

Le opportunità di Finanziamento per il sistema portuale e logistico Italiano

Principali aspetti della Riforma e del Piano di Investimento portuali.

Dott. Enrico Maria Pujia

Pur se separata dal resto d'Europa dai monti più alti del continente, l'Italia si presenta come un hub naturale del Mediterraneo e al centro della rotta Asia-Europa:

- è una penisola, con quasi 8mila km di coste
- è attraversata da 4 corridoi europei TEN-T
- è al centro delle reti marittime trans-mediterranee



La sua posizione strategica può essere un'opportunità...
per ora è solo una sfida che può essere vinta o persa

Per la competitività e la ripresa economica del Paese serve un Sistema Mare che funzioni

- Integrare la rete logistica italiana connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto:
 - Ferroviario
 - Stradale
 - Con le piattaforme logistiche (interporti)
- Non solo merci: per i porti italiani ogni anno passano **41 milioni di passeggeri** e **10,4 milioni di crocieristi**
- Fare evolvere il sistema portuale che da tempo sconta ritardi, disorganizzazioni e inefficienze. La riforma viene individuata come una urgenza dallo Sbocca Italia e dalle indicazioni della Commissione Europea

*Le inefficienze del sistema logistico costano oggi **50 miliardi** l'anno*

*Il cluster portuale dell'intero Paese genera il **2,6%** del PIL nazionale. Il porto di Rotterdam genera da solo il **2,1%** del PIL dei Paesi Bassi...*

Quanto vale il Sistema Mare?

Il 20% del traffico marittimo mondiale passa per il Mediterraneo

2,6%
incidenza del cluster portuale sul PIL

400 mld €
L'export italiano nel 2014

220 mld €
L'interscambio commerciale marittimo dell'Italia

Oltre **160.000** le imprese del cluster logistico e portuale italiano

Circa 1.000.000 di addetti impiegati nel cluster logistico e portuale italiano

10,4 mln
i crocieristi imbarcati e sbarcati in Italia nel 2014
(uno su tre dei crocieristi imbarcati e sbarcati in Europa)

41 mln
i passeggeri che viaggiano via mare in Italia
(**20%** del traffico UE)

14%
incidenza del cluster logistico sul PIL

13%
del traffico marittimo merci UE interessa l'Italia

L'Italia riparte anche dai porti

Per la prima volta da oltre vent'anni, il decreto Sblocca Italia del 2014 impone una **riforma complessiva dell'intero Sistema Mare**:

«migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità»... anche attraverso «la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti»



**Il Piano
Strategico
Nazionale
della
Portualità
e della
Logistica**

Da qui il Piano strategico nazionale che intende **mettere a sistema i porti italiani, gli investimenti, le risorse**:

- Progetti finanziati per 4,4 miliardi
- Le risorse europee e nazionali



**IL PIANO STRATEGICO NAZIONALE
DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA**
**Il «Sistema Mare»: una sfida, una risorsa ed
un’opportunità per l’Italia**

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

UNA VISION PER IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO ✓ Il sistema portuale e logistico: ✓ Per la ripresa economica del Paese ✓ Come strumento attivo di politica Euro-Mediterranea ✓ Per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno ✓ Per la promozione della sostenibilità	Obiettivo 1 Semplificazione e snellimento	Azione 1 Misure per la Semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui Porti di interesse nazionale
	Obiettivo 2 Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi	Azione 2 Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori
	Obiettivo 3 Miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri	Azione 3 Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra
	Obiettivo 4 Integrazione del Sistema Logistico	Azione 4 Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche
	Obiettivo 5 Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali	Azione 5 Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri
	Obiettivo 6 Innovazione	Azione 6 Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica nella portualità italiana
	Obiettivo 7 Sostenibilità	Azione 7 Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti
	Obiettivo 8 Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie	Azione 8 Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali
	Obiettivo 9 Coordinamento Nazionale, condivisione e confronto partenariale	Azione 9 Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare
	Obiettivo 10 Attualizzazione della governance del Sistema Mare	Azione 10 Misure per adeguare la Governance dei Porti alla missione della Portualità italiana

