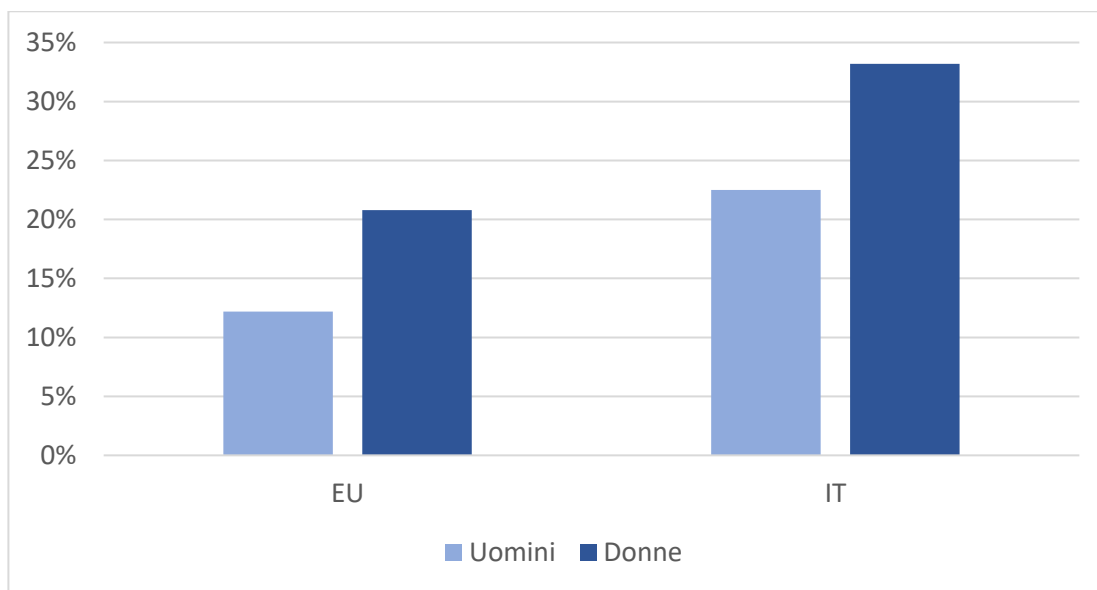


Figura 42 La percentuale di NEETs in Europa e in Italia 20-34 anni, 2019 Fonte: Eurostat 2020

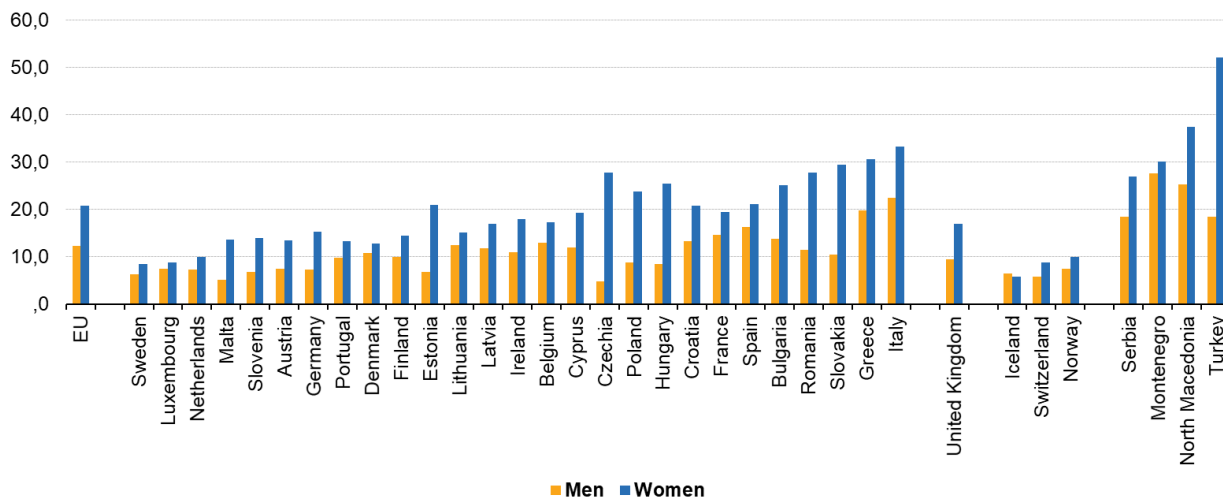


Figura 43 La percentuale di NEETs 20-34 anni nei paesi europei anno 2019

Fonte: Eurostat 2020

Proseguendo ancora con il confronto nazionale, la Figura 44 illustra la percentuale di NEETs in relazione al livello di istruzione conseguita. La percentuale più alta è stata rilevata tra i soggetti che hanno un'istruzione di livello inferiore (level 0-2) sia in Italia che in Europa; da notare come la percentuale nazionale sia molto superiore rispetto al resto d'Europa. Per quanto riguarda la percentuale di NEETs con istruzione di tipo terziario (level 5-8) si può notare che il valore si mantiene pressoché stabile negli anni sia in Italia che in Europa.



Il dato preoccupante che emerge dall'osservazione della figura mostrata, riguarda i NEETs tra i 15 e i 29 anni in possesso di un'istruzione secondaria inferiore: la quota è quasi quattro volte superiore rispetto ai giovani in possesso di un'istruzione terziaria.

Nonostante l'Italia abbia compiuto notevoli progressi nel sistema educativo e abbia migliorato il livello di istruzione raggiunta, permangono alcuni punti deboli: i bassi tassi di conseguimento dell'istruzione terziaria anche nelle generazioni giovani ed alti tassi di abbandono scolastico. Sebbene ci sia stato un miglioramento dell'istruzione, la percentuale di giovani tra i 25 ed i 29 anni che hanno conseguito un livello di istruzione terziaria, è ancora inferiore alla media europea.

La probabilità di ottenere scarsi risultati occupazionali è spesso correlata alla mancanza di titoli o qualifiche professionali, che possono essere acquisite attraverso la scuola, l'esperienza lavorativa, o la combinazione di entrambe.

La scarsa performance italiana nel mercato del lavoro e la necessità di aumentare il livello di occupabilità, porta con sé la necessità di rafforzare il sistema di istruzione e di formazione professionale (IFP) ed espandere i programmi di apprendistato.

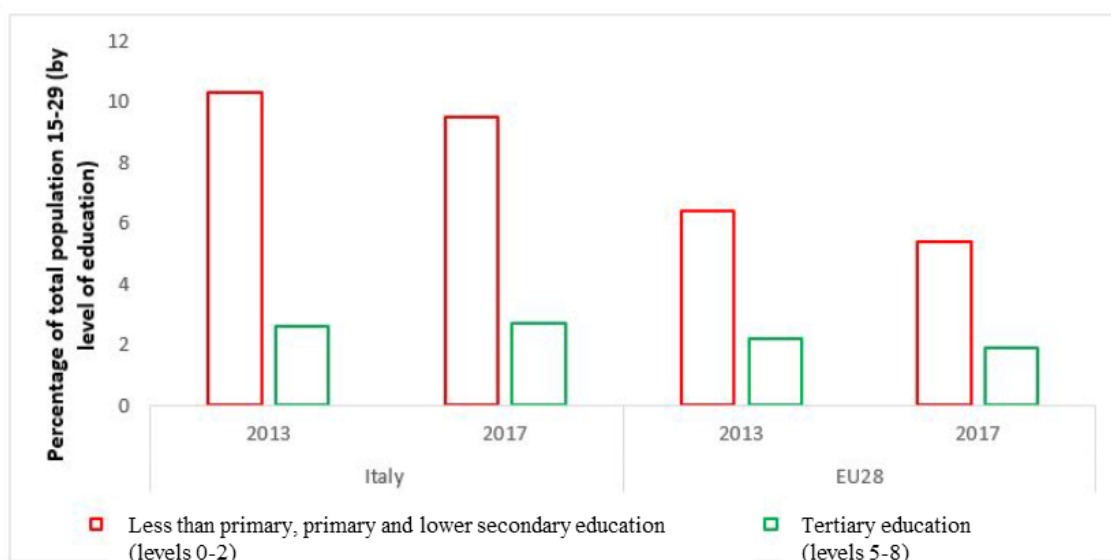


Figura 44 La percentuale di NEETs in Italia e in Europa in relazione al livello di istruzione

Fonte: Eurostat 2019

Secondo i dati Eurostat 2018, la partecipazione all'istruzione professionale degli adulti in età compresa tra i 25 e 64 anni nel range di tempo 2013-2017, è in aumento seppur ancora sotto alla media europea. Come si può osservare nella Figura 45, il numero di donne che partecipa all'IFP è superiore agli omologhi uomini.

