

**Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**

**PIANO STRATEGICO NAZIONALE  
DELLA PORTUALITÀ E DELLA  
LOGISTICA**

**APRILE 2015**

*V. 01DEL 01.04.2015*



**INDICE GENERALE**

INDICE GENERALE .....	- 3 -
INDICE DELLE FIGURE .....	- 7 -
INDICE DELLE TABELLE.....	- 11 -
ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI.....	- 12 -
<b>1 INTRODUZIONE.....</b>	<b>- 16 -</b>
1.1 Premessa.....	- 16 -
1.2 Il Piano nazionale dei Porti e della Logistica: ambito di riferimento e struttura del documento.....	- 17 -
<b>2 IL SETTORE PORTUALE E LOGISTICO.....</b>	<b>- 19 -</b>
2.1 Il sistema portuale e logistico nella programmazione europea.....	- 19 -
2.1.1 <i>Il Reg. (UE) n. 1315/2013 ed i Work Plan di corridoio.....</i>	<i>- 21 -</i>
2.1.2 <i>Il Reg. (UE) 1316/2013.....</i>	<i>- 24 -</i>
2.2 Il sistema portuale e logistico nella programmazione nazionale .....	- 24 -
2.3 Il ruolo e il posizionamento dell’Italia nel mercato portuale e logistico ....	- 28 -
2.4 Il trasporto marittimo internazionale di merci .....	- 31 -
2.5 L’evoluzione della domanda a livello globale: i fattori principali .....	- 34 -
2.6 L’analisi della domanda portuale e logistica per l’Italia.....	- 40 -
2.6.1 <i>Le dimensioni della domanda: caratteristiche e prospettive .....</i>	<i>- 40 -</i>
2.6.2 <i>La domanda per segmenti .....</i>	<i>- 53 -</i>
2.7 L’offerta portuale e logistica.....	- 69 -
2.7.1 <i>Le infrastrutture portuali lato mare .....</i>	<i>- 70 -</i>
2.7.2 <i>La capacità di movimentazione.....</i>	<i>- 73 -</i>
2.7.3 <i>Collegamenti ultimo miglio.....</i>	<i>- 74 -</i>
2.7.4 <i>Le piattaforme logistiche.....</i>	<i>- 76 -</i>
2.7.5 <i>L’offerta tecnologica .....</i>	<i>- 80 -</i>

2.7.6	<i>I servizi in porto</i> .....	- 82 -
2.8	<i>La Governance</i> .....	- 88 -
2.8.1	<i>I Modelli di Governance nei Porti Europei</i> .....	- 88 -
2.8.2	<i>L'attuale modello di Governance Italiano</i> .....	- 91 -
3	<b>LA STRATEGIA</b> .....	- 100 -
3.1	<i>L'analisi SWOT dell'intero sistema portuale nazionale</i> .....	- 100 -
3.2	<i>Vision e strategia</i> .....	- 105 -
3.2.1	<i>La nuova vision portuale e logistica italiana</i> .....	- 105 -
3.2.2	<i>Le linee strategiche</i> .....	- 105 -
3.3	<i>Gli obiettivi strategici</i> .....	- 107 -
3.3.1	<i>Obiettivo attrazione di nuovi investimenti</i> .....	- 107 -
3.3.2	<i>Obiettivo crescita traffici</i> .....	- 108 -
3.3.3	<i>Obiettivo efficienza</i> .....	- 118 -
3.4	<i>La strategia di posizionamento per segmento</i> .....	- 120 -
3.4.1	<i>La strategia di posizionamento per il container gateway</i> .....	- 120 -
3.4.2	<i>La strategia di posizionamento per il container transshipment</i> .....	- 121 -
3.4.3	<i>La strategia di posizionamento per le rinfuse e i general cargo</i> .....	- 122 -
3.4.4	<i>La strategia di posizionamento per il Ro-Ro</i> .....	- 122 -
3.4.5	<i>La strategia di posizionamento per il trasporto Passeggeri</i> .....	- 123 -
3.4.6	<i>La strategia di posizionamento per le crociere</i> .....	- 123 -
3.5	<i>I fattori abilitanti</i> .....	- 124 -
3.6	<i>Linee di intervento 2015-2030</i> .....	- 125 -
3.6.1	<i>Piano delle azioni</i> .....	- 129 -
4	<b>LE AZIONI</b> .....	- 132 -
4.1	<i>FA1 - Semplificazione amministrativa</i> .....	- 132 -
4.2	<i>FA2 - Rafforzamento infrastrutturale</i> .....	- 137 -
4.3	<i>FA3 - Tecnologia &amp; Innovazione</i> .....	- 142 -
4.4	<i>FA4 - Promozione internazionale</i> .....	- 148 -

4.5 FA5 - Rafforzamento della <i>Governance</i> .....	- 149 -
4.6 FA6 - Defiscalizzazione.....	- 151 -
4.7 FA7 - Coordinamento e sinergia tra gli attori pubblici.....	- 155 -
4.8 FA8 – Concorrenza & trasparenza.....	- 156 -
5 GLI IMPATTI DEL PIANO.....	- 162 -
6 PROPOSTA SUL NUOVO MODELLO DI <i>GOVERNANCE</i> ISTITUZIONALE.....	- 165 -
6.1 Funzioni di governo del nuovo modello di <i>governance</i> .....	- 166 -
6.2 Il regime tariffario e le entrate delle Autorità Portuali .....	- 169 -
7 Bibliografia.....	- 170 -
7.1 Fonti normative .....	- 170 -
7.1.1 <i>Atti Nazionali</i> .....	- 170 -
7.1.2 <i>Atti dell'Unione Europea</i> .....	- 171 -
7.2 Note amministrative e documenti istituzionali .....	- 172 -
7.3 Articoli .....	- 172 -
7.4 Studi .....	- 173 -
7.5 Contributi al Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica .....	- 178 -
Appendice I – I criteri per la selezione delle opere infrastrutturali .....	- 180 -



## INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 - Documenti comunitari di riferimento .....	20 -
Figura 2 - Corridoi europei transitanti per l'Italia.....	23 -
Figura 3 - <i>Market share</i> traffico marittimo merci europeo - Fonte: Eurostat 2012.....	30 -
Figura 4 - <i>Market share</i> traffico marittimo passeggeri europeo - Fonte: Eurostat 2012.....	31 -
Figura 5 - <i>Market share</i> traffico marittimo crocieristico europeo - Fonte: Eurostat 2012 .....	31 -
Figura 6 - Traffico marittimo internazionale 1980-2013 (Mld Ton/anno) - Fonte: UNCTAD, 2014-	32
-	
Figura 7 - Andamento di commercio internazionale complessivo, via mare, PIL e produzione industriale (1975-2013) - Fonte: UNCTAD, 2014 .....	33 -
Figura 8 - Traffico marittimo carico/scarico merci per Area Geografica (anno 2013) - Fonte: UNCTAD, 2014 .....	33 -
Figura 9 - Traffico marittimo container: andamento storico principali rotte 1995-2013 (Mln TEU), Fonte: UNCTAD, 2014.....	34 -
Figura 10 - Previsioni crescita mondiale PIL – Fonte: FMI, 2014.....	35 -
Figura 11 - Addetti manifatturieri per regione NUTS 2 - Fonte: Eurostat .....	37 -
Figura 12 - Alleanze delle compagnie marittime sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Estremo Oriente-Europa – Fonte: Alphaliner.....	38 -
Figura 13 - Fabbisogno mondiale di energia (M/T) - ExxonMobil Energy Outlook 2014 .....	39 -
Figura 14 - Quadro energetico a livello mondiale.....	40 -
Figura 15 - Andamento traffico complessivo porti italiani 2005-2013 (tonnellate) - Fonte dati: Assoportì .....	42 -
Figura 16 - Traffico porti per tipologia di traffico 2013 (tonnellate) - Elaborazione MIT su dati Assoportì .....	43 -
Figura 17 – Aree di gravitazione dei porti - Elaborazione TRT.....	44 -
Figura 18 - Traffico piattaforme logistiche e interporti 2012 (TEU) - Elaborazione MIT su fonti varie.	45 -
Figura 19 – Bacini logistici - Elaborazione TRT .....	49 -