La Riforma della Legge 84/94 e la nuova strategia nazionale

3 LUGLIO 2016 il Consiglio dei Ministri approva il Piano Nazionale dei Porti e della Logistica

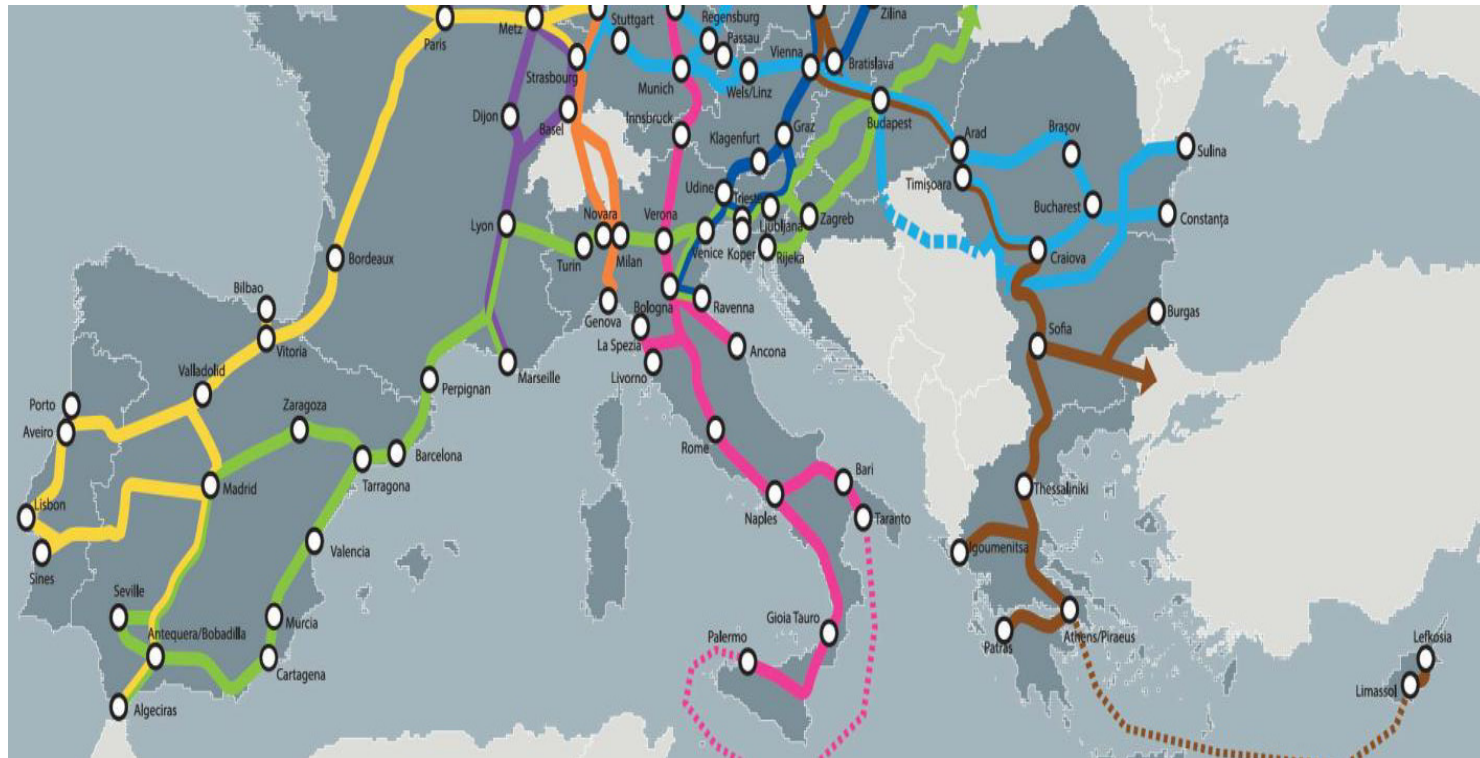
Decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, recante “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124”. Prime indicazioni

Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169/2016 che modifica la legge n. 84/94 e detta disposizioni transitorie ai fini dell'attuazione della nuova *governance* portuale.