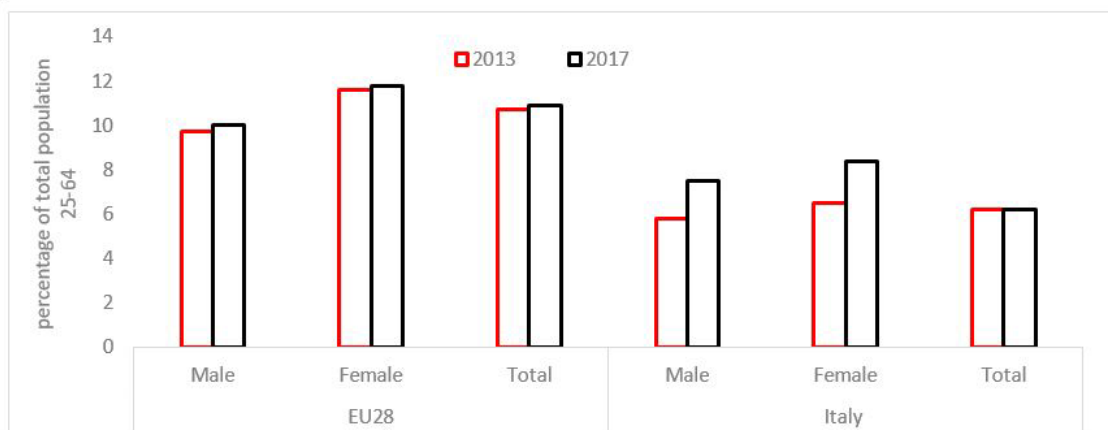


Figura 45 La partecipazione maschile e femminile all'IFP in Italia e in Europa (2013-2017). Fonte: Eurostat 2018

Suddividendo per fasce di età, si può osservare in Figura 46 che la partecipazione delle donne in età giovanile (25-24 anni) è molto più alta rispetto alle altre categorie. In Italia, così come negli altri paesi europei, la partecipazione diminuisce notevolmente con l'avanzare delle fasce di età.

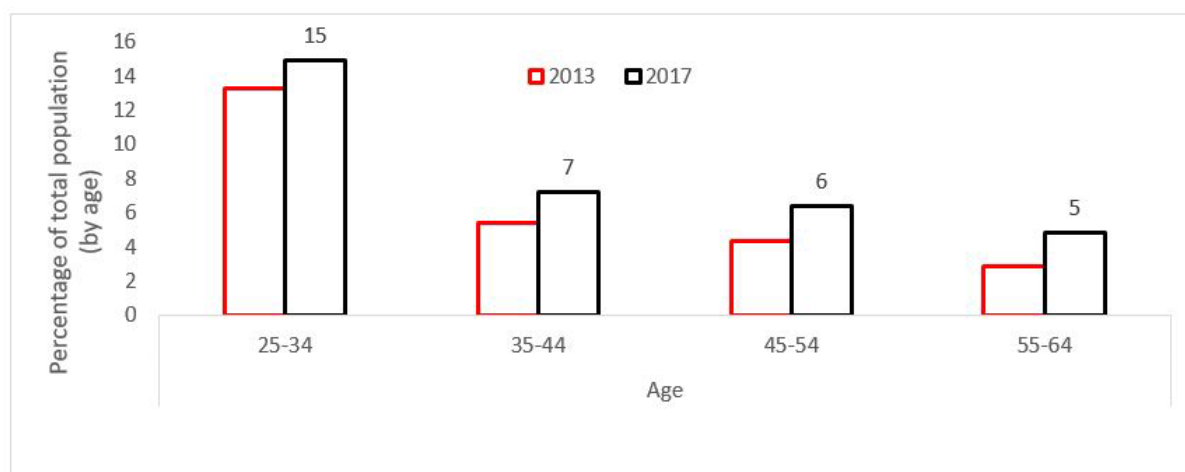


Figura 46 La partecipazione all'IFP in Italia per fasce di età (2013-2017).

In relazione alla popolazione occupata, la partecipazione all'istruzione e alla formazione professionale della popolazione in età lavorativa (15-64 anni), è più alta per coloro che svolgono mansioni altamente qualificate, in particolare incarichi manageriali e professionali.

Tra la popolazione complessivamente occupata, la partecipazione all'istruzione e alla formazione professionale è più alta per coloro che svolgono occupazioni altamente qualificate, in particolare manageriali e professionali; gli occupati che svolgono invece mansioni manuali e poco qualificate sono quelle che hanno registrato una partecipazione più bassa.

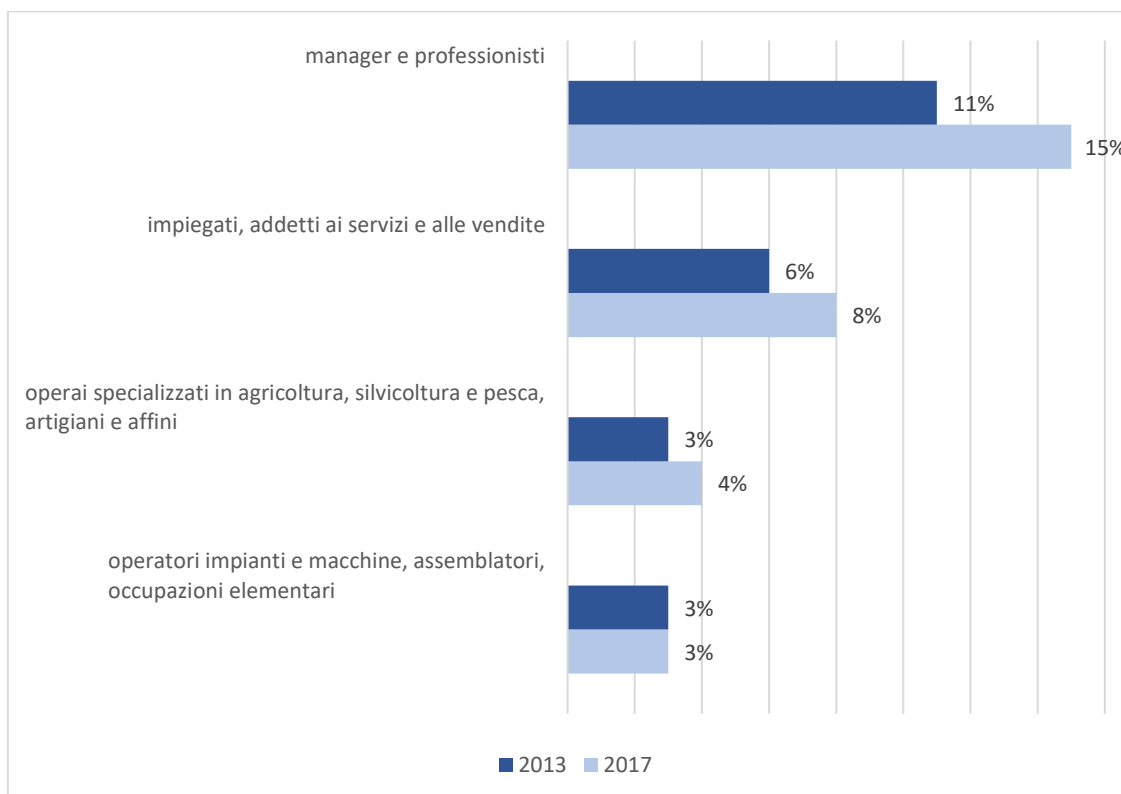


Figura 47 La percentuale di persone impiegate per qualifica professionale (2013-2017).