Figura 20 - Traffico passeggeri per tipologia di traffico 2013 (Passeggeri e crocieristico, milioni di pax) – Fonte dati: Assoporti, Osservatorio Nazionale del Turismo .....	51 -
Figura 21 - Andamento di importazioni ed esportazioni via mare in quantità (2000=100) – Fonte dati: Coeweb, ISTAT .....	52 -
Figura 22 - Andamento di importazioni ed esportazioni di merce varia via mare in quantità (2000=100) – Fonte dati: Coeweb, ISTAT .....	52 -
Figura 23 - Volumi Container <i>gateway</i> 2005-2013 (MTEU/anno) – Elaborazione su dati Assoporti-	55 -
-	
Figura 24 - Andamento comparato per sistemi portuali (traffico container escluso <i>transshipment</i> indicizzato, 2005=100).....	55 -
Figura 25 - Andamento <i>Import ed Export</i> via container (2001=100) - Elaborazione su dati Banca d'Italia .....	56 -
Figura 26 - Traffico <i>gateway</i> per <i>cluster</i> portuale (anno 2013) – Elaborazione su dati Assoporti ...	56 -
Figura 27 - Andamento flussi per cluster portuale (2005-2013) – Elaborazione su dati Assoporti ..	57 -
Figura 28 - Andamento domanda container sulle principali rotte – Fonte dati: UNCTAD, 2014 .....	58 -
Figura 29 - Volumi traffico container porti Mediterraneo e Mar Nero - Fonte: TRT, 2015 .....	59 -
Figura 30 - Andamento traffico <i>transshipment</i> MED.....	60 -
Figura 31 - Andamento Ro-Ro (Migliaia di Tons/anno).....	61 -
Figura 32 - Andamento rinfuse liquide (Migliaia di Tons/anno) .....	63 -
Figura 33 - Andamento rinfuse solide (Migliaia di Tons/anno).....	64 -
Figura 34 - Andamento General Cargo (Migliaia di Tons/anno).....	65 -
Figura 35 - Andamento traffico passeggeri imbarcati e sbarcati in Italia .....	67 -
Figura 36 - Passeggeri imbarcati e sbarcati da navi da crociera nei porti italiani .....	68 -
Figura 37 - Profondità fondali nei principali porti italiani .....	71 -
Figura 38 - Indice utilizzo spazi nei terminal container italiani, europei e mediterranei .....	72 -
Figura 39 - Utilizzo capacità movimentazione container .....	74 -
Figura 40 - Offerta infrastrutturale italiana – Elaborazione dati DIPE, ISTAT, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Agenzia delle Dogane.....	76 -
Figura 41 - Localizzazione interporti e piattaforme logistiche italiane - Elaborazione su dati di varie	

fonti .....	- 77 -
Figura 42 - Dotazione infrastrutturale interporti (lunghezza massima binari, qualità del collegamento su ferro e su gomma) – Elaborazione dati UIR .....	- 79 -
Figura 43 – Traffico intermodale nelle principali piattaforme logistiche (TEU/anno) .....	- 80 -
Figura 44 - Distribuzione geografica dei modelli di <i>Governance</i> dei porti europei.....	- 89 -
Figura 45 - Modelli di <i>Governance</i> dei porti europei.....	- 91 -
Figura 46 - Modello di <i>Governance</i> .....	- 93 -
Figura 47 - Attori del modello di <i>Governance</i> italiano - Elaborazione su Ambrosetti .....	- 96 -
Figura 48 - Modello Operativo Italiano per la gestione della Portualità .....	- 98 -
Figura 49 – Gli obiettivi strategici .....	- 107 -
Figura 50- Illustrazione delle aree contendibili.....	- 111 -
Figura 51 - Target segmentati per la crescita dei settori container Gateway e Transhipment nel breve e medio periodo.....	- 112 -
Figura 52 - Traffici container <i>gateway</i> per bacino 2013 e target al 2020 e al 2030.....	- 114 -
Figura 53 - Traffici container <i>transhipment</i> per bacino 2013 e target al 2020 e al 2030 .....	- 115 -
Figura 54 - Traffici Ro-Ro al 2020 e 2030 per bacino .....	- 117 -
Figura 55 - Traffico crocieristico al 2020 e 2030 per porto .....	- 118 -
Figura 56 - Target obiettivo su tempi (giorni) e costi (\$) di attraversamento della catena logistico-portuale di import - export 2020-2030 .....	- 119 -
Figura 57 – Linee strategiche di posizionamento per il container <i>gateway</i> .....	- 121 -
Figura 58 - Linee strategiche di posizionamento per il container <i>transhipment</i> .....	- 121 -
Figura 59 - Linee strategiche di posizionamento per le rinfuse .....	- 122 -
Figura 60 - Linee strategiche di posizionamento per il <i>general cargo</i> .....	- 122 -
Figura 61 - Linee strategiche di posizionamento per il Ro-Ro.....	- 123 -
Figura 62 - Linee strategiche di posizionamento per il trasporto Passeggeri.....	- 123 -
Figura 63 - Linee strategiche di posizionamento per le Crociere.....	- 124 -
Figura 64 - I fattori abilitanti la strategia portuale-logistico italiana 2014-2030 .....	- 124 -
Figura 65 – Livello di impatto delle azioni sui segmenti .....	- 128 -

Figura 66 –Piano delle azioni in anni ..... - 130 -  
Figura 67 - Effetti su PIL e Occupazione ..... - 163 -

## INDICE DELLE TABELLE

Tabella 1- Traffico marittimo italiano per porto e tipo di carico (milioni t, 2013) .....	- 43 -
Tabella 2 - Traffico marittimo italiano passeggeri (unità, 2013) .....	- 50 -
Tabella 3 - Obiettivi di traffico per segmento di mercato al 2020 e al 2030.....	- 109 -
Tabella 4 - Azioni strategiche .....	- 127 -
Tabella 5 –Confronto delle funzioni tra l’attuale modello di <i>governance</i> e il modello di <i>governance</i> evolutivo.....	- 169 -
Tabella 6 – Criteri per la selezione delle opere infrastrutturali e relativo peso .....	- 180 -
Tabella 7 - Criteri per le selezione delle opere infrastrutturali.....	- 182 -
Tabella 8 – Interventi e porti strategici per segmento di mercato .....	- 184 -

## ELENCO DELLE ABBREVIAZIONI

Abbreviazione	Definizione
ABI	Associazione Bancaria Italiana
AEO	Operatori Economici Autorizzati
AIDA	Automazione Integrata Dogane Accise
AM	Autorità Marittima
ANPL	Agenzia Nazionale dei Porti e della Logistica
AP	Autorità Portuali
BRICS	Brasile, Russia, India, Cina, Sud Africa
CAGR	<i>Compound Annual Growth Rate</i> (Tasso di crescita annuale composto)
CCR	Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea
CE	Commissione Europea
CEF	<i>Connecting Europe Facility</i>
CENSIS	Centro Studi Investimenti Sociali
CLIA	<i>Cruise Line International Association</i>
Co.Ge	Comando Generale delle Capitanerie di Porto
DEF	Documento di Economia e Finanza
DIPE	Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica
DPCM	Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri della Repubblica Italiana
DWT	<i>Dead Weight Tonnage</i> (Tonnellaggio di portata lorda)
ERTMS	<i>European Rail Traffic Management System</i>
FA	Fattori Abilitanti

Abbreviazione	Definizione
GIZC	Gestione integrata della zona costiera
ICE	Istituto Commercio Estero
IMF	<i>International Monetary Fund</i> (Fondo Monetario Internazionale)
INVITALIA	Agenzia Nazionale per l'attrazione degli Investimenti e lo sviluppo d'impresa
ISPRA	Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale
ITS	Sistemi Intelligenti di Trasporto
LNG	<i>Liquefied Natural Gas</i> (Gas NaturaleLiquefatto)
MAE	Ministero degli Affari Esteri
MARPOL	<i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i> (Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi)
MATTM	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
MCE	Meccanismo per collegare l'Europa
MED	Mediterraneo
MIT	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MS	Ministero della Salute
MSE	Ministero dello Sviluppo Economico
MTEU	Milioni di TEU
MTO	<i>Multi Transport Operator</i>
NARS	Nucleo di consulenza per l'Attuazione e Regolazione dei Servizi di pubblica utilità
NUTS	Nomenclatura delle Unità Territoriali Statistiche
OCSE	Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico
PCS	<i>Port Community Systems</i>
PF	<i>Project Financing</i>

Abbreviazione	Definizione
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
PIL	Piattaforma Integrata Logistica
PIL	Prodotto Interno Lordo
PLN	Piattaforma Logistica Nazionale
PMIS	<i>Port Management Information System</i>
PON	Piano Operativo Nazionale
POR	Piano Operativo Regionale
POT	Piano Operativo Triennale
PRP	Piano Regolatore Portuale
Reg	Regolamento
RFI	Rete Ferroviaria Italiana
RFID	<i>Radio-Frequency IDentification</i>
RINA	Registro italiano navale ed aeronautico
Ro-Pax	<i>Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship/ferry</i>
Ro-Ro	<i>Roll-on / Roll-Off</i>
RRT	<i>Rail Road Terminal</i>
SACE	Servizi Assicurativi del Commercio Estero
SIA	Studio di Impatto Ambientale
SIE	Strutturali e di Investimento Europei
SIMEST	Società Italiana per le Imprese all'Estero
SIN	Sito di bonifica di Interesse Nazionale
SIR	Sito di bonifica di Interesse Regionale

Abbreviazione	Definizione
SISTRI	Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti
SOLAS	<i>Safety of Life at Sea</i>
STN	Servizi Tecnico Nautici
SWOT	<i>Strengths Weaknesses Opportunities Threats</i>
TEN	<i>Trans-European Networks</i>
TEN-T	<i>Trans-European Networks – Transport</i>
TEU	<i>Twenty-foot equivalent unit</i> (Unità equivalente a ventipiedi)
UE	Unione Europea
UIR	Unione Interporti Riuniti
UNCTAD	<i>United Nations Conference on Trade and Development</i> (Conferenza delle Nazioni Unite sul commercio e lo sviluppo)
UTFP	Unità tecnica finanza di progetto
VAS	Valutazione Ambientale Strategica
VIA	Valutazione Impatto Ambientale
VInCA	Valutazione di Incidenza Ambientale

1..... I

## INTRODUZIONE

### 1.1 Premessa

L'adozione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica è prevista dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia" al fine di **migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, di agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci**, anche in relazione alla **razionalizzazione**, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 novembre 2014, n. 511, è stato costituito un Comitato di esperti- coordinato dal Capo di Gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) - che, in stretto coordinamento con gli uffici del Ministero e con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, ha svolto - anche attraverso tre tavoli di lavoro tematici: domanda, offerta e *governance* - una ricognizione dei dati di domanda e di offerta portuale e logistica e una selezione delle principali ipotesi di intervento per il raggiungimento delle finalità indicate dalla citata disposizione legislativa.