L'articolo 6 della legge n. 84/94 novellata istituisce le AdSP che operano nei porti di cui all'allegato A e che subentrano alle Autorità portuali cessate nella proprietà e nel possesso dei beni e in tutti i rapporti giuridici in corso, ivi compresi quelli lavorativi.

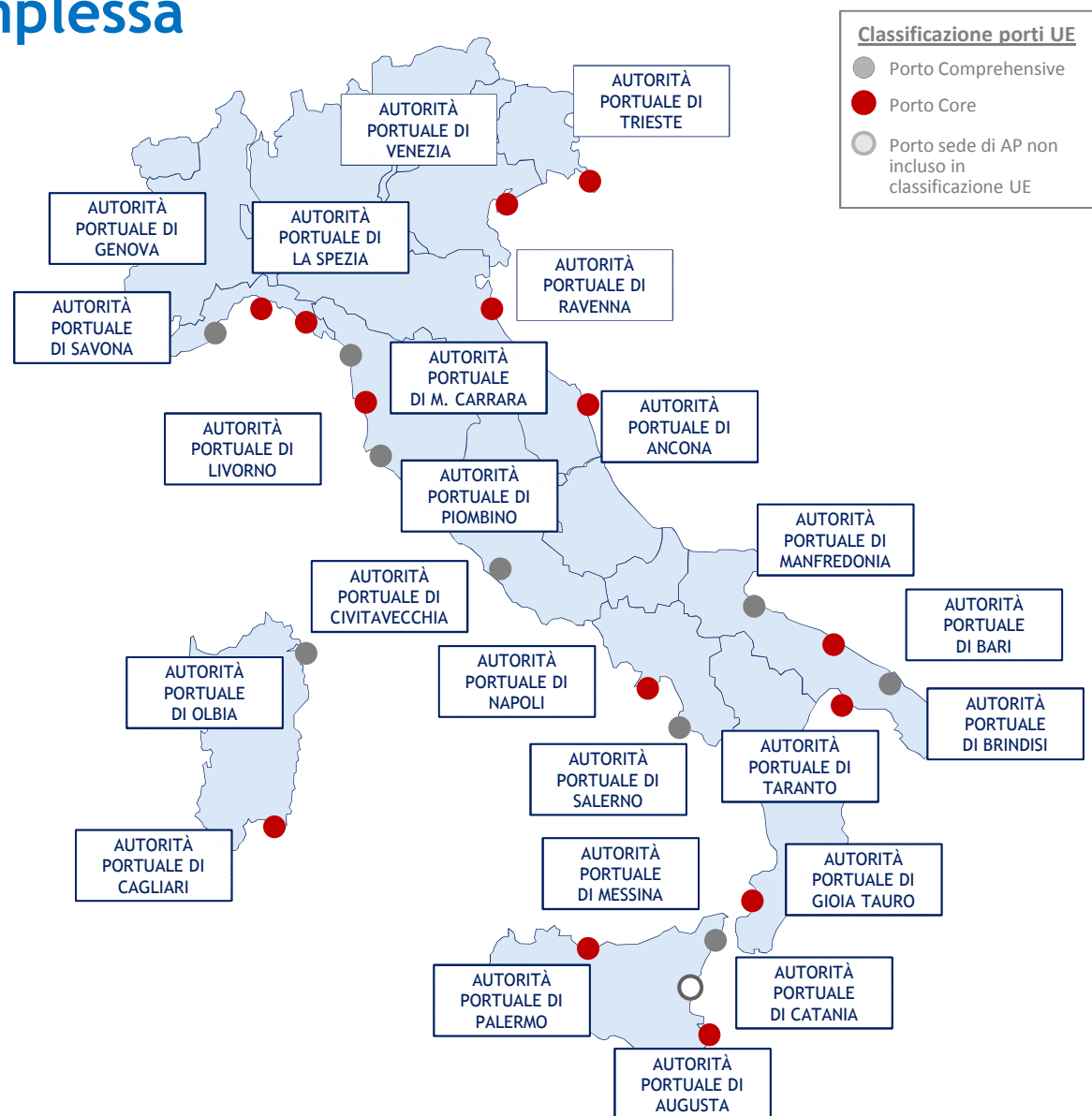
Fino all'insediamento degli organi delle AdSP gli organi delle sopresse Autorità portuali restano in carica (art. 22, comma 1 del D.Lgs. n. 169/2016) al fine di assicurare la continuità dell'azione amministrativa. Ciò significa che le AdSP non possono essere operative fino a che la loro costituzione non sarà perfezionata, momento individuato dal legislatore nell'insediamento dei nuovi organi.