Fonte: Eurostat 2018

IL SISTEMA DUALE VET IN ITALIA

In generale, il percorso professionale in Italia è organizzato come segue (vedi anche Sistema Educativo Italiano, ottobre 2014):

Secondo il Sistema Educativo Italiano del 2014, il percorso professionale in Italia è organizzato così come segue:

1. **Pre-primary school** – scuola dell’infanzia, per bambini dai 3 ai 6 anni;
2. **First cycle** – primo ciclo scolastico obbligatorio della durata di 8 anni, che comprende:
 - a. **Primary school** – scuola primaria per bambini dai 6 agli 11 anni;
 - b. **Secondary school** – scuola secondaria inferiore per ragazzi dai 12 ai 14 anni, il percorso si conclude con un esame finale.
3. **Second cycle** – secondo ciclo di istruzione della durata di 3 o 5 anni a seconda che gli studenti scelgano un corso di formazione professionale (IFP) o una scuola secondaria superiore:
 - a. **Upper secondary school** – scuola secondaria superiore, della durata di 5 anni e che si conclude con un esame finale che consente agli alunni di accedere all’istruzione superiore. Sono compresi Licei, Istituti Tecnici ed Istituti Professionali.



- b. **Vocational training courses** – corsi professionali della durata di 3 anni rivolti ai giovani in cerca di una qualifica (Certificato di qualifica professionale).

A conclusione del ciclo scolastico obbligatorio (istruzione primaria e secondaria inferiore), gli studenti possono scegliere di iscriversi ad una formazione professionale che alterna istruzione in aula ed esperienza lavorativa; questa tecnica consente ai giovani di acquisire le conoscenze di base del lavoro, dunque saperle mettere in pratica all'ingresso effettivo nel mercato del lavoro.

Come accennato, il sistema di istruzione italiana comprende un percorso obbligatorio della durata di 10 anni e che comprende il primo ciclo scolastico (scuola primaria e secondaria inferiore) per un totale di 8 anni, e parte del secondo ciclo scolastico (scuola secondaria superiore) per 2 anni.

4. **Higer level education** – il livello di istruzione più elevato è erogato dalle Università o dai Politecnici; questo tipo di istruzione ha una durata variabile e si rivolge a trova applicazione in diversi campi: salute, scienze, arte, ecc. Fanno parte di questo ciclo di formazione lauree di primo e secondo livello, master e dottorati.

In Italia la governance dell'istruzione e della formazione professionale (VET) è gestita e condivisa da due attori istituzionali: il **Ministero dell'Istruzione** ed il **Ministero del Lavoro e della Politiche Sociali**.

I Ministeri sopra citati, lavorano in stretta collaborazione con le Regioni e le Province autonome, e con le Parti Sociali come le ONG (Figura 48).



Figura 48 La governance italiana sulla formazione professionale.



Nello specifico, il *Ministero dell'Istruzione* si occupa della definizione del quadro generale che è alla base della formazione professionale nei programmi scolastici nazionali. Questo Ministero ha competenza legislativa esclusiva circa le regole generali della IFP e per la determinazione dei livelli essenziali di formazione che debbono essere garantiti su tutto il territorio nazionale.

In secondo luogo, il *Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali* è responsabile della definizione del quadro generale di formazione per la formazione professionale. È di competenza di questo Ministero assegnare e ripartire alle regioni le risorse necessarie per l'attuazione dei programmi di IFP.

In terzo luogo, è responsabilità delle *Regioni* e delle *Province autonome* la pianificazione, l'organizzazione e la fornitura dell'IFP, in particolar modo nei programmi di apprendistato. In ultimo, le parti sociali, comprese le *Organizzazioni Non Governative* (ONG), hanno un ruolo consultivo generale sulle politiche di IFP, da cui viene poi definita l'offerta di IFP. Le parti sociali contribuiscono anche alla progettazione e all'organizzazione di politiche attive del mercato del lavoro. Oltre al loro ruolo consultivo a livello nazionale e locale, le parti sociali hanno un ruolo cruciale nella regolamentazione dell'apprendistato professionale e nella gestione dei fondi interprofessionali per la formazione continua (CVT). Definiscono inoltre, attraverso la contrattazione collettiva, contenuti, disposizioni relative a specifiche occupazioni e strumenti per svolgere la formazione.

I programmi di istruzione e di formazione professionale tendono ad essere molto eterogenei e molto specifici per ogni regione. Mentre la conferenza stato-regioni concorda sugli standard minimi di istruzione e formazione (validi a livello nazionale), i programmi di IFP sono legati ai profili professionali a livello regionale, con schemi di apprendistato sviluppati in modo tale da evitare squilibri tra le competenze offerte e le competenze necessarie nel mondo del lavoro.

Gli apprendistati sono aperti ai giovani dai 15 ai 18 anni nell'ambito della scuola dell'obbligo, ma sono disponibili anche ai giovani dai 18 ai 29 anni. L'apprendistato combina periodi presso un centro di formazione, per almeno 120 ore all'anno, con la formazione sul posto di lavoro nell'ambito di uno specifico contratto di lavoro.

L'apprendistato in Italia include sia la formazione sul lavoro che in aula. Le persone che partecipano all'apprendistato sono equiparate ai dipendenti e come tali hanno diritto a prestazioni assicurative. Dal 2013 anche gli apprendisti sono coperti da assicurazioni sociali. I datori di lavoro che assumono apprendisti beneficiano di diversi incentivi: solo il 35% del totale delle ore dedicate al lavoro e alla formazione professionale è pagato dal datore di lavoro; anche i datori di lavoro beneficiano di una riduzione dei contributi previdenziali.

I programmi rivolti agli adulti comprendono corsi di educazione degli adulti (o istruzione della seconda opportunità) di competenza del MIUR (Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca), la formazione basata sul datore di lavoro (o formazione professionale continua - CVT). Questi sono generalmente forniti nel quadro di fondi interprofessionali comuni gestiti dalle parti sociali sotto la supervisione del Ministero del Lavoro. La formazione fornita tramite le politiche attive del mercato del lavoro per adulti



disoccupati è generalmente fornita dalle regioni nell'ambito dei programmi operativi del Fondo sociale europeo.

LE INIZIATIVE VET IN ITALIA

Sulla base del quadro generale appena descritto, è naturale riconoscere l'istruzione e la formazione professionale come punto di svolta per la ripresa economica e all'inclusione sociale.

La crisi del mercato del lavoro giovanile, particolarmente grave in Italia, ha portato con sé una serie di risposte governative volte a rafforzare l'IFP e quindi l'occupabilità.

La prima innovazione introdotta riguarda un pacchetto di misure approvate nel 2013 e lanciato ufficialmente nel 2014, noto come *garanzia giovani*.

Il programma si basa sul principio che ogni giovane di età compresa tra 15 e 29 anni ha diritto a:

- un'offerta di lavoro di buona qualità;
- un'offerta di formazione o apprendistato;
- la possibilità di poter tornare da istruirsi entro 4 mesi dalla fine dell'istruzione formale o dalla disoccupazione.

Garanzia giovani è un'iniziativa concreta di inserimento nel mondo del lavoro rivolta ai giovani tra i 15 ed i 29 anni. È un programma lanciato dalla Commissione europea a favore di tutti gli Stati membri i cui tassi di disoccupazione ammontano almeno al 25%.