In parallelo in base al comma 2 dell'Art. 29<sup>1</sup> la Presidenza del Consiglio dei Ministri, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha condotto- per mezzo di un'apposita *task force*<sup>2</sup>- l'esame della documentazione predisposta dalle Autorità Portuali relativa a progetti da intraprendere o già in corso di realizzazione. L'analisi, condotta dal

---

<sup>1</sup> Il comma 2 dell'articolo 29 prevede infatti che, allo scopo di accelerare la realizzazione dei progetti inerenti alla logistica portuale, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione, le Autorità Portuali presentano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri un resoconto degli interventi correlati a progetti in corso di realizzazione o da intraprendere, corredato dai relativi crono programmi e piani finanziari. La Presidenza del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, seleziona, entro i successivi sessanta giorni, gli interventi ritenuti più urgenti sulla base delle proposte contenute nei documenti presentati dalle Autorità Portuali, anche al fine di valutarne l'inserimento nel piano strategico di cui al comma 1, ovvero di valutare interventi sostitutivi.

<sup>2</sup> Alla *task force* hanno partecipato le Unità tecniche che operano presso il DIPE e, in particolare, l'Unità tecnica finanza di progetto (UTFP) e gli esperti del NARS. All'iniziativa hanno partecipato anche i rappresentanti della Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità Portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e della Direzione Generale per lo Sviluppo del Territorio, la Programmazione ed i Progetti Internazionali del Ministero, i rappresentanti dell'*advisor* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Ernst & Young Financial Business Advisors S.p.A. e un rappresentante designato dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio competente per la Coesione territoriale.

Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica(DIPE) ha inizialmente effettuato una omogeneizzazione e schematizzazione sulla base di criteri comparabili delle informazioni sui progetti ricevuti, al fine di avere un quadro di lettura uniforme delle progettualità espresse dai Porti.

La costruzione del quadro progetti strutturato, uniforme e comparabile, abilita l'individuazione dei 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.

In data 9 febbraio 2015, si è tenuto – presso la sede del MAXXI a Roma – l'evento denominato “Porti e Logistica. L'asse dello sviluppo – Stati Generali” in cui il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – On. Min. Maurizio Lupi – ha voluto incontrare gli operatori del settore in ottica di condivisione partenariale del processo di definizione e costruzione del Piano. La partecipazione massiccia degli operatori, delle Autorità Portuali, dei vari rappresentanti di altre Direzioni generali del Ministero, delle Associazioni ha consentito al Ministro di raccogliere una serie di contributi (vedi *ALLEGATO 1 – CONTRIBUTI STATI GENERALI*) ritenuti di grande supporto alla formulazione delle analisi del Piano nonché alla scelta delle azioni dello stesso.

## **1.2 Il Piano nazionale dei Porti e della Logistica: ambito di riferimento e struttura del documento**

Il Piano Strategico della Portualità e della Logistica, a valle di una analisi di contesto e di settore, mira ad identificare le linee strategiche e le conseguenti azioni, per lo sviluppo del **settore portuale-logistico nazionale**, intendendo per quest'ultimo, il sistema portuale italiano con i suoi traffici di merci e passeggeri, e la logistica ad essi connessa, rappresentata dall'intermodalità in porto (ultimo miglio ferro e strada), e gli annessi sistemi retro-portuali e interportuali. L'intero piano si sviluppa su un orizzonte temporale che va dal 2015 al 2018 e al 2025.

Per rappresentare il percorso di analisi e di sintesi decisionale compiuto, il documento di Piano è stato articolato nel modo seguente:

- **Capitolo 2 – Il settore portuale e logistico**- in cui è rappresentata l'analisi del mercato di riferimento con particolare riguardo ai *trend* storici e ai *driver* e *trend* evolutivi della domanda su un panorama internazionale e nazionale, l'approfondimento dell'offerta di

portualità e logistica italiana e del modello di *Governance* supporto confrontato con modelli esteri;

- **Capitolo 3 – La strategia**, che comprende l'analisi *SWOT* dell'intero sistema marittimo-portuale nazionale con declinazione per segmento di mercato; la visione strategica del piano; le linee strategiche del piano; i macro-obiettivi; la strategia di posizionamento italiana articolata per segmento di mercato; i fattori abilitanti per la realizzazione del posizionamento obiettivo; le linee di intervento 2015-2030 con il relativo impatto per segmento e la relativa pianificazione nell'orizzonte di piano;
- **Capitolo 4 – Le Azioni** – dettaglio delle linee di intervento articolate con rationale di riferimento, interventi correlati, tempistica obiettivo di realizzazione (breve e medio periodo), livello di complessità e soggetto attuatore. Le azioni sono identificate a partire dai fattori abilitanti che si propongono di concretizzare, per ognuno dei fattori è dedicata una sezione *ad hoc*;
- **Capitolo 5 – Gli impatti del Piano** – declinazione quantitativa stimata degli effetti attesi di piano per le differenti componenti di rilievo impattate: PIL, occupazione, ambiente e commercio estero;
- **Capitolo 6 – Il nuovo modello di Governance istituzionale** in cui si definiscono due scenari alternativi per la *Governance* del settore portuale logistico.

2..... I

## L SETTORE PORTUALE E LOGISTICO

### 2.1 Il sistema portuale e logistico nella programmazione europea

Il **Piano Strategico Nazionale dei Porti e della Logistica** rappresenta una svolta fondamentale per il nostro Paese, in quanto si pone come un momento di pianificazione che non solo **risponde a esigenze nazionali di programmazione e coordinamento di un settore strategico per l'economia italiana** ma **si colloca anche in un quadro programmatico di livello comunitario**, assumendo quindi un ruolo fondamentale nella realizzazione dello *spaziounico europeo dei trasporti*.

Il **ruolo dei Porti all'interno delle politiche comunitarie di sviluppo** è definito da una serie di atti comunitari di varia natura, che dal **Libro Bianco sui trasporti**<sup>3</sup> del **2001**, dalla sua revisione intermedia<sup>4</sup> e dal **Nuovo Libro Bianco**<sup>5</sup>, arrivano fino ai documenti relativi **alla Rete TEN-Te al CEF** e si integrano con la **Strategia Europa 2020**<sup>6</sup>, che promuove nei diversi settori una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. L'insieme di queste politiche costruisce un ritratto dei **porti al centro dello sviluppo economico, portati accessibili al mercato interno e alla rete logistica e di transito per l'export, dove sperimentare efficienza e innalzare la competitività**, centri di un'economia sostenibile.

---

<sup>3</sup> CE, COM(2001) 370, Bruxelles, 12 settembre 2001 - Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

<sup>4</sup> CE, COM(2006) 314 definitivo, Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

<sup>5</sup> CE, COM(2011) 144 definitivo, Bruxelles, 28.3.2011 - "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

<sup>6</sup> COM(2010) 2020, EUROPA 2020 Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva.

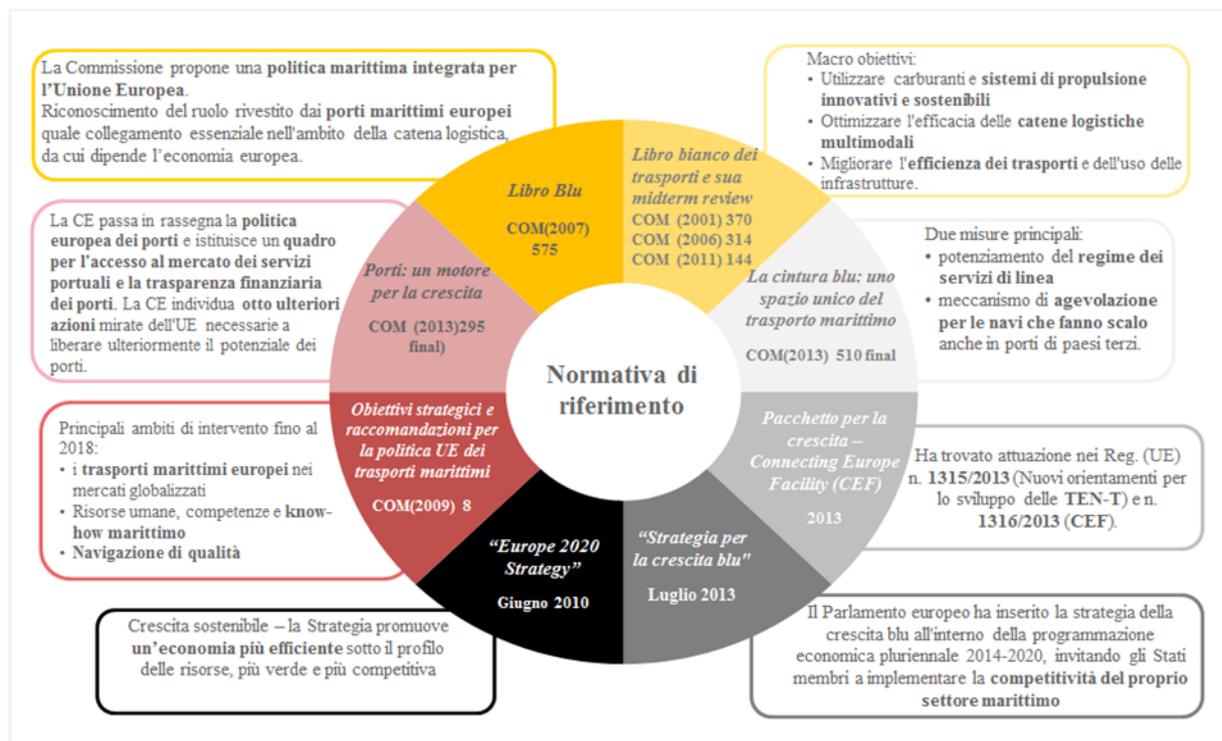


Figura 1 - Documenti comunitari di riferimento

Il Piano contribuisce pertanto alla realizzazione delle linee di *policy* definite a più riprese nei documenti citati.