RETI TEN-T



La governance è complessa

- Scarso coordinamento nazionale
- **24 Autorità Portuali**
- **336 membri complessivi** nei Comitati Portuali
- **113 provvedimenti** amministrativi all'import/export
- **23 soggetti pubblici** responsabili dei controlli in porto



Sistema Portuale

The map illustrates the 14 ADSP (Area of Designated Port) regions in Italy, each represented by a purple oval. The regions are labeled as follows:

- ADSP DEL MARE LIGURE OCCIDENTALE GENOVA
- ADSP DEL MARE LIGURE ORIENTALE LA SPEZIA
- ADSP DEL MARE TIRRENO SETTENTRIONALE LIVORNO
- ADSP DEL MARE TIRRENO CENTRO-SETTENTRIONALE CIVITAVECCHIA
- ADSP DEL MARE DI SARDEGNA CAGLIARI
- ADSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE PALERMO
- ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE TRIESTE
- ADSP DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE VENEZIA
- ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO-SETTENTRIONALE RAVENNA
- ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ANCONA
- ADSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE BARI
- ADSP DEL MARE JONIO TARANTO
- ADSP DELLO STRETTO GIOIA TAURO
- ADSP DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE AUGUSTA

ADSP DEL MAR LIGURE OCCIDENTALE GENOVA
ADSP DEL MAR LIGURE ORIENTALE LA SPEZIA
ADSP DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE
LIVORNO
ADSP DEL MAR TIRRENO CENTROSETTENTRIONALE
CIVITAVECCHIA
ADSP DEL MAR TIRRENO CENTRALE NAPOLI
ADSP DELLO STRETTO GIOIA TAURO
ADSP DEL MARE DI SARDEGNA CAGLIARI
ADSP DEL MARE DI SICILIA OCCIDENTALE
PALERMO
ADSP DEL MARE DI SICILIA ORIENTALE AUGUSTA
ADSP DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE BARI
ADSP DEL MAR JONIO TARANTO
ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRALE ANCONA
ADSP DEL MARE ADRIATICO CENTRO
SETTENTRIONALE RAVENNA
ADSP DEL MARE ADRIATICO SETTENTRIONALE
VENEZIA
ADSP DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE TRIESTE

- Porto sede di Autorità di Sistema Portuale
- Altro porto già sede di Autorità Portuale
- Altro porto di rilevanza economica nazionale
- Altro porto incluso nel Sistema Portuale
- Sistema Portuale

S
W
O
T

PUNTI DI FORZA

Posizione strategica nel Mediterraneo
Bacino industriale e di consumo nel Nord Italia
Possibilità di **accoglimento di grandi navi** per il traffico *transhipment*
Eccellenza della **filiera agroalimentare**
Enormi potenzialità per il **traffico Ro-Ro**
Numerosissime **destinazioni turistiche** per il traffico passeggeri e crocieristico

