

# Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

## Nota per gli "Stati generali"

L'art. 29 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia", che ha disposto l'adozione del "Piano strategico nazionale della portualità e della logistica", ha dato il via alla definizione di un documento operativo che ha la finalità di indicare una prospettiva di sviluppo sulla base di chiari obiettivi strategici e indicare le azioni concrete per raggiungerli.

In ragione della necessità di adempiere tempestivamente alle disposizioni contenute nella norma, con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 novembre 2014, è stato costituito un Comitato di esperti che, in stretto coordinamento con gli uffici del Ministero e con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, sta svolgendo - anche attraverso tavoli di lavoro tematici - una ricognizione dei dati di domanda e di offerta logistica e una selezione delle principali ipotesi di intervento per il raggiungimento delle finalità indicate dalla citata disposizione legislativa. I verbali delle riunioni del Comitato sono pubblicati sul sito web del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In parallelo, in attuazione del comma 2 dell'art. 29, la Presidenza del Consiglio dei ministri, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato - per mezzo di un'apposita *task force* - l'esame della documentazione predisposta dalle Autorità Portuali relativa a progetti da intraprendere o già in corso di realizzazione. L'esame è finalizzato a individuare i progetti più urgenti e funzionali all'attuazione degli indirizzi del Piano, nonché a dotare la programmazione infrastrutturale dei prossimi anni di un adeguato parco progetti.

Tre sono gli obiettivi strategici sui quali si impernia il Piano, secondo quanto già indicato dal legislatore: migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone, agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci. Tali obiettivi potranno essere raggiunti anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti.

L'attività dei tavoli si sta sviluppando attorno ad alcune *linee guida*, di seguito sintetizzate, che iniziano a declinare in modo più dettagliato l'approccio generale definito dall'articolo 29.

Il metodo prescelto è quello di dare vita a uno strumento programmatico che punti a conquistare quote di mercato già nel breve periodo attraverso interventi di semplificazione amministrativa, razionalizzazione dei processi decisionali e ottimizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, e che - al tempo stesso - si ponga obiettivi di medio-lungo termine per il rilancio e la crescita del settore.

Il Piano deve rappresentare l'occasione non solo per elencare, ma anche per collocare in una scala di priorità e lungo un asse temporale quegli obiettivi ormai largamente condivisi quali il rilancio del Paese come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e polo avanzato del

sistema delle Autostrade del mare, l'attrazione di traffico import/export di lungo raggio, l'interconnessione di nodi portuali e nodi *inland* nelle diverse modalità, il miglioramento della competitività complessiva del "sistema logistico" in tutte le sue componenti, il miglioramento del sistema di *governance* in senso ampio (dal coordinamento di tutte le amministrazioni pubbliche coinvolte nella attività dei porti e degli altri nodi logistici, alla capacità di gerarchizzare gli investimenti infrastrutturali in termini di impatto sul PIL, costi e sostenibilità economica e ambientale, alla disponibilità di uno strumento flessibile di programmazione in grado di reagire ai mutamenti degli scenari di riferimento).

Dal lavoro fin qui svolto sono già emerse alcune *linee guida* che vengono qui esposte in forma necessariamente sintetica e aperta, per una prima valutazione in una sede pubblica e rappresentativa. In esse si prefigurano i macro ambiti strategici che il Piano intende sviluppare, e sui cui i partecipanti agli Stati Generali sono invitati a fornire contributi e/o integrazioni puntuali.

1. *Pianificazione strategica a lungo, medio e breve periodo* - Il Piano fonda la sua strategia su uno sviluppo sinergico tra una domanda - considerata sia sul versante merci che su quello passeggeri - che guarda prospetticamente all'evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo, e un'evoluzione e specializzazione del sistema dell'offerta. Le azioni che il Piano definirà saranno pertanto organizzate su tre dimensioni temporali (lungo, medio e breve) in ragione non solo della tipologia, ma anche dell'urgenza, della concreta fattibilità e della capacità di produrre effetti in termini di crescita produttiva e occupazionale.
2. *Specializzazione delle realtà portuali, razionalizzazione del sistema di governance, integrazione dei "distretti logistici"* - Il Piano terrà conto della specializzazione dei porti e/o delle aree/ambiti logistici retrostanti prevedendo una semplificazione della rete delle Autorità portuali, in parallelo ad azioni adeguate alla vocazione dei principali porti e alle caratteristiche dei grandi flussi di domanda di trasporto e logistica. Tali azioni e regole di sistema dovranno consentire di rispettare gli obiettivi e gli schemi attuativi della programmazione italiana e europea, guidare la selezione e la gestione delle risorse di investimento, indirizzare gli investimenti privati anche attraverso modelli evolutivi di partecipazione orientati allo sviluppo integrato di aree portuali e industriali. In questo contesto evolutivo può collocarsi una razionalizzazione delle autorità portuali non condizionata dai veti reciproci dei sistemi locali.
3. *Creazione di sinergie tra attori chiave appartenenti al settore pubblico* - Il Piano punta a impegnare gli attori pubblici a perseguire scelte strategiche concordate e convergenti. Non si ritiene più sufficiente il semplice "coordinamento" fra comparti che spesso hanno incontrato difficoltà anche nella semplice condivisione di informazioni. Ciò di cui il Paese ha urgente bisogno è una "strategia" logistica condivisa dai principali attori istituzionali. È di grande rilievo - e rappresenta una grande opportunità - il fatto che ai tavoli di lavoro stiano attivamente partecipando i rappresentanti delle principali istituzioni centrali responsabili dei segmenti chiave della catena logistica.
4. *Programmazione coordinata degli investimenti pubblici nel settore della portualità e della logistica* - Il Piano definisce, in un'ottica integrata e di sistema, la strategia nel