In particolare, il Libro Bianco del 2011 ribadisce l'importanza di investire su **modalità sostenibili**, sul **completamento delle reti** e sull'**efficientamento dei sistemi di trasporto e logistici** soprattutto con le **nuove tecnologie** e individua alcuni macro obiettivi (*Mettere a punto e utilizzare carburanti e sistemi di propulsione innovativi e sostenibili, Ottimizzare l'efficacia delle catene logistiche multimodali, incrementando tra l'altro l'uso di modi di trasporto più efficienti sotto il profilo energetico e Migliorare l'efficienza dei trasporti e dell'uso delle infrastrutture mediante sistemi d'informazione e incentivi di mercato*), che ha trovato attuazione nell'adozione dei seguenti strumenti regolatori ed operativi:

- il Regolamento (UE) n. 1315/2013, che stabilisce gli Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti;
- i *Work Plan* di corridoio, redatti in attuazione dell'art. 47 del Reg. 1315/2013;
- il Regolamento (UE) n. 1316/2013, che istituisce un Meccanismo per Collegare l'Europa.

L'importanza, del percorso che ha condotto all'adozione degli *Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti* e alla istituzione di un *Meccanismo per*

*collegare l'Europa* risiede nel fatto di **avere posto le basi per la definizione di priorità e per l'adozione di scelte che costituiscono la Pianificazione europea dei Trasporti vero e proprio *framework* di riferimento per le pianificazioni nazionali.**

Gli strumenti sopra elencati presentano importanti risvolti per la stesura del Piano Strategico Nazionale, che vengono di seguito dettagliati.

### **2.1.1 Il Reg. (UE) n. 1315/2013 ed i *Work Plan* di corridoio**

Il **Reg. (UE) n. 1315/2013** dell'11 dicembre 2013, che stabilisce gli **Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della Rete Transeuropea dei Trasporti**, rappresenta l'atto conclusivo del percorso di revisione della politica in materia di TEN-T, avviata nel febbraio 2009. La pianificazione, lo sviluppo e il funzionamento delle **Reti Transeuropee di trasporto (Reti TEN-T)** **perseguono obiettivi di buon funzionamento del mercato interno e di rafforzamento della coesione economica/sociale/territoriale** attraverso la promozione di interconnessioni e interoperabilità tra reti di trasporto nazionali in modo efficiente e sostenibile, il tutto attraverso una integrazione modale in tutta la rete, a livello di infrastrutture, di flussi informativi, di servizi e di procedure.

Il Regolamento assume un **modello di struttura a doppio strato**, costituita da:

- una **rete globale (*comprehensive network*)**, che dovrebbe configurarsi come una rete di trasporti estesa all'intero territorio dell'UE in grado di garantire accessibilità e connettività a tutte le regioni dell'Unione;
- una **rete centrale (*core network*)**, che rappresenta la "spina dorsale" strategica dello sviluppo di una rete di trasporto multimodale sostenibile di stimolo allo sviluppo dell'intera rete *globale*, e di cui fanno parte quegli elementi della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo dell'intera rete TEN-T.

Il Regolamento individua altresì – per Aeroporti, Porti, Porti Interni e Terminali Ferroviari Stradali – i nodi appartenenti alla rete *globale* o *centrale*. Con tale scelta l'Unione Europea, per la prima volta, ha definito un assetto pianificatorio capillare e con forte rilevanza strategica e con l'adozione di una logica di "rete": una logica di forte riduzione e concentrazione dei corridoi, limitati a quegli assi che sono in grado di interagire con i gangli urbani e logistici dell'intero sistema comunitario; i nuovi corridoi collegano realtà urbane, nodi portuali, interportuali e aeroportuali ottimizzando al massimo tutte le forme di

interscambio tra i nodi della produzione<sup>7</sup>. Per l'Italia, i porti che rientrano nelle rete *centrale* – e, quindi, ritenuti *strategici* ai fini del conseguimento degli obiettivi della rete transeuropea dei trasporti, nonché rispondenti all'evoluzione della domanda di traffico e alla necessità del trasporto multimodale – sono: Ancona, Augusta, Bari, Cagliari, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Ravenna, Taranto, Trieste e Venezia<sup>8</sup>. Grande rilievo viene dato ai vari tipi di infrastruttura di trasporto che contribuiscono alla costruzione della rete: *ferroviaria*, per *vie navigabili*, *stradale*, *marittima e autostrade del mare* (che rappresentano la “dimensione marittima delle reti transeuropee di trasporto”), *aerea* e *multimodale*: per ognuna di esse viene fornito il requisito minimo dell'infrastruttura e le priorità di sviluppo.

Gli Stati Membri interessati dai Corridoi (e l'Italia tra questi) dovrebbero assicurare l'adozione di misure appropriate affinché i progetti di interesse comune siano conclusi entro il 2030 (per la rete *centrale*) e completare la rete *globale* entro il 2050. Per garantire l'integrazione modale sono stati definiti anche specifici requisiti (per le varie modalità di trasporto) sotto il profilo dell'infrastruttura, delle applicazioni telematiche, delle attrezzature e dei servizi.

Il quadro che ne risulta è una strategia comunitaria (frutto di un serrato negoziato con gli Stati Membri) che definisce i Corridoi, le infrastrutture da realizzare, le priorità e i tempi.

L'Italia è interessata da quattro Corridoi:

---

<sup>7</sup> Cfr. Allegato infrastrutture al DEF.

<sup>8</sup> Il Regolamento individua anche 25 porti della rete *globale*: Brindisi, Carloforte, Chioggia, Civitavecchia (per la quale tuttavia è in corso un percorso per il riconoscimento della qualità di porto *centrale*), Fiumicino, Gaeta, Gela, Golfo Aranci, La Maddalena, Marina di Carrara, Messina, Milazzo, Monfalcone, Olbia, Palau, Piombino, Porto Levante, Porto Torres, Portoferraio, Portovesme, Reggio Calabria, Salerno, Savona-Vado, Siracusa, Trapani. Anche per quanto riguarda i *porti interni*, sono individuati porti della rete *centrale* (Cremona, Mantova, Ravenna, Trieste, Venezia) e porti appartenenti alla rete *globale* (Chioggia, Milano, Monfalcone, Porto Levante, Porto Nogaro, Rovigo).