Crescita dei traffici nel **Mediterraneo**
4 corridoi TEN-T che passano per l'Italia
Crescita del **turismo**
L'Italia al centro della rete di **Autostrade del Mare**
Presenza di **Università e Centri di ricerca** di livello internazionale

OPPORTUNITÀ

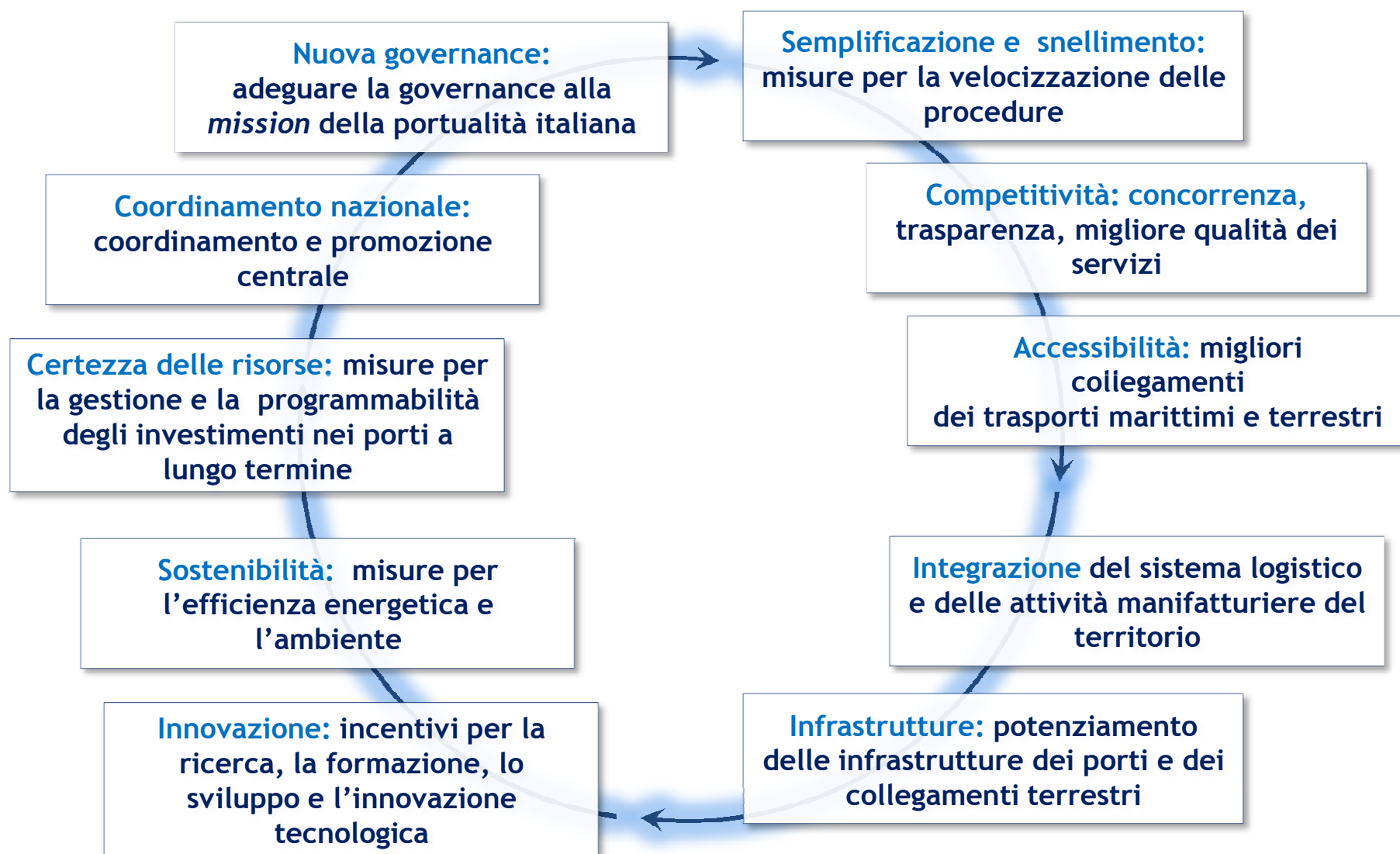
PUNTI DI DEBOLEZZA

Inefficienze dell'**ultimo miglio**
Troppi interlocutori per i processi di import/export
Costi elevati per gli operatori
Poco spazio per ampliare i porti
Alto **costo del lavoro** rispetto ai competitor
Infrastrutture obsolete
Scarsa intermodalità

Forte **competizione internazionale** nel Mediterraneo e nel Nord Europa