I requisiti per poter aderire all'iniziativa sono i seguenti:

- età compresa tra i 15 ed i 29 anni;
- residenza italiana (esclusa la Provincia autonoma di Bolzano);
- nessun tipo di impiego, percorso di studio o carriera accademica in corso.

Tutti coloro che rispondono ai requisiti possono procedere alla registrazione sul sito MyAnpal.anpal.gov.it e aderire al progetto garanzia giovani. Dopo l'adesione e la presa in carico (circa 60 giorni), la Regione provvede a ricontattare l'utente per indirizzarlo presso uno sportello di servizio per il lavoro. Presso questo sportello verrà concordato il Patto di servizio che è un percorso personalizzato per l'inserimento lavorativo o di formazione professionale. Entro 4 mesi dalla stipula del Patto di servizio, verrà proposta un percorso formativo in linea con il profilo in questione (Figura 49).



Figura 49 Le fasi dell'iniziativa Garanzia giovani

L'iniziativa Garanzia giovani consente l'accesso ad una fascia di età più ampia in alcune regioni, in particolare: Abruzzo, Basilicata, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Per queste regioni, i cui tassi di disoccupazione sono i più alti a livello nazionale, i requisiti di età sono estesi fino ai 34 anni.

Il servizio viene erogato da operatori qualificati dei centri per l'impiego o di altri enti autorizzati o accreditati ai servizi di lavoro regionali. L'inserimento nel mondo del lavoro viene individuato mediante uno specifico orientamento che serve a progettare e attivare strumenti ad hoc. In tal senso, questa iniziativa ha il compito di accompagnare il "giovane" apprendista all'esperienza del lavoro, cercando un impiego, definendo un progetto professionale, nonché guidando l'ingresso nel mercato del lavoro grazie ad una vasta rete composta da attori pubblici e privati capaci di diffondere opportunità.

Una volta stabilita la tipologia di intervento, l'operatore individua le opportunità occupazionali più adatte al profilo: inizia una vera e propria fase di scouting. Incrociando domanda e offerta si individua l'azienda che più risponde ai requisiti e si procede con l'inserimento: preselezione e colloquio, inserimento effettivo in azienda, definizione del programma di formazione e tipologia di contratto più funzionale. L'accompagnamento ha una durata complessiva di 6 mesi, con possibilità di interruzione nel caso si decida di intraprendere un percorso di studi e/o formazione o nel caso di ottenimento di un contratto di lavoro di almeno 6 mesi.



LE INDAGINI SULLE FIGURE PROFESSIONALI





IL QUESTIONARIO

Alla luce di quanto detto circa il livello di formazione e/o istruzione, dello sviluppo e degli obiettivi preposti dal progetto YEP MED si procede dinnanzi alle indagini di settore. La sede di indagine è circoscritta al Porto di Civitavecchia, dunque alle figure professionali che in esso si articolano. I dati sono stati raccolti attraverso la somministrazione di un questionario on line alle aziende operanti nel settore marittimo portuale. Il questionario è stato realizzato nel form Google Moduli, il cui link è stato trasmesso alle aziende.

Gli obiettivi dell'indagine sono:

- individuare i profili formativi più rilevanti nel settore, dunque rilevare i possibili disallineamenti formativi tra le figure;
- rilevare i profili formativi emergenti;
- rilevare le difficoltà nel ricoprire alcuni ruoli e quali sono le cause;
- promuovere percorsi formativi nei centri urbani orientati alle specifiche esigenze delle diverse attività portuali;
- promuovere percorsi di formazione professionale duale tra aziende portuali e centri urbani;
- coinvolgere le aziende del Porto di Civitavecchia nella definizione dell'offerta formativa.

Solo tenendo conto dei singoli contributi delle aziende che prendono parte alle attività presso il porto di Civitavecchia, è possibile definire un'offerta formativa ad-hoc per i professionisti di settore in un ambiente oggigiorno sempre più competitivo ed esigente: in tal senso ***il vero talento professionale può fare la differenza.***

È stato inoltrato un breve questionario a tutte le entità partecipanti alla vita economica del porto; attraverso l'analisi dei dati si è arrivati a comprendere quali siano le esigenze emergenti.

I RISULTATI DELL'INDAGINE

In questa sezione si procede con l'illustrazione dei dati rilevati mediante il questionario sottoposto. L'indagine pilota è stata condotta sugli stakeholders del Porto di Civitavecchia in ambito del progetto Yep Med.

Gli stakeholders coinvolti nell'indagine e da cui è stato possibile estrapolare dati rappresentativi di settore sono:



In relazione al campione in esame, le aziende in possesso di un reparto Risorse Umane è esattamente la metà Figura 50.

1.6 Do you have a HR (human resource) department?

10 risposte

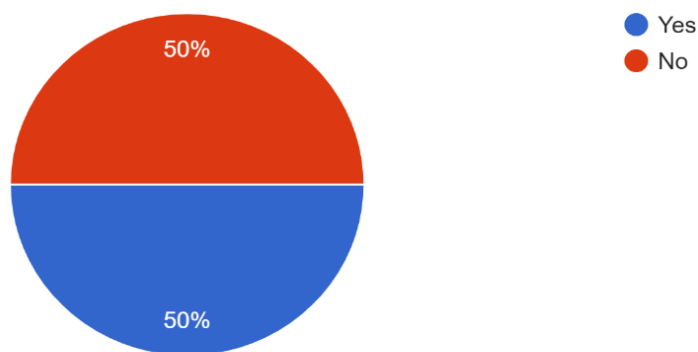


Figura 50 La ripartizione percentuale delle aziende in possesso di un dipartimento HR

Per quanto concerne le dimensioni delle aziende in termini di dipendenti, come si può notare in Figura 51, la maggioranza di esse possiede meno di 50 dipendenti. Nello specifico, un 30% di esse possiedono un numero di dipendenti compreso tra i 10 ed i 20, ed un altro 30% tra i 20 ed i 50. Il 20% del campione esaminato possiede oltre i 250 dipendenti.

1.7 How many workers does your company have approximately?

10 risposte

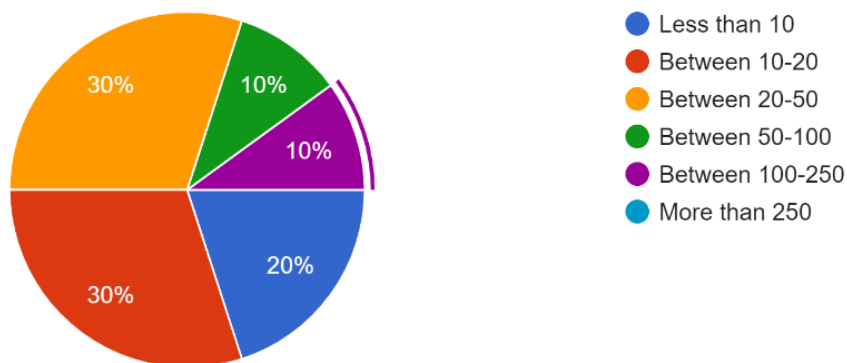


Figura 51 La ripartizione percentuale delle aziende per numero di dipendenti.



Nella figura che segue, invece, è possibile notare una ripartizione delle aziende per settore di impiego. Un 20% di esse sono impiegate in operazioni portuali ed un altro 20% in trasporti eseguiti via terra; seguono poi un 10% impiegate nella logistica, un 10% nel trasporto via terra.