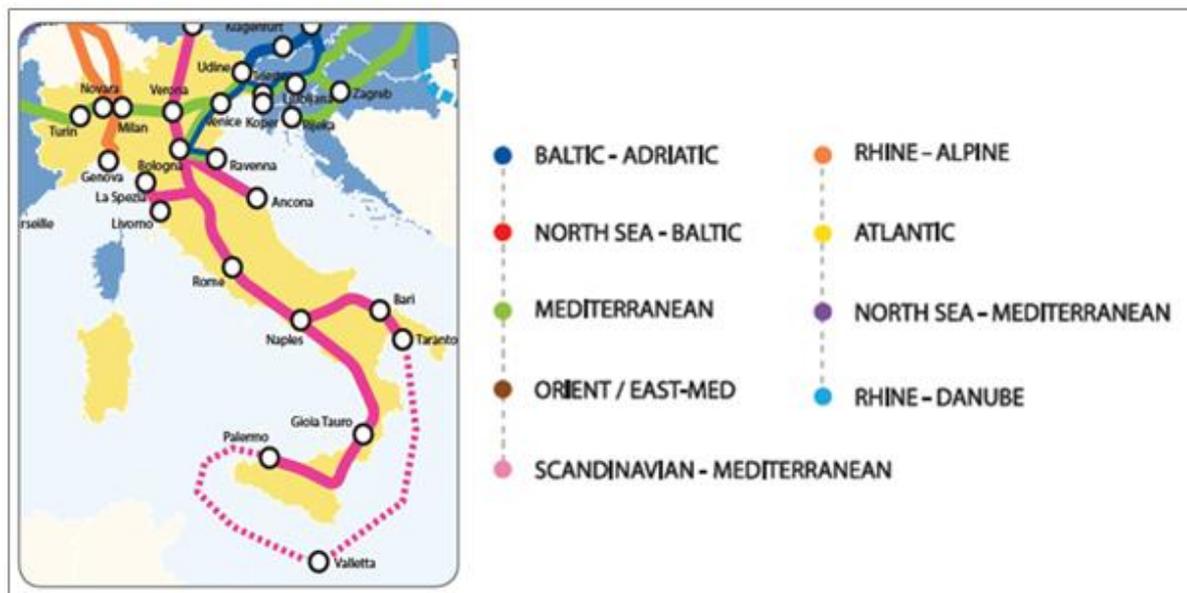


Figura 2 - Corridoi europei transitanti per l'Italia

- **Baltico-Adriatico:** si estende dai porti polacchi di Gdansk, Gdynia, Szczecin e *Swinoujście* e, passando attraverso la Repubblica Ceca o la Slovacchia e l'Austria orientale, raggiunge il porto sloveno di Capodistria e i **porti italiani di Trieste, Venezia e Ravenna**. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario - stradali (RRT);
- **Scandinavo-Mediterraneo:** si estende dal confine russo-finlandese a Stoccolma e attraversa la Svezia meridionale, la Danimarca, la Germania, l'Austria occidentale, l'Italia (collegamenti con i **porti di La Spezia, Livorno, Ancona, Bari, Taranto, Napoli Gioia Tauro e Palermo**) e raggiunge Malta. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali (RRT) e sezioni di "Autostrade del Mare";
- **Mediterraneo:** collega i porti della Penisola Iberica con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, Lione, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti e terminali ferroviario-stradali e, nell'Italia settentrionale, la via navigabile interna costituita dal fiume Po;
- **Reno-Alpi:** collega i porti del Mare del Nord di Anversa, Rotterdam e Amsterdam e il **porto italiano di Genova** attraversando la valle del Reno, la Svizzera e, nel nord Italia, **Milano**. Il corridoio comprende ferrovie, strade, aeroporti, porti, terminali ferroviario-stradali e il Reno come via navigabile interna.

In tale contesto, l'apertura dei corridoi all'Area Mediterranea rappresenta, in particolare, un ulteriore elemento di valorizzazione dell'Italia nelle dinamiche dei traffici merci e passeggeri nel Mediterraneo e, più in generale, in Europa.

In relazione ai corridoi europei, infine, risulta di particolare interesse la modalità di gestione dei *Work Plan*. In particolare, con l'adozione dei *Work Plan* di Corridoio (dicembre 2014) la strategia comunitaria si è dotata di uno strumento di attuazione progettato e calato sui singoli Corridoi, con un indirizzo preciso rispetto alle strategie a livello di singolo Stato Membro. Per ogni Corridoio è stato identificato un coordinatore – nominato dalla Commissione al fine di facilitare la realizzazione coordinata della rete centrale, del sistema ERTMS e delle Autostrade del mare – assistito da un segretariato e da un forum consultivo.

### **2.1.2 Il Reg. (UE) 1316/2013**

Il **Reg. (UE) N. 1316/2013**, che istituisce un **Meccanismo per Collegare l'Europa** (*Connecting Europe Facility – CEF*), stabilisce le condizioni, i metodi e le procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia e di sfruttare le potenziali sinergie tra tali settori. Il Regolamento rappresenta un'importante leva finanziaria dedicata alla realizzazione dei corridoi, definendo la dotazione finanziaria per il periodo 2014-2020 in misura di circa 33,2 miliardi di euro, dei quali circa 26,2 miliardi per il settore dei trasporti, di cui 11,3 trasferiti dal Fondo di coesione e da investire esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento per tale Fondo. Il Regolamento definisce condizioni, metodi e procedure per la concessione di un'assistenza finanziaria dell'Unione alle reti transeuropee al fine di sostenere progetti infrastrutturali di interesse comune.

## **2.2 Il sistema portuale e logistico nella programmazione nazionale**

Per offrire un quadro del sistema portuale e logistico nella programmazione nazionale è rilevante effettuare un passaggio sui trasporti nelle politiche di Coesione partendo dal *Position paper* della Commissione Europea alla Programmazione Operativa (PON Infrastrutture e Reti e POR regionali 2014/2020, in particolare quelli delle Regioni meno sviluppate).

Nel suo *Position paper*<sup>9</sup> del 2012 sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei programmi operativi cofinanziati dall'Unione Europea in Italia per il periodo 2014-2020, la Commissione Europea – nel porre un accento sulla necessità di *Ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto ferroviario e marittimo nelle aree meno sviluppate* – sottolinea, tra le altre cose, la necessità che “l'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una **strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti**. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale”.

A fronte di tale posizione, l'Italia – nel declinare nell'Accordo di Partenariato<sup>10</sup> la propria strategia per l'individuazione degli ambiti di intervento della programmazione 2014/2020 – ha specificato le modalità di attuazione dell'Obiettivo tematico 7 denominato “*Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete*”, che riguarda le sole Regioni meno sviluppate (Campania, Sicilia, Calabria, Puglia, Basilicata). Nell'Accordo viene ribadito che gli investimenti saranno destinati in via prioritaria ad interventi che insistono sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi.

Tra i risultati attesi degli obiettivi di *riorientamento modale e miglioramento dei servizi* in questa sede rilevano il *potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale* e il *miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale*. Con riferimento a quest'ultimo, l'Accordo specifica che:

- la programmazione dovrà avvenire per “aree logistiche integrate”, che includono un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;

---

<sup>9</sup> Rif. Ares (2012) 1326063 - 09/11/2012. “Position Paper” dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in ITALIA per il periodo 2014-2020.

<sup>10</sup> Per “Accordo di Partenariato” si intende “un documento preparato da uno Stato membro con il coinvolgimento dei *partner* in linea con l'approccio della *Governance* a più livelli, che definisce la strategia e le priorità di tale Stato membro nonché le modalità di impiego efficace ed efficiente dei fondi SIE al fine di perseguire la strategia dell'Unione per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva e approvato dalla Commissione in seguito a valutazione e dialogo con lo Stato membro interessato” - Cfr. REG. (UE) N. 1303/2013 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 17 dicembre 2013.

- la strategia dovrà tenere in conto il “gigantismo navale”, concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retroportuale e/o interportuale;
- la competitività degli altri porti verrà sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retroportuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, *in primis* ferroviarie;
- tutti gli interventi saranno conformi ai Piani Regolatori Portuali in vigore;
- si dovrà perseguire l’ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l’interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.), in logica *single window/one stop shop* (doganale, ma non solo);
- lo sviluppo di un impianto integrato di comunicazione a servizio dello scambio di merci al consumo potrà, inoltre, essere supportato tramite la piattaforma UIRNETed, eventualmente, da altre di interesse generale.

Queste indicazioni programmatiche a livello di Paese, sono recepite all’interno del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014/2020 che riprende non solo i risultati attesi ma anche e soprattutto la modalità di *governance*, che viene individuata nelle “aree logistiche integrate”.

Quanto alla collocazione nell’ambito della **Programmazione Nazionale delle Opere pubbliche**, il recente Allegato Infrastrutture al DEF 2014 ha sancito un cambio di rotta nella finalità dell’Allegato stesso verso un ruolo di Quadro generale nazionale per gli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti in cui, a tendere, si tenga conto del riferimento strategico comunitario come base pianificatoria obbligata; lo stesso Allegato specifica che la direzione è ora quella caratterizzata dai nodi, urbani, portuali, logistici, della mobilità, telematici, quali punti di intersezione delle reti, ad alta efficienza tecnologica e organizzativa e vere sedi di produzione di valore. Il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica confluirà nell’Allegato Infrastrutture, il Programma delle Infrastrutture Strategiche che accompagna il Documento di Economia e Finanza.

In tale contesto il Piano si pone come elemento che determina la lettura che si dovrà condurre sulle progettualità raccolte e analizzate nell’ambito del Comma 2 dell’Articolo 29. L’attività condotta dal DIPE infatti, rappresenta un patrimonio progettuale di grande interesse sia per la

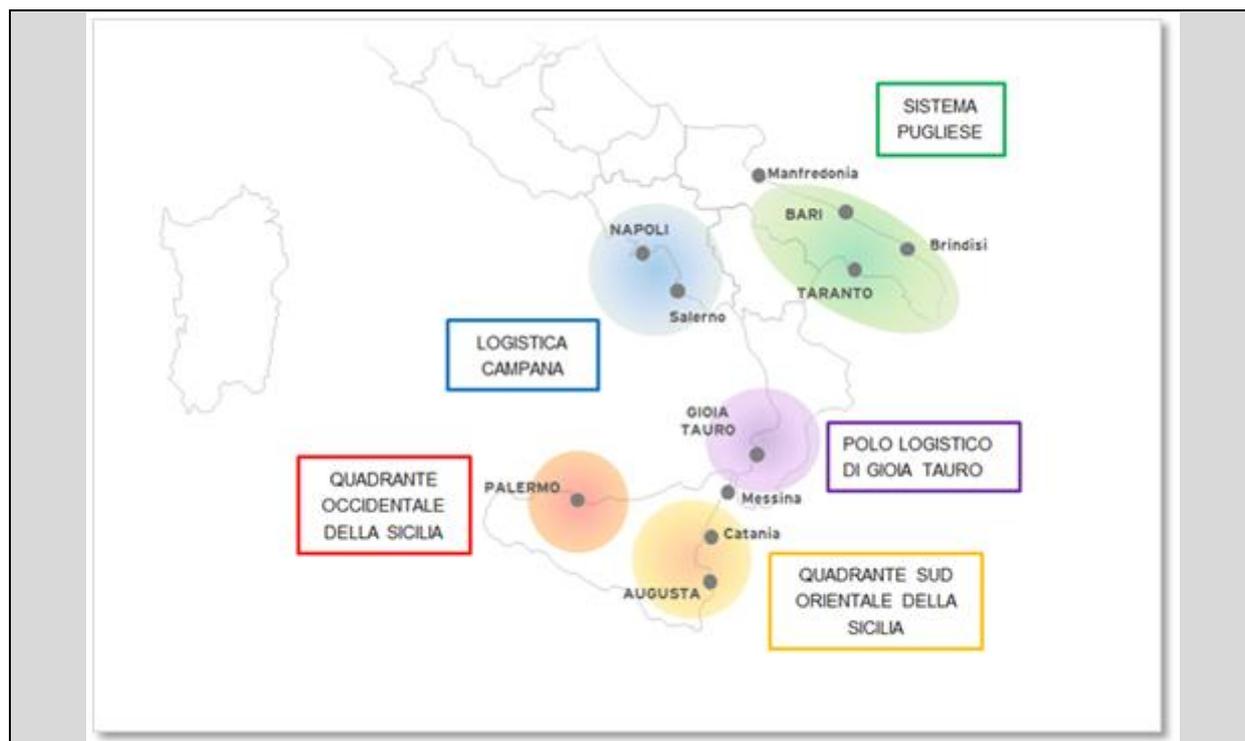
programmazione infrastrutturale in generale sia per il sistema della portualità e della logistica nello specifico. Il Piano contiene le scelte strategiche che hanno carattere di cogenza rispetto alla identificazione dei progetti aventi carattere di urgenza.