settore della portualità e della logistica, e come tale compie delle scelte e fornisce indirizzi che andranno a definire la modalità di programmazione, selezione e realizzazione degli investimenti (materiali e immateriali) nel settore, fornendo all'Unione europea e al mercato una chiara idea delle priorità strategiche del paese. Il Piano individua a livello centrale un adeguato organismo per lo svolgimento di una forte azione di coordinamento e di pianificazione dell'impiego delle risorse pubbliche in materia di portualità e logistica.

5. *Rimozione di bottlenecks infrastrutturali puntuali* - Il Piano punta a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria che stradale) ai nodi portuali e interportuali, e individua la necessità di garantire il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.
6. *Semplificazione delle procedure e razionalizzazione dei processi decisionali* - Il Piano individua una serie di interventi di semplificazione procedurale e amministrativa quale elemento cardine per il raggiungimento di un livello standard di efficienza operativa che diventi elemento di supporto alla competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Tali interventi saranno realizzati in una logica che vede il processo logistico nella sua interezza con particolare attenzione alle esigenze dei diversi attori della filiera. Lo snellimento delle procedure include la riduzione della frammentazione e la razionalizzazione del sistema, quell'insieme di funzioni autorizzative e di controllo che rappresentano oggi il principale punto di debolezza del sistema stesso.
7. *Intermodalità* - Qualunque ambizione di conquista (o riconquista) di aree di mercato oggi non raggiunte non può basarsi che su un consistente innalzamento dell'utilizzo della capacità di trasporto delle merci su ferro. Questo richiede, da un lato alcuni ma essenziali interventi infrastrutturali sui corridoi e sulle linee di adduzione agli scali principali, tesi a garantire standard operativi (lunghezza treni ammissibili, sagome) in linea con le moderne esigenze di efficienza del trasporto ferroviario; dall'altro la definizione di una strategia complessiva di razionalizzazione e sviluppo della offerta di servizi ferroviari, anche attraverso l'individuazione di strumenti di incentivo dedicati.
8. *Evoluzione tecnologica come abilitatore di un nuovo modello operativo più efficiente e più orientato a logiche di mercato e upgrade tecnologico infrastrutturale* - Il Piano individua nello sviluppo della componente tecnologica un fattore critico di successo da realizzare attraverso l'integrazione orizzontale dell'intero ciclo logistico portuale e interportuale per soddisfare le esigenze di semplificazione procedurale, pianificazione e track&tracing, degli utenti finali (industrie, operatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori...) attraverso interventi di adeguamenti/upgrade del patrimonio infrastrutturale esistente in linea con i più elevati standard di mercato. Tali soluzioni, valorizzando anche le piattaforme esistenti, saranno progettate e realizzate o evolute - in ottica di massima integrazione, e finalizzate alla messa in esercizio di processi snelli ed efficaci per gli operatori di mercato - al miglioramento dello scambio informativo tra i diversi player della logistica, all'integrazione dei processi mediante logiche di interoperabilità, alla realizzazione di servizi logistici d'eccellenza, alla tracciatura della

merce lungo il trasporto, allo sviluppo della logica del “*Once*” in particolare nei sistemi delle autorità pubbliche e del *full digital*. Ulteriore elemento innovativo sarà la costituzione di un sistema di monitoraggio complessivo delle merci in grado di collegare i dati presenti sulle diverse piattaforme istituzionali che offrirà la possibilità di costruire un database per la rilevazione dei traffici effettivi con tutte le caratteristiche gestionali di interesse e quindi abiliti una consapevole pianificazione strategica delle infrastrutture del Paese.

9. *Integrazione tra sistema portuale e logistico e mondo imprenditoriale* - Interventi sul lato della domanda attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi al sistema produttivo e logistico nazionale e internazionale anche invertendo la logica di intervento che porta troppo spesso a trascurare le azioni di sviluppo collegate all’evoluzione delle aree retro-portuali, degli interporti, delle aree industriali e distrettuali.