1.8 What is your main company business?

10 risposte

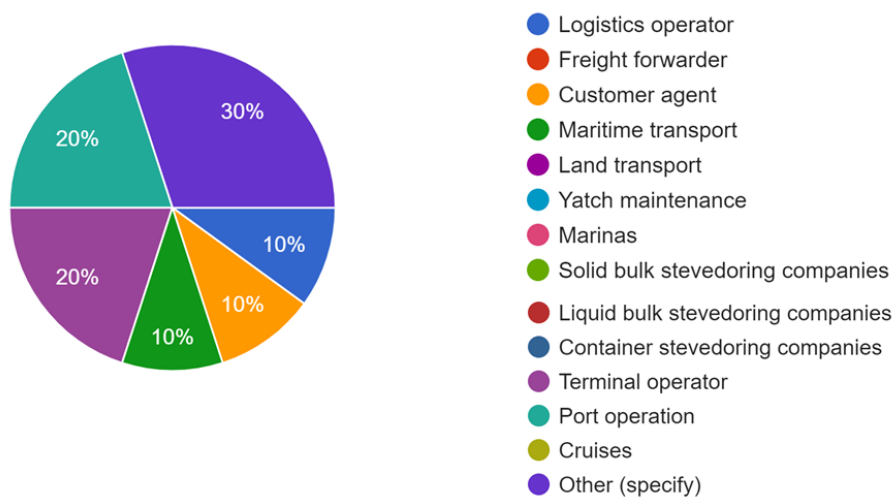


Figura 52 La ripartizione percentuale delle aziende per settore di impiego

Entrando nel vivo dell'indagine relativa alle figure professionali operanti nel settore marittimo portuale, si possono mettere in luce una serie di aspetti relativi alla formazione e al livello di studio. In riferimento al personale dipendente delle aziende prese in esame, la Figura 53 mette in relazione la numerosità del personale con i livelli di studio da essi posseduto.

La maggioranza delle aziende (7 su 10) possiede meno di 10 dipendenti con un basso livello di istruzione, ossia quella di scuola primaria e secondaria.

Per quanto concerne la scuola secondaria superiore, 3 aziende hanno meno di 10 dipendenti con questo livello di formazione, e 5 aziende con un numero di dipendenti tra i 10 ed i 20.

Per la scuola secondaria superiore i dati emersi sono:

- 3 aziende su 10 possiedono meno di 10 dipendenti con il titolo di studio in esame;
- 5 aziende su 10 possiedono tra i 10 ed i 20 dipendenti con il titolo in esame.

In relazione alla formazione professionale VET:

- 6 aziende su 10 riferiscono di avere meno di 10 dipendenti con qualifica professionale;
- 3 aziende su 10 riferiscono di avere tra i 10 ed i 20 dipendenti con qualifica professionale;

- 1 azienda su 10 riferisce di avere tra i 20 ed i 50 dipendenti con qualifica professionale.

Per quanto concerne i titoli di studio superiori, quali laurea, dottorati e master:

- 6 aziende su 10 riferiscono di avere meno di 10 dipendenti con questo titolo;
- 4 aziende su 10 riferiscono di avere tra i 10 ed i 20 dipendenti con questo titolo.

2.1 Please indicate how many employees for each level of education/training your company currently is employing:

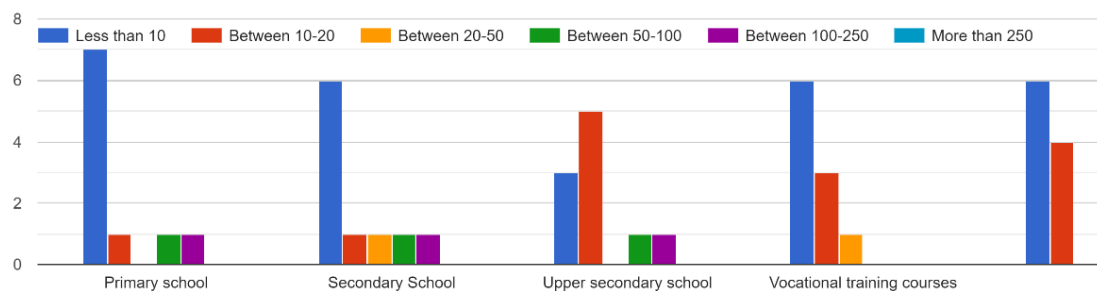


Figura 53 Il numero del personale dipendente per livello di studio conseguito

Le previsioni relative alle assunzioni future (Figura 54) indicano una volontà delle aziende di comprimere il numero di dipendenti con basso livello di istruzione e di accrescere invece quello inerente alla formazione di scuola superiore, professionale e universitaria.

2.2 Please indicate your hiring forecast for the different instructional levels during the next 5 years:

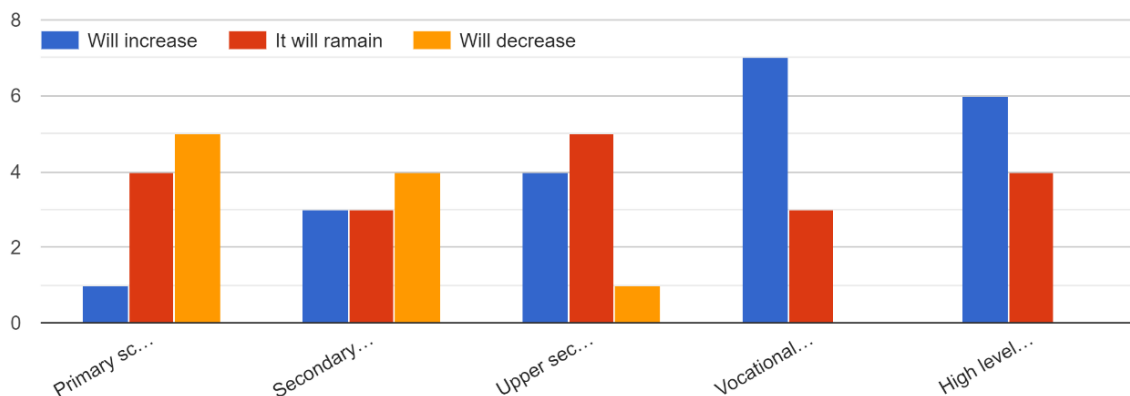


Figura 54 Le previsioni di assunzione delle imprese.

Più nello specifico, le imprese intenzionate ad incrementare l'organico sono orientate a figure da impiegare nella logistica (33,3%), seguite poi da professionisti in

Identification of professional profiles



amministrazione e management (22,2%) e da esperti in grafica e marketing (22,2%), come mostrato nella Figura 55.

2.3 In case you have planned to hire staff, please indicate the business function

9 risposte

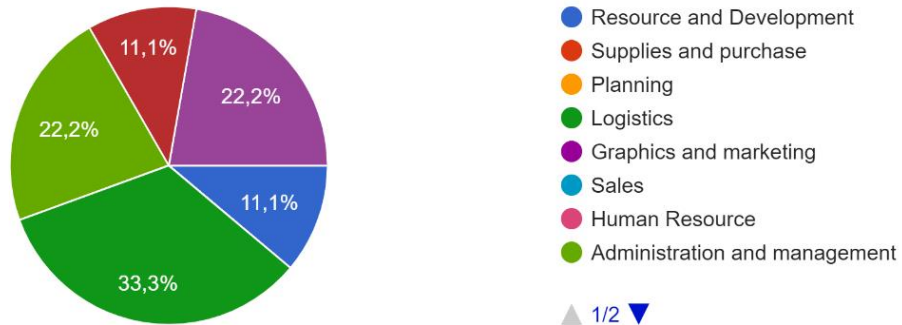


Figura 55 I settori di impiego per le assunzioni future.

Il personale professionale delle aziende prese a campione per l'indagine evidenziano diversificazione nei settori di impiego.

La maggioranza dei dipendenti con qualifiche professionali sono impiegate nelle attività logistiche (30%) e in attività di amministrazione e management (30%); seguono le attività di ricerca e sviluppo (10), acquisti (10%), ITC (10%) ed infine, grafica e marketing (10%); Figura 56.