### **BOX n.1 - Le Aree Logistiche Integrate**

In coerenza con la programmazione europea e con le politiche di coesione territoriale, le regioni caratterizzate da ritardo di sviluppo sono interessate da un'organizzazione territoriale specifica per l'allocatione delle risorse e degli investimenti, complementare rispetto alla strategia del Piano Nazionale della Portualità e della Logistica. Come contemplato dall'Accordo di Partenariato, il PON Infrastrutture e Reti prevede, per le sole regioni in ritardo di sviluppo, l'individuazione di Aree Logistiche Integrate, intese come punti di snodo di un tessuto strategico-relazionale più ampio. Queste saranno di competenza del Piano Nazionale se di rilievo per lo sviluppo della rete centrale, mentre rientreranno nell'ambito d'azione dei POR se di livello regionale.

La finalità delle Aree Logistiche Integrate è quella di agevolare l'identificazione delle priorità di investimento e l'integrazione tra i vari ambiti di *policy*, evitando *gap* e sovrapposizioni. Le Aree Logistiche Integrate, di interesse nazionale ed europeo e strettamente connesse allo sviluppo della rete centrale TEN-T, sono individuate nel numero di cinque:

1. Quadrante sud orientale della Sicilia
2. Polo Logistico di Gioia Tauro
3. Sistema pugliese
4. Logistica campana
5. Quadrante occidentale della Sicilia



### Aree Logistiche Integrate

Ciascuna Area Logistica Integrata include un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche ad esso correlati, nonché le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto. La loro selezione si pone in continuità con le scelte operative della programmazione precedente.

Dal punto di vista operativo, le aree dovranno giocare un ruolo chiave nella definizione sistemica degli interventi. Al fine di agevolare l'allocazione efficiente e funzionale delle risorse, ciascuna Area Logistica Integrata dovrà avanzare la candidatura di un unico progetto integrato, finalizzato a consentire la movimentazione dei carichi quanto più possibile fluida e priva di colli di bottiglia.

## 2.3 Il ruolo e il posizionamento dell'Italia nel mercato portuale e logistico

La definizione delle strategie del Piano, delle conseguenti azioni, e della stima degli impatti attesi prende le mosse dall'inquadramento della rilevanza del settore della portualità e della logistica, fornendo una vista d'insieme dell'attuale posizionamento dell'Italia, ed evidenziando gli elementi principali riferibili alla *domanda*, all'*offerta* ed al sistema di *governance*.

Il **cluster portuale**<sup>11</sup>, sia merci che passeggeri, genera nel complesso - con **effetti diretti e indiretti – circa il 2,6% del PIL italiano**, registrando **oltre 11.000 imprese** nel settore e **90.000 addetti** impiegati. L'**effetto moltiplicativo** come definito nel medesimo rapporto, e confermato dal CENSIS in studi precedenti risulta essere tra i più elevati:

- 2,9 a livello di fatturato (media italiana);
- 2,4 a livello di occupati.

Complessivamente sono interessati dall'**interscambio commerciale marittimo oltre 230 miliardi di Euro** (ISTAT, *Coeweb*, 2014), che rappresentano oltre il 15% del PIL nazionale (2013).

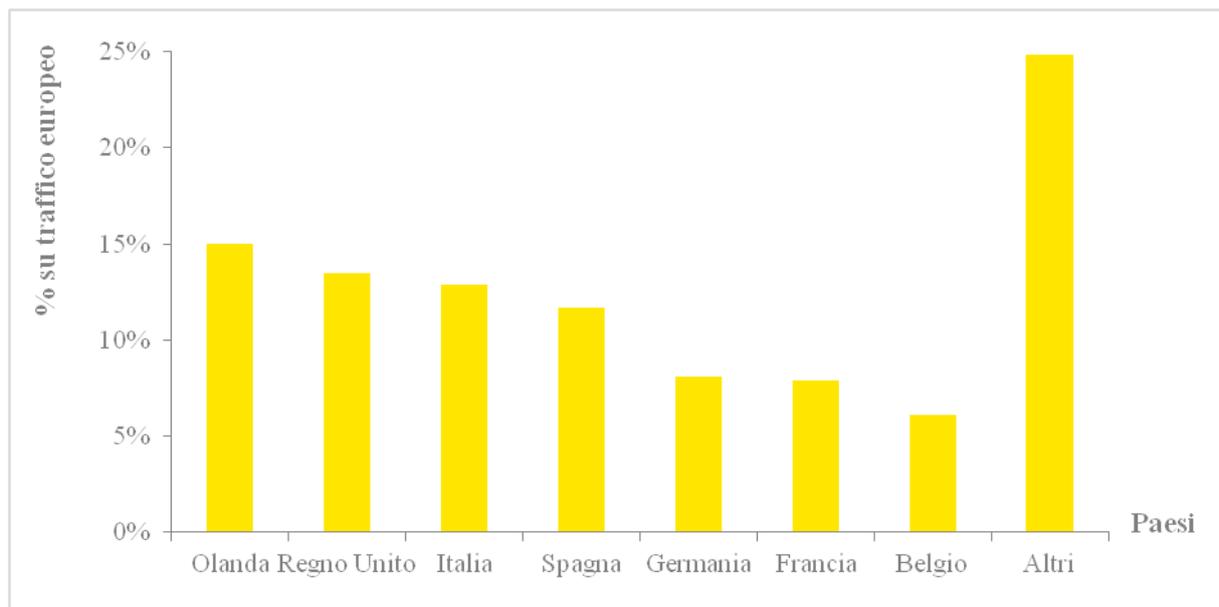
Il **cluster della logistica** nel suo insieme, invece, **incide per il 14% sul PIL italiano**, registrando **150.000 imprese** nel settore e **un milione di addetti** (corrispondente a circa il 5% dell'occupazione complessiva).

A titolo di confronto il solo porto di Rotterdam ha un impatto sul PIL olandese pari al 2,1% con impiego diretto di manodopera di 90.000 addetti (oltre a 50.000 indiretti). Il settore della logistica in Germania occupa oltre 2,5 milioni di persone, dimostrando la centralità della logistica per le scelte strategiche del paese.

Il **cluster portuale** rappresenta un settore strategico di primaria importanza nel sistema internazionale dei trasporti. In Europa viaggia via mare oltre il 75% della merce importata ed esportata da paesi extra UE. I flussi marittimi sono concentrati su determinate rotte intercontinentali e prediligono alcuni Paesi che per posizione geografica, caratteristiche e qualità dei servizi e/o dotazioni infrastrutturali rappresentano un canale d'accesso da e per il mercato europeo. Basti pensare che il 75% dei traffici marittimi europei si concentra in soli 7 stati, tra cui l'Italia che, con una percentuale di traffico del 13%, occupa il terzo posto dopo Olanda (15%) e Regno Unito (13,5%) e seguita da Spagna (11,7%), Germania (8,1%), Francia (7,9%), e Belgio (6,1%).

---

<sup>11</sup>Unioncamere, Terzo Rapporto sull'Economia del Mare, 2014.



**Figura 3 - Market share traffico marittimo merci europeo - Fonte: Eurostat 2012**

Nello scenario euro-mediterraneo, la centralità dell'Italia è testimoniata dagli alti volumi intercettati dai porti italiani (più del 30% dei flussi che passano attraverso il Mediterraneo). Il ruolo dei porti italiani è visibile in particolare in relazione al traffico marittimo dei *container*, nel quale hanno raggiunto i maggiori volumi nel 2007, con una movimentazione di oltre 10,6 milioni di TEU.

In seguito alla forte flessione registrata nel 2009 i porti italiani hanno ripreso a crescere ritornando sui valori prossimi ai massimi del 2007, con un aumento del 1% del numero di TEU: tale aumento è dovuto principalmente alla crescita nel complesso del traffico di destinazione (traffico *gateway*) rispetto al settore *transshipment* che ha visto invece un calo di rilevanza all'interno del Mediterraneo nonostante la tenuta di un importante porto quale Gioia Tauro.