Nuove rotte intercontinentali che escludono il Mediterraneo
Riduzione della domanda interna soprattutto al Sud
Competizione crescente nel **settore turistico**

MINACCE

La strategia italiana per la portualità e la logistica: 10 Obiettivi e 10 Azioni



Investimenti infrastrutturali, accessibilità, integrazione

Ultimo miglio:
ridurre strozzature
e migliorare
l'accessibilità lato
terra (terminal/binari
in porto, miglioramento
connessioni stradali)

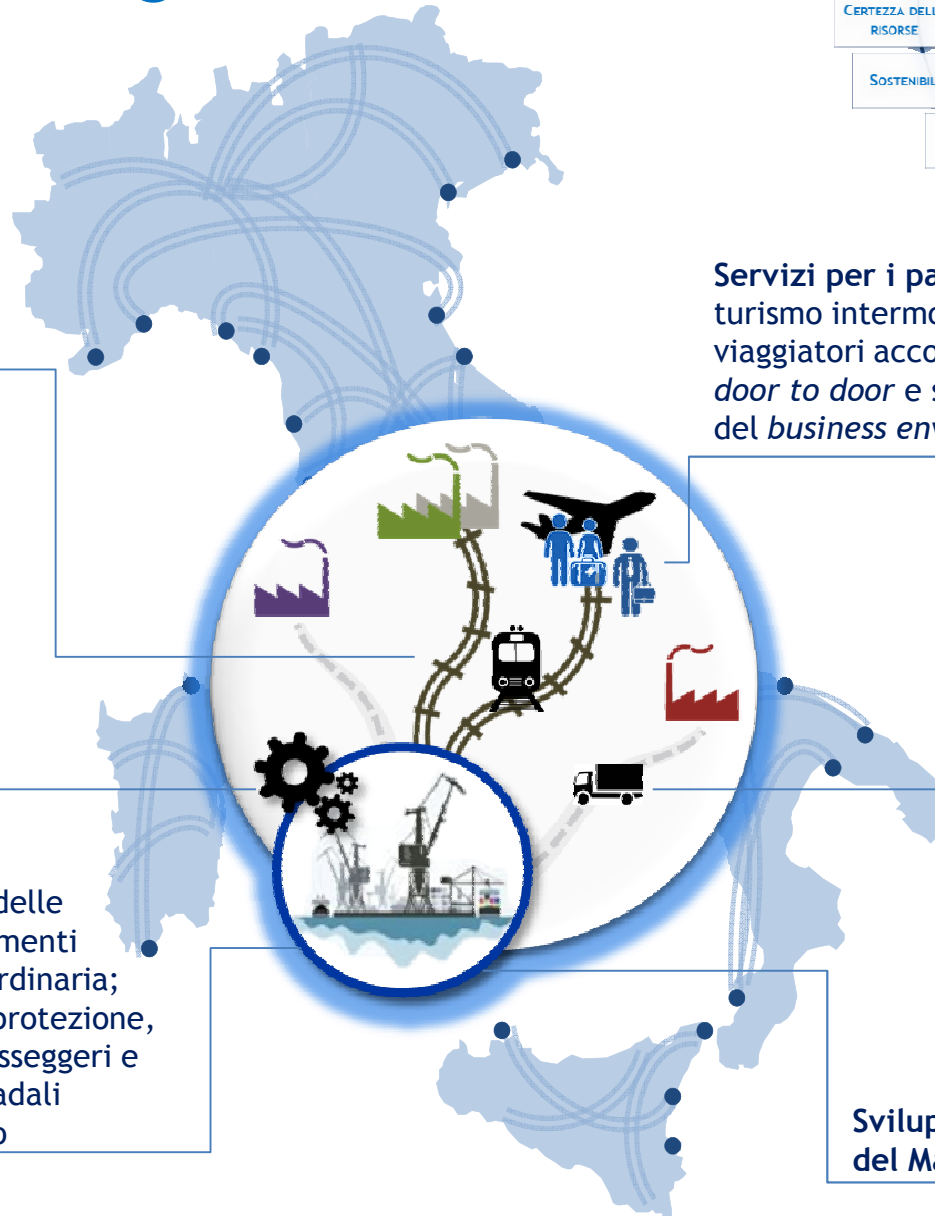
Innovazione tecnologica:
e- port, sistemi
intelligenti, come i Port
Community System (PCS) e
tutte le risorse per
garantire la filiera digitale
logistica, in ottica di
sicurezza e velocizzazione