2.4 If your company has professional staff, please indicate the business function

10 risposte

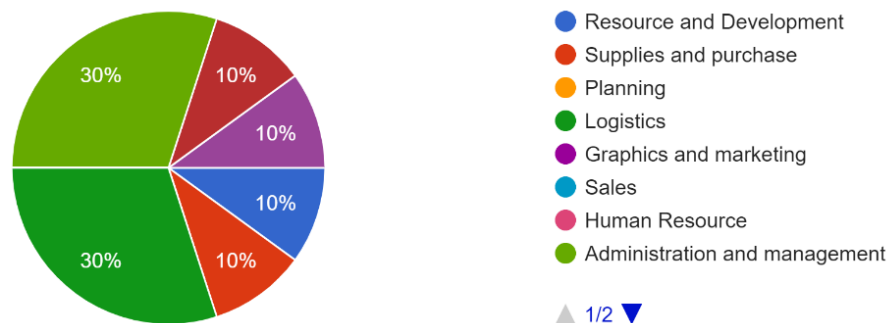


Figura 56 La ripartizione percentuale del personale dipendente per funzioni aziendali

Una valutazione relativa ai livelli di competenza della Figura 57 indica che:



- Solo 1 azienda su 10 ritiene che le competenze del personale scarsamente qualificate, in particolare per le funzioni: graphics and marketing, vendite, ITC, management ed import/export;
- Almeno 1 azienda su 10 ritiene che le competenze del personale siano poco qualificate, in particolare per le funzioni: pianificazione, acquisti, amministrazione e management, ricerca e sviluppo, ITC, controllo, vendite, logistica, import/export, grafica e marketing e risorse umane;
- Almeno 2 aziende su 10 ritengono che il livello di competenza del personale qualificato sia buono, in particolare per le funzioni: acquisti, vendite, ITC, pianificazione, logistica, amministrazione, grafica e marketing, risorse umane;
- Almeno 3 aziende su 10, valutano il livello di competenza del personale abbastanza qualificato, in particolare per le funzioni: risorse umane, pianificazione, acquisti, vendite, ricerca e sviluppo, logistica, ITC, import/export;
- Almeno 1 azienda su 10 ritiene il personale altamente competente, in particolare per le funzioni: pianificazione, grafica e marketing, risorse umane, acquisti, vendite, controllo, import/export, ricerca e sviluppo, amministrazione e logistica.

Alla luce delle rilevazioni si evidenzia una valutazione media circa i livelli di competenza del personale. I settori di ricerca e sviluppo, vendite, grafica e marketing sono quelli per cui si rileva una carenza nelle competenze del personale; in tal senso dovrebbero essere incrementate.

2.5 Rate from 1 to 5 the knowledge level of your employees (where 1 is poorly qualified and 5 is highly qualified)

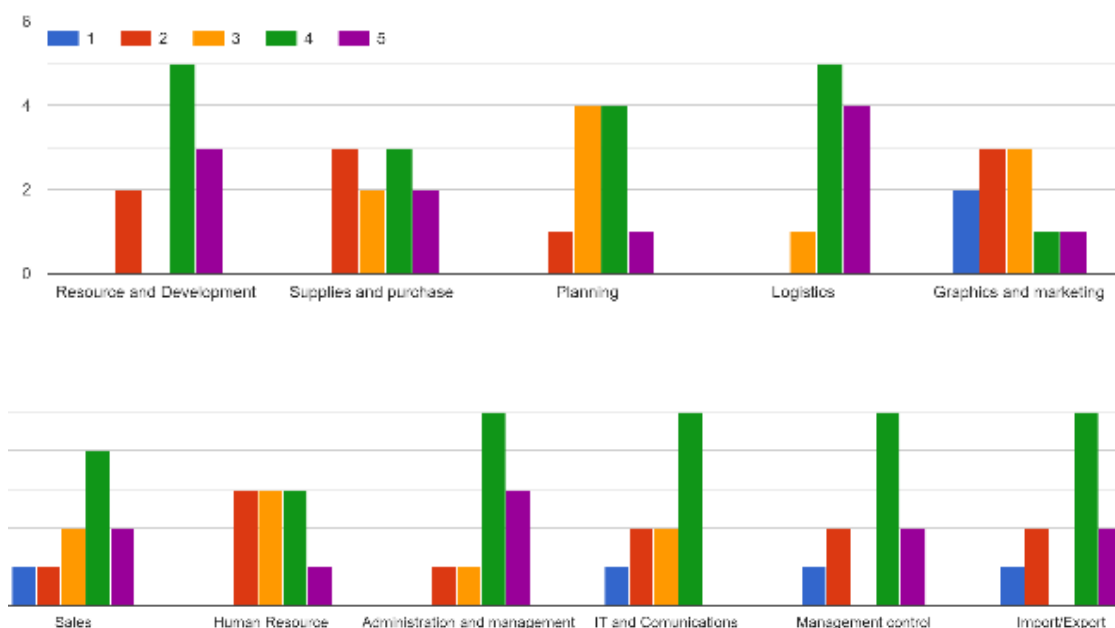


Figura 57 Il livello di valutazione del personale per settore di impiego



In Figura 58 sono stati presi in considerazione i seguenti aspetti:

- Adattamento delle conoscenze del personale dipendente alle esigenze dell'azienda;
- Aggiornamento delle conoscenze del personale dipendente;
- Soddisfazione del livello di conoscenza e abilità in possesso al personale dipendente.

Le aziende si mostrano abbastanza soddisfatte, valutando come buoni gli aspetti sopra indicati, per almeno 6 aziende su 10.

2.6 Regarding the professional qualification, please rate the following items



Figura 58 La valutazione di alcuni aspetti

In relazione ad alcune abilità più specifiche (Figura 59) le aziende oggetto di indagine si mostrano allineate nella valutazione di alcune di esse, e meno su altre.

- Le competenze ICT nella conoscenza e nell'uso di software e tools, sono valutate non soddisfacentemente per la metà delle aziende intervistate.
- Il livello di conoscenza delle lingue è soddisfacente in 6 casi su 10;
- Le competenze tecniche ed altre competenze in generale sono soddisfacenti in quasi tutti i casi.



2.7 Regarding the professional qualification of employees, please indicate what skills are currently not satisfactory

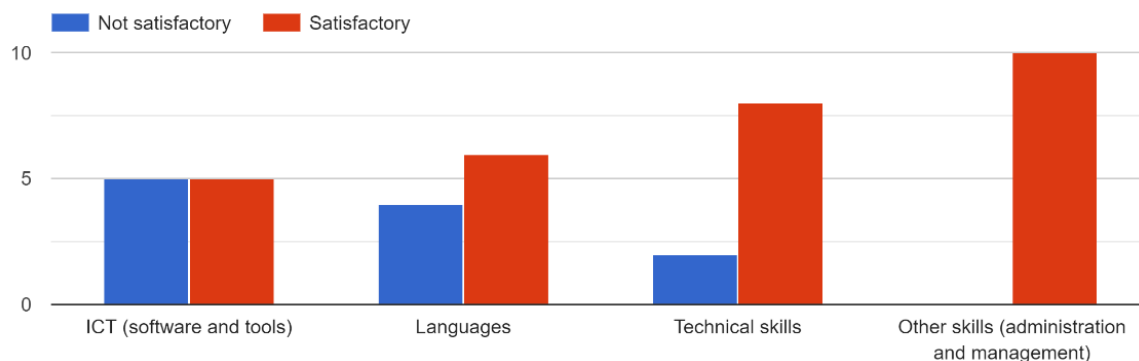


Figura 59 Il soddisfacimento di alcune abilità

Nel corso dell'indagine pilota sulle aziende si è cercato di comprendere quanto esse fossero a conoscenza di alcune iniziative per il miglioramento delle competenze professionali dei dipendenti (Figura 60).