Nel settore passeggeri l'Italia, pur risentendo negli ultimi anni di un andamento del traffico da stabile a negativo, con una quota vicina al 20% della domanda complessiva, è per numero di passeggeri seconda solo alla Grecia. Per quanto riguarda il traffico di passeggeri crocieristici, l'Italia si colloca saldamente al primo posto, anche in qualità di *home port*.

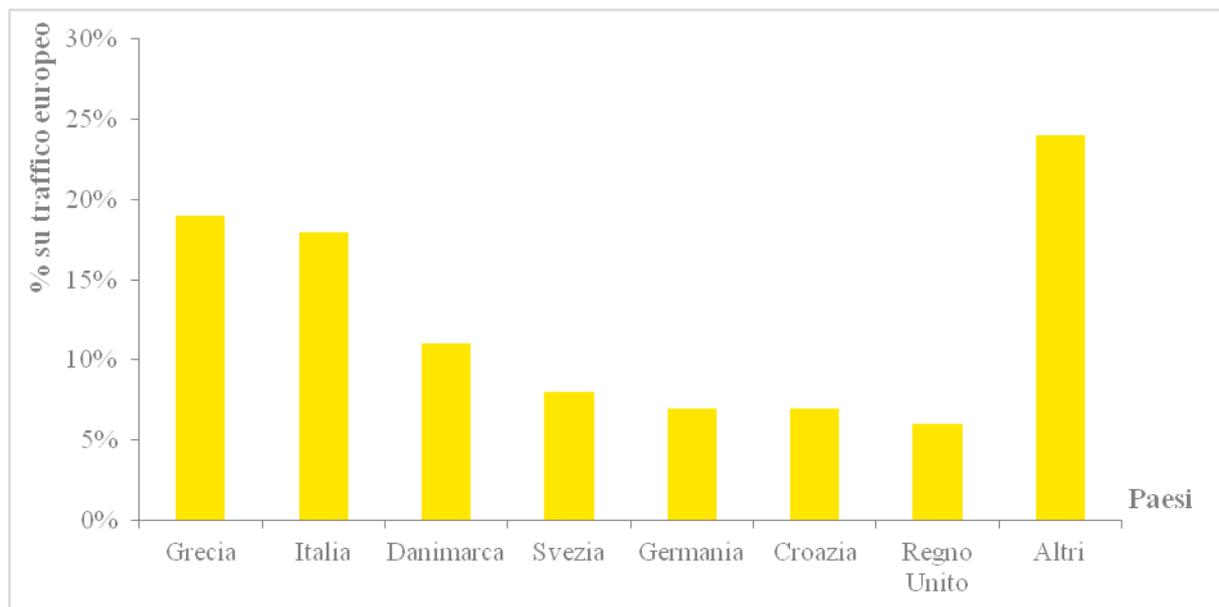


Figura 4 - Market share traffico marittimo passeggeri europeo - Fonte: Eurostat 2012

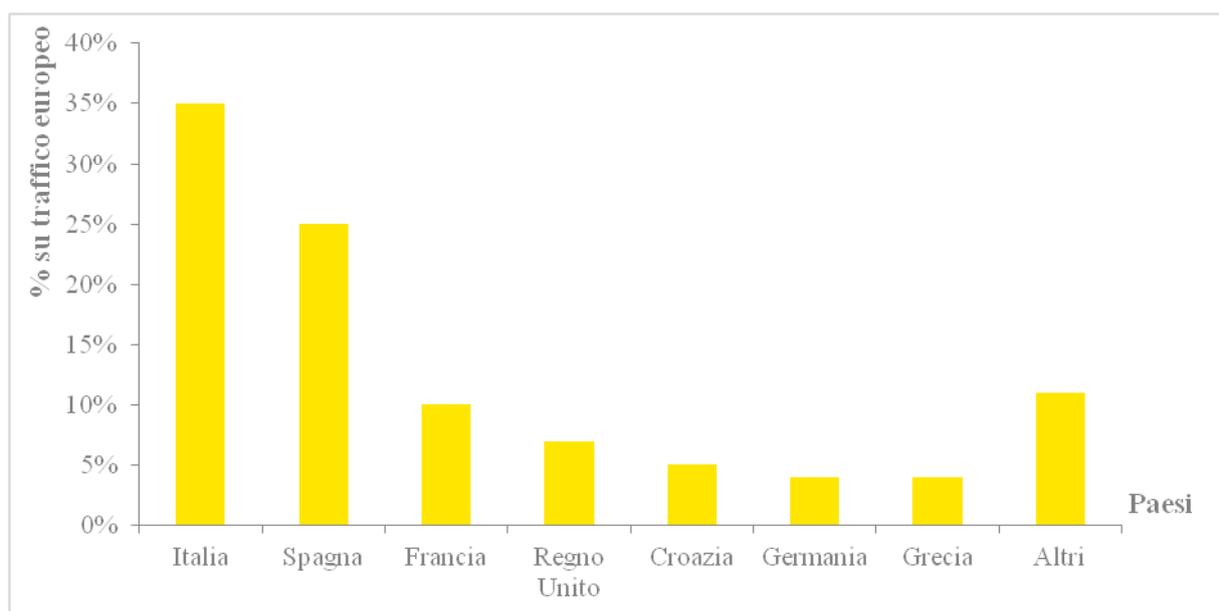


Figura 5 - Market share traffico marittimo crocieristico europeo - Fonte: Eurostat 2012

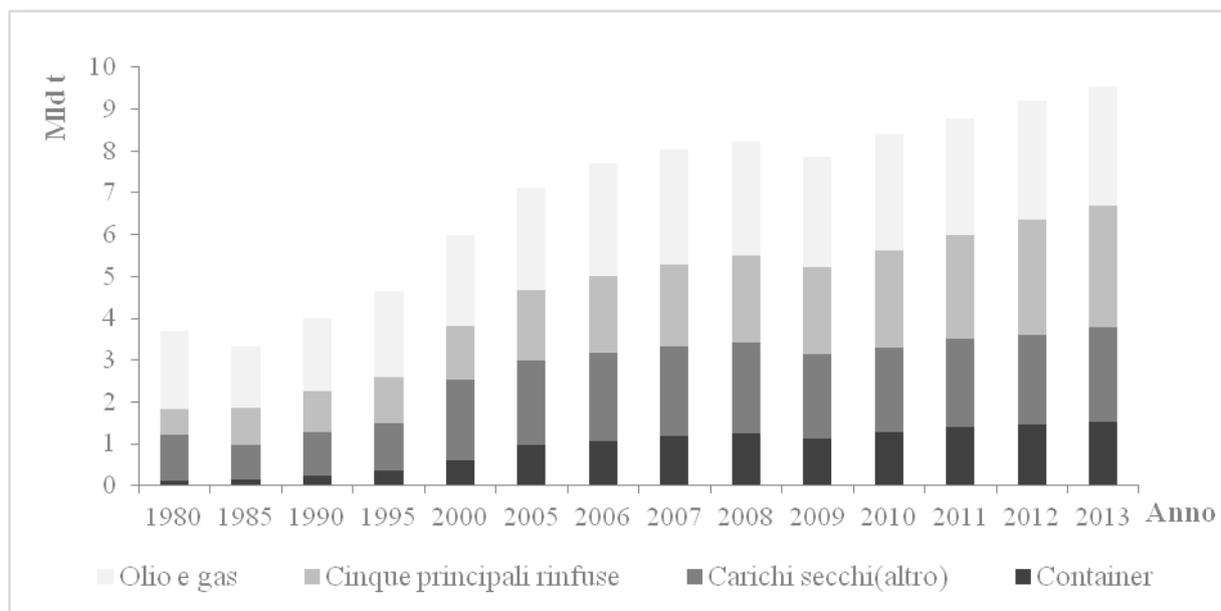
## 2.4 Il trasporto marittimo internazionale di merci

Le *caratteristiche delle merci trasportate* e la *geografica degli scambi* livello internazionale offre uno sguardo consente di collocare l'Italia in un panorama più ampio.

Il trasporto marittimo internazionale di merce ha avuto, a livello mondiale, un andamento sempre crescente ad un tasso storico di circa il 2,2% annuo (fig. 1), con lievi cali registrati

solo due volte negli ultimi 30 anni (nel 1985 e nel 2009). Il traffico internazionale di merci caricate ha raggiunto 9.548 milioni di tonnellate nel 2013.

Tale crescita (Figura 6) ha riguardato soprattutto le merci secche ed il *general cargo*, settore all'interno del quale il peso del container è cresciuto enormemente. Il *trade* di rinfuse liquide è invece rimasto abbastanza stabile nel lungo periodo.



**Figura 6 - Traffico marittimo internazionale 1980-2013 (Mld Ton/anno) -Fonte: UNCTAD, 2014**

La crescita degli scambi globali via mare ha sempre visto tassi di crescita superiori a quelli dell'economia misurata attraverso il PIL e alle dinamiche della produzione industriale.