Investimenti infrastrutturali:
Recupero e ammodernamento delle
infrastrutture esistenti; Investimenti
in escavi e manutenzione straordinaria;
Costruzione di nuove opere di protezione,
banchine, fondali, terminali passeggeri e
merci, raccordi ferroviari e stradali
interni, impianti di bunkeraggio

Servizi per i passeggeri:
turismo intermodale,
viaggiatori accompagnati
door to door e sviluppo
del *business environment*

**Intermodalità per il
sette settore produttivo:**
servizi portuali
efficienti sono
serventi per tutto il
tessuto produttivo
circostante con
rilevanza nazionale
ed internazionale;
Fast Corridor
ferroviari, «corsie
preferenziali per le
merci sul treno»

**Sviluppo delle Autostrade
del Mare**



Le ragioni per fare sistema

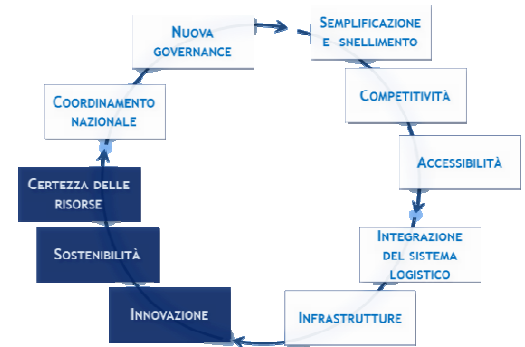
- I porti italiani svolgono la decisiva funzione di **regional gateway** rispetto ai retrostanti sistemi economici territoriali: produttivi ed industriali, della manifattura e dei servizi, dei consumi
- Per meglio competere sui mercati globali occorre **scalare le dimensioni**: i porti limitrofi devono cooperare e coordinare le proprie scelte strategiche, infrastrutturali e di efficientamento dei servizi, per offrire alla potenziale domanda mondiale “**sistemi portuali**” **multipurposal, efficienti, integrati, competitivi**



Risorse certe e incentivi

Il Piano mette a sistema tutte le risorse disponibili per la portualità e i trasporti marittimi, tra cui:

- € Circa **700 milioni** destinati dall'UE alle Regioni del Mezzogiorno per infrastrutture portuali (PON e POR, fondo FESR)
- € **85 milioni** già stanziati dal Governo per investimenti nei porti italiani nel 2015
- € Più di **600 milioni l'anno** stanziati dal Governo per il trasporto via nave
- € Finanziamenti della Banca Europea degli investimenti legati al Piano Juncker