2.9 Rate from 1 to 5 (where 1 is very little and 5 is a lot) the level of knowledge of initiatives

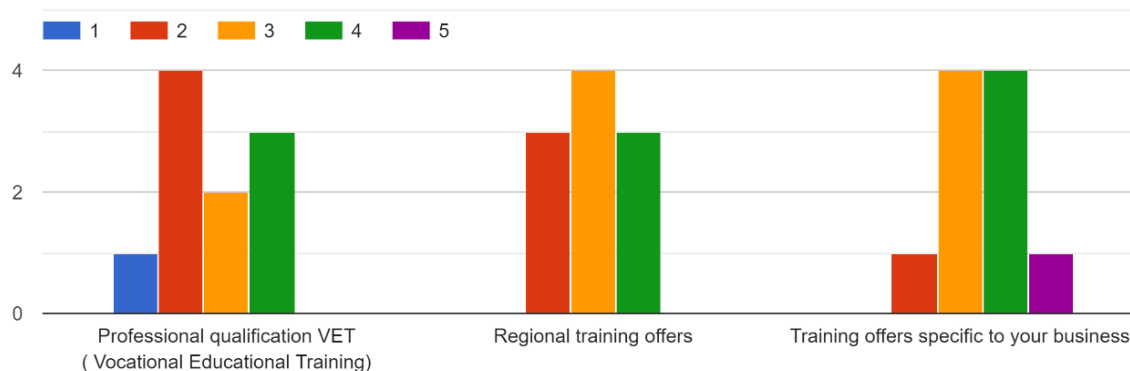


Figura 60 Il livello di conoscenza delle iniziative di formazione professionale

La metà delle aziende intervistate, ben 5 su 10, non conosce o ne ha solo sentito parlare, le iniziative di formazione professionale di tipo VET, 3 aziende su 10 conosce bene l'iniziativa, ma nessuna in modo approfondito.

Per quanto riguarda la conoscenza di iniziative di formazione a livello regionale, il 30% delle aziende non ne ha conoscenza o ne ha pochissima; il 40% ne ha a livello medio, il 30% ne ha a livello medio alto. Nessuna di esse ne ha conoscenza approfondita.

In merito alle iniziative di formazione orientate al proprio business, soltanto 1 azienda su 10 ha una conoscenza di alto livello.



2.11 Do you have VET graduated employees?

10 risposte

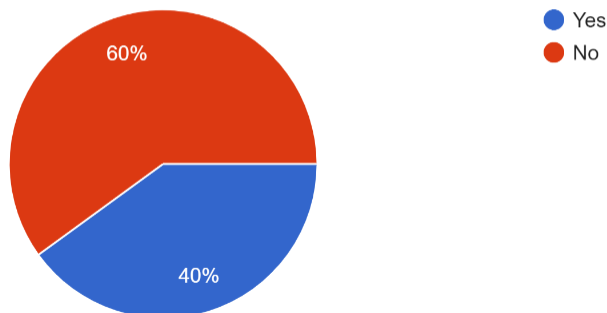


Figura 61 La ripartizione percentuale del personale per qualifica

Come si può osservare nella Figura 61 il 40% delle aziende intervistate possiede del personale dipendente con qualifiche professionali di tipo VET.

Delle aziende che non hanno tra i propri dipendenti con qualifiche professionali Figura 62:

- Il 30% di esse ritiene che tali profili non sono allineati con l'attività svolta;
- Il 40% ritiene che siano necessari profili di maggior livello rispetto le qualifiche VET.

2.12 In case your company is not employing VET graduated people, please state why you are not hiring VET graduates?

10 risposte

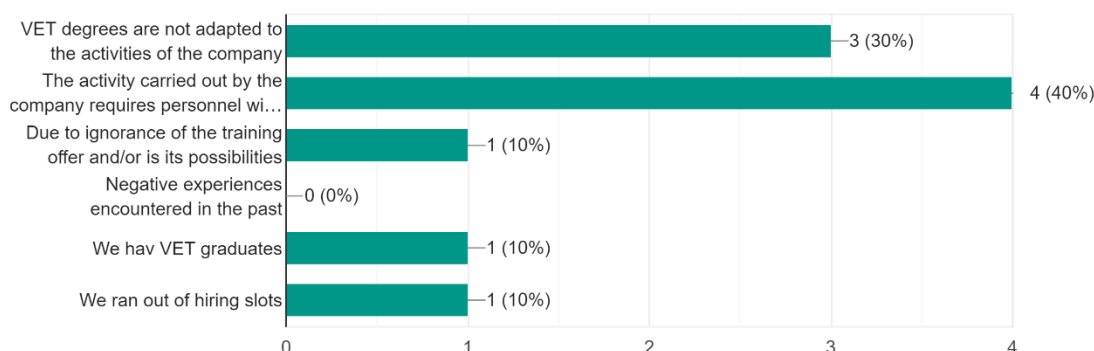


Figura 62 Le motivazioni di assenza di qualifiche VET nell'organico aziendale



2.13 If you have more information about the VET system, would you consider hiring VET graduates people?

10 risposte

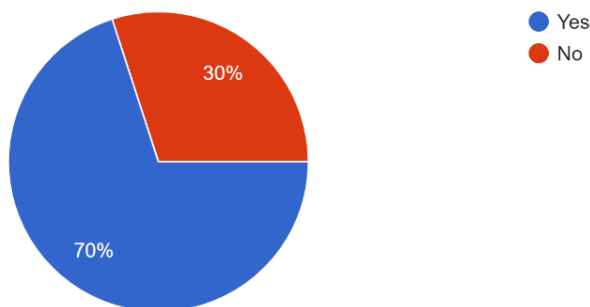


Figura 63 La disponibilità delle aziende all'assunzione di profili con qualifiche professionali

Dal grafico di Figura 63 si evince una scarsa conoscenza circa le competenze e le conoscenze dei profili professionali qualificati VET: infatti il 70% sostiene che se conoscesse meglio tali profili, ne valuterebbe l'assunzione.

Le campagne di promozione circa iniziative di formazione VET sono valutate positivamente in 3 casi su 10, discretamente in 3 casi, e negativamente in 4 (Figura 64). L'adattamento dell'offerta alle necessità dell'azienda è valutato positivamente in 4 casi su 10, discretamente in 2 casi, e negativamente in 4 casi.

Il livello di accessibilità alle informazioni circa le iniziative nella città è valutato positivamente in 7 casi su 10, e negativamente sui restanti 3.

Rate from 1 to 5 (where 1 is very negative evaluation and 5 a very positive evaluation) the following elements:

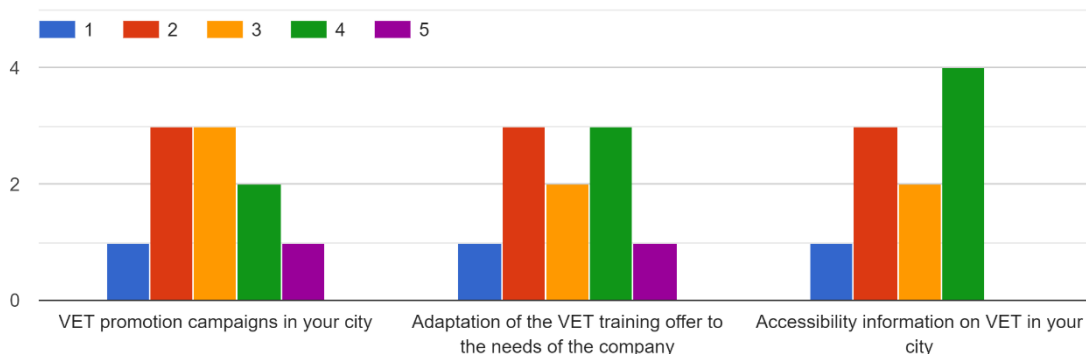


Figura 64 Le iniziative di formazione

4.1 Has your company hires trainees who use the dual training system?

10 risposte

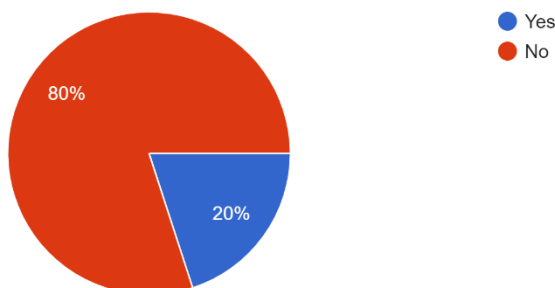


Figura 65 Le possibilità di assunzione dipendenti in formazione duale

4.3 Would your company currently be willing to host apprentices in dual mode?

10 risposte

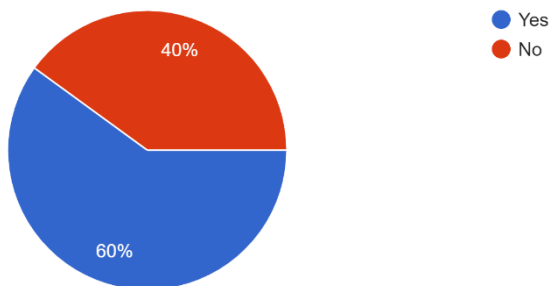


Figura 66 Le possibilità di assunzione apprendisti in formazione duale

Come si evince da Figura 65 e Figura 66, solo il 20% delle aziende sarebbe disposto all'assunzione di tirocinanti in modalità di formazione duale, ed il 60% disposto all'assunzione di apprendisti in modalità di formazione duale.

A conclusione dell'indagine pilota sul campione di aziende è stato chiesto se sarebbero disposte a partecipare ad alcuni eventi o iniziative per il miglioramento della formazione (Figura 67):

- Oltre la metà degli intervistati (6 aziende su 10) si dichiara non disponibile a partecipare a lavori di gruppo;
- 7 aziende su 10 sono disponibili ad essere intervistate per definire in modo specifico i profili adatti al settore di impiego;
- 7 aziende su 10 sono disposte a pianificare azioni di formazione per il proprio settore in collaborazione con istituti e centri di formazione.



Would you be interested in participating in:

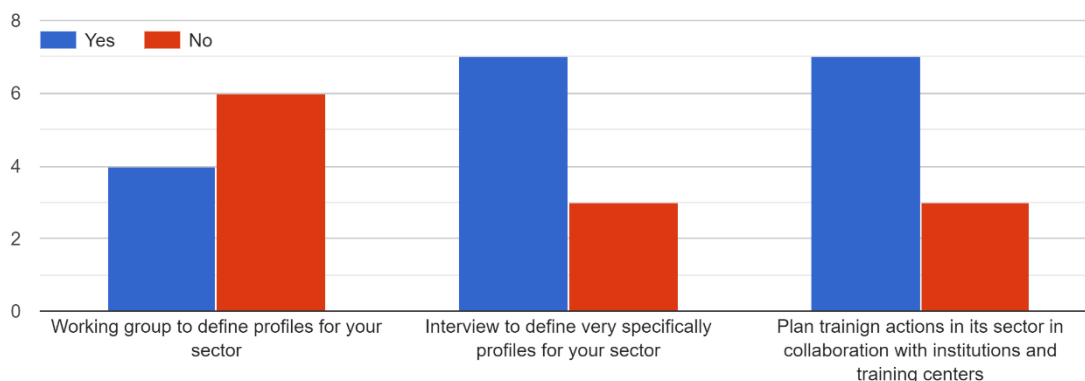


Figura 67 Le possibilità di partecipazione delle aziende dalle iniziative

LE ESIGENZE INDIVIDUATE E LE PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO

Sulla base delle informazioni raccolte e dall'analisi dei dati è possibile trarre alcune conclusioni in merito alle esigenze formative del personale dipendente e alle aree aziendali coinvolte.

Le competenze possedute dal personale dipendente sono, a livello generale, abbastanza soddisfacenti, ma comunque migliorabili.

Le funzioni acquisti, grafica e marketing, vendite, risorse umane e ITC, sono quelle che risentono maggiormente delle competenze del personale non abbastanza aguto all'attività svolta; per essi si rende necessaria una formazione mirata allo scopo di accrescere il livello delle competenze, e di conseguenza di performance.

In ordine di necessità, le competenze che devono essere assolutamente incrementate sono quelle informatiche e linguistiche; ad oggi si rileva un livello troppo basso rispetto tali abilità da migliorare attraverso corsi di formazione specifici. L'erogazione di corsi di lingua e corsi di informatica interni all'azienda o anche esterni – magari con contributo economico da parte dell'azienda – sono la chiave per restare al passo con i tempi e con la tecnologia. Nell'era della globalizzazione, sapersi interfacciare con utenti oltre oceano e saper gestire in modo informatico la grande mole di date, solo assolutamente necessari.

Per quel che è stato rilevato in merito alla formazione professionale VET, la conoscenza di queste iniziative è troppo limitato rispetto al grande valore aggiunto che potrebbero portare all'azienda. Probabilmente le offerte formative sono poco pubblicizzate, o lo sono

Identification of professional profiles



in maniera non adeguata; i canali web e social, potrebbero essere un modo rapido ed efficace per divulgare e promuovere tali iniziative.

Altro dato rilevante è quello relativo alla disponibilità da parte delle imprese ad assumere tirocinanti o apprendisti in modalità di formazione duale. Si esclude in modo automatico, la possibilità di introdurre in azienda tecniche o pratiche nuove legate alla recente formazione delle figure giovani. In tal senso si rischia di restar fossilizzati in procedure vecchie, anche se consolidate, ed escludendo la possibilità di rinnovamento.



BIBLIOGRAFIA

ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale, Annuario statistico 2019.

ADSP Mar Tirreno Centro Settentrionale, Piano delle Opere Triennali 2018-2020, 3° revisione.

Atti di indirizzo della Giunta Regionale del Lazio sulla Blue Economy, ottobre 2020.

Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2018-2019).

Decreto Direttoriale n.1 del 26/03/2021 del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali.

Decreto Direttoriale n.2 del 23/04/2021 del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali.

Decreto Direttoriale n.3 del 23/04/2021 del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali.

Decreto ministeriale n.71 del 31/03/2021 del Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali.

Employment, Vocational Educational and Training and Social Policies in Italy, Policies Departed for Economic, Scientific and Quality of Life Policies, Febbraio 2019.

Il mercato del lavoro: dati e analisi. Le comunicazioni obbligatorie, Ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, maggio 2021.

La Zona Logistica Semplificata del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale. Elementi di base per la definizione del Piano di Sviluppo Strategico della ZLS del Tirreno Centro Settentrionale, Giugno 2020.

Le professioni del mare, Regione Siciliana Assessorato delle Risorse Agricole e Alimentari, 2020.

Perfils professionals de la Comunitat Portuària de Barcelona, Fundació BCN Formació Professional (2017).

Piano Regionale della Mobilità dei Trasporti e della Logistica, Dicembre 2020.

Piano Operativo Triennale per gli anni 2021-2023 dell'ADSP di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, Maggio 2020.

Trasporto marittimo, dati di traffico. Tab. 1 Autorità di Sistema Portuale; movimenti portuali e passeggeri (2020), Federtrasporto.

Identification of professional profiles



Trasporti e Logistica: analisi e prospettive per l'Italia. Ricerche per il Confraspporto-confcommercio (2020).



SITOGRAFIA

<http://www.federtrasporto.it/>

<https://civitavecchia.portmobility.it/it/porto-di-civitavecchia>

<https://www.portidiroma.it/>

<https://www.assoporti.it/it/home/>

<https://www.theblueeconomy.org/>

<https://www.lavoro.gov.it/Pagine/default.aspx>

<https://escolaeuropea.eu/projects/yep-med/>

<http://www.enicbcmmed.eu/projects/yep-med>

<http://www.sistemaduale.anpal.gov.it/Pagine/default.aspx>

<https://garanziagiovani.anpal.gov.it/giovani>

Identification of professional profiles



YEP MED

MORE INFORMATION

Port Authority System of Center-North
Tyrrhenian Sea
Molo Vespucci SNC 00053,
Civitavecchia Italy