Per assicurare il coinvolgimento di tutti gli operatori del Sistema Mare, si possono prevedere iniziative di promozione importanti:

- Un Fondo Nazionale per i Greenports
- Misure per l'efficienza energetica nel trasporto navale
- Programmi di alta formazione sui temi della blue economy
- Misure per l'adozione della Piattaforma Logistica Nazionale
- Maggiore coinvolgimento degli investimenti privati

Piano di investimenti portuali e rilancio della Programmazione e pianificazione a livello nazionale

Allegato Infrastrutture al DEF 2015 documento strategico nazionale per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto.

L'Allegato Infrastrutture dà rilevanza al collegamento strategico tra le scelte di investimento adottate dal Governo e dal Parlamento e gli indirizzi comunitari, a partire dall'integrazione tra i nodi portuali, aeroportuali, intermodali e urbani con i 4 Corridoi multimodali TEN-T che attraversano l'Italia.

Analisi del contesto trasportistico nazionale - in termini di dotazione e di domanda anche potenziale - e del quadro programmatico e normativo europeo e nazionale.

Strumento principale di programmazione viene individuato nel Documento pluriennale di pianificazione (DPP), introdotto dal decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 288, che includerà e renderà coerenti tutti i piani e i programmi d'investimento nazionali per opere pubbliche a oggi presenti.

Con questa scelta si intende dare forte preferenza alla scelta delle procedure ordinarie, anziché straordinarie, per la realizzazione delle infrastrutture pubbliche.

Nel DPP saranno quindi inserite le opere portuali e logistiche necessarie al perseguimento della strategia che sarà definita per ogni sistema portuale incluso nelle reti TEN, nonché le linee strategiche e le relative opere prioritarie per i collegamenti degli aeroporti principali con le reti core e con le città come stabilito dal piano aeroporti e quelle nei settori idrico e dell'edilizia scolastica come in corso di definizione dai rispettivi piani.

Nel 2015 era già partito il Programma delle Infrastrutture strategiche (PIS) 2015, contenuto nell'Allegato, che corrispondeva alle linee strategiche e si è concentrato su opere essenziali e di rilevanza nazionale, necessarie alla competitività del Paese e alla mobilità intelligente nelle aree urbane.

Viene indicato quindi un nucleo ristretto di opere, compiendo principalmente la scelta del ferro (ferroviemetropolitane): opere che possono essere definite le "priorità delle priorità su scala nazionale.

Gli interventi sono individuati secondo criteri **analisi Swot dei settori** (punti di forza, di debolezza, opportunità e rischi), di positivo impatto sulla sicurezza, di reale fattibilità nei tempi previsti, di strategicità complessiva del sistema logistico e infrastrutturale quale di effettiva rilevanza dal punto di vista delle architrave della crescita economica e produttiva nazionale.

Sempre a questo fine e per la totale trasparenza dei dati, si assume l'impegno di un nuovo sistema di dati aperti, **Opencantieri**, in cui rendere disponibili ai cittadini tutte le informazioni.

In pratica una Banca dati di tutti gli interventi che viene aggiornata costantemente e stiamo realizzando una piattaforma informatica dov'è tutti gli interventi infrastrutturali verranno costantemente monitorati aggiornando lo stato di avanzamento lavori

Connettere l'Italia

Politiche infrastrutturali nazionali

Allegato infrastrutture al DEF approvato ad aprile 2016 che definisce il quadro strategico e programmatico.

Pianificazione

Programmazione

Progettazione

Si passa dalla legge obiettivo che prevedeva una serie di elenco di opere straordinarie e spesso irrealizzabili e senza copertura ad una programmazione ordinaria con una valutazione dei costi e benefici e tecnico economica in perfetta sintonia con la strategia europea degli investimenti e delle reti Ten-T