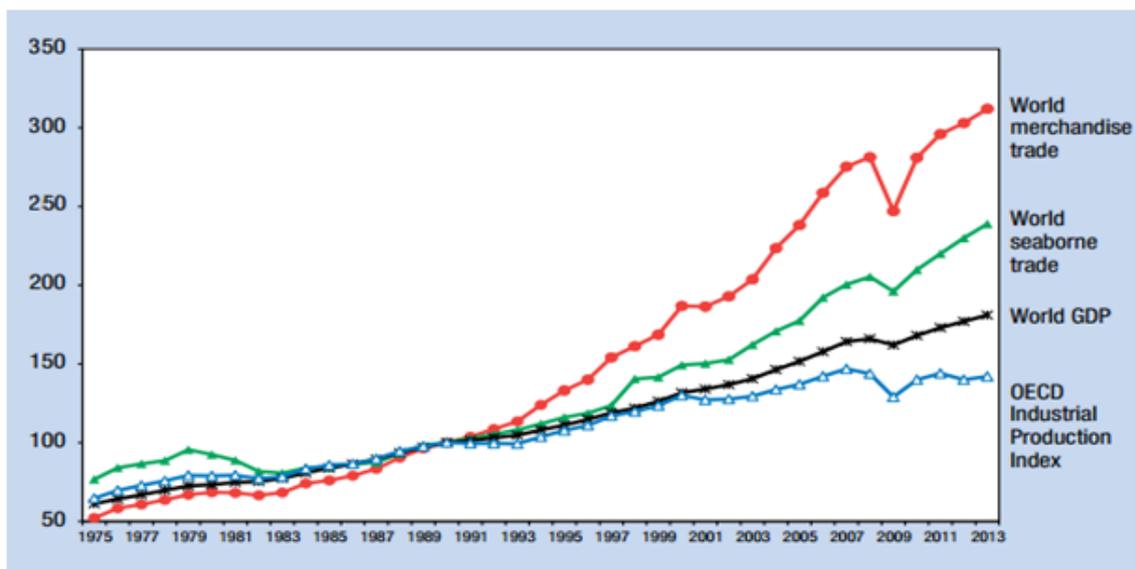


Figura 7 - Andamento di commercio internazionale complessivo, via mare, PIL e produzione industriale (1975-2013) - Fonte: UNCTAD, 2014

A livello globale, se si osserva il movimento complessivo delle merci del 2013 per area geografica, si registra una forte *polarizzazione* degli scambi sull'Asia, seguita, con valori più ridotti, da Africa e Oceania, aree per le quali prevalgono gli imbarchi, in quanto fornitrici di materie prime. Il peso maggiore sui movimenti complessivi di merce è infatti da attribuire al trasporto di *rinfuse liquide* (oli, prodotti e gas) e *rinfuse secche*: da questo punto di vista sia Europa che Asia sono aree in cui prevalgono le importazioni.

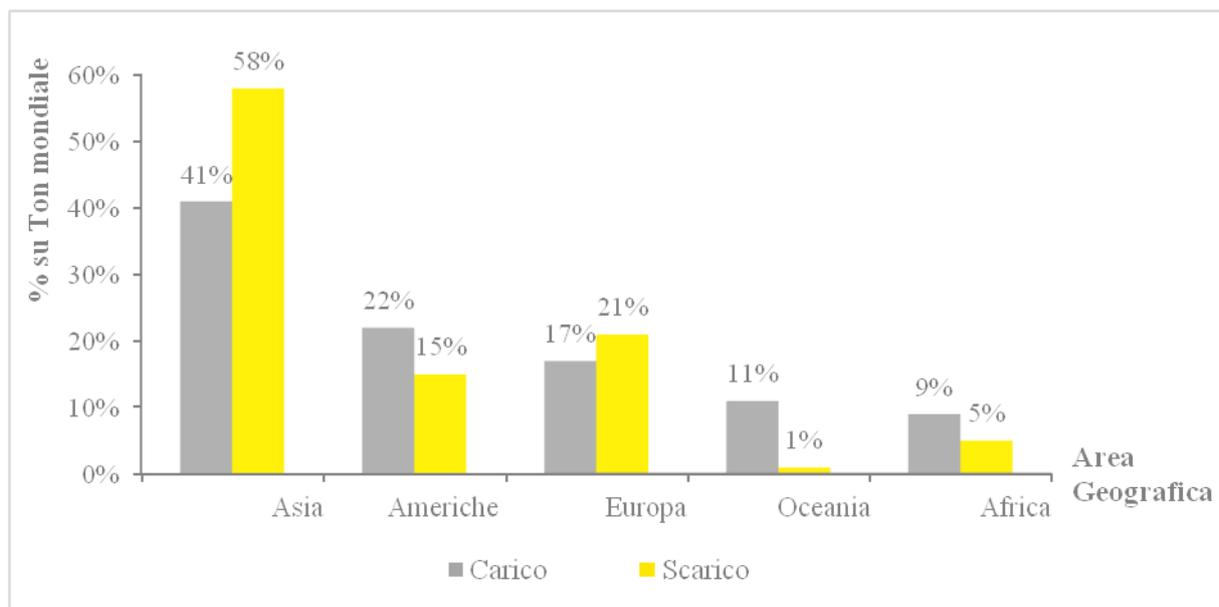
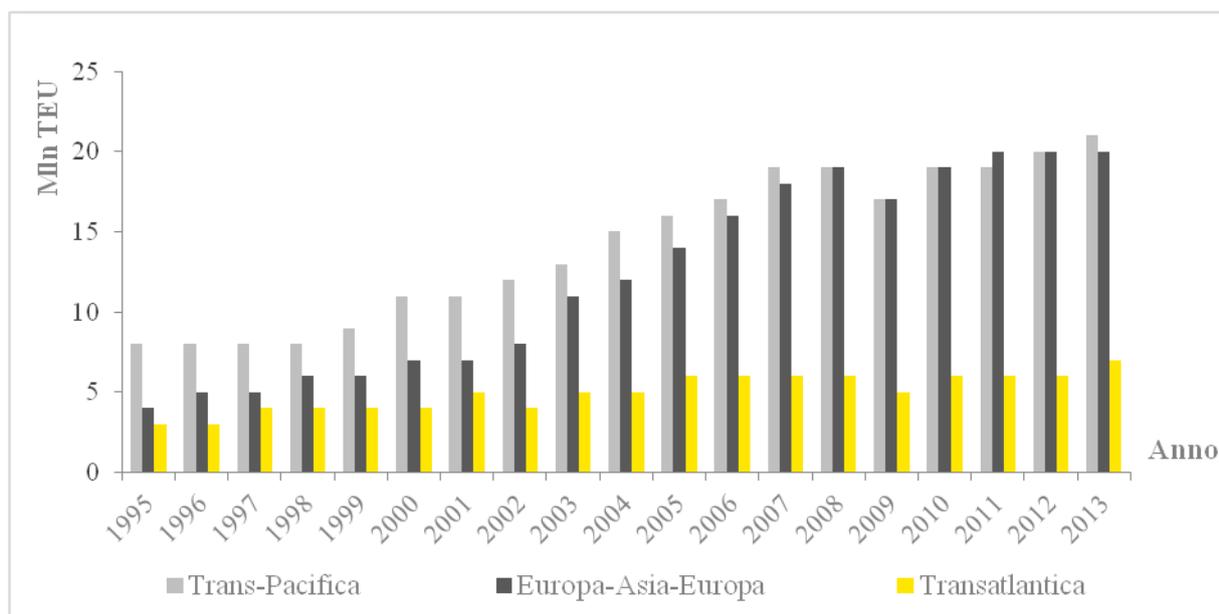


Figura 8 - Traffico marittimo carico/scarico merci per Area Geografica (anno 2013) - Fonte: UNCTAD, 2014

Per quanto riguarda i flussi *container*, più legati alla globalizzazione dei mercati, una mappatura delle rotte principali evidenzia la crescita della rotta Europa Asia e viceversa, che dal 2009 al 2011 ha superato la rotta transpacifica ed è cresciuta molto più della rotta transatlantica.



**Figura 9 - Traffico marittimo container: andamento storico principali rotte 1995-2013 (Mln TEU), Fonte: UNCTAD, 2014**

Questi *trend* evidenziano un traffico in crescita sulla rotta del Mediterraneo, elemento di interesse per il sistema portuale (*gateway* e *transshipment* italiano).

## 2.5 L'evoluzione della domanda a livello globale: i fattori principali

I fattori che caratterizzano l'evoluzione della domanda a livello globale, che si prendono in considerazione per definire lo scenario evolutivo che potrà interessare il sistema portuale italiano nei prossimi anni, sono:

- a. *crescita macroeconomica* – in ragione della sua correlazione con la domanda – con evidenza delle aree che avranno maggiore attrazione/generazione di traffico nei prossimi anni;
- b. *produzione manifatturiera*, quale *driver* dell'attrazione della domanda a livello territoriale;
- c. *evoluzione dello shipping*, in particolare per quanto riguarda il comparto container;

- d. *evoluzione della domanda energetica*, come principale *driver* relativo al trasporto di rinfuse;
- e. *tasso crescente di containerizzazione*.

### Crescita Macroeconomica

La domanda di trasporto marittimo è correlata agli andamenti macroeconomici: le previsioni di crescita dei principali indicatori, in particolare il PIL, danno indicazioni su quali aree genereranno maggiori volumi sia in termini di produzione che di consumo; la domanda di trasporto marittimo rappresenta un settore derivato che dipende essenzialmente dai consumi e dalla produzione manifatturiera di una determinata area.

Le previsioni del Fondo Monetario Internazionale relativamente alla crescita attesa (Figura 10) mostrano che le economie emergenti asiatiche continueranno ad avere tassi di crescita sostenuti, e che raggiungeranno forti tassi di crescita anche il continente africano e i paesi dell'Europa Orientale, aree geografiche che rappresentano opportunità di crescita per la portualità italiana.

In particolare per l'Italia e per il Mediterraneo saranno sempre più rilevanti gli scambi con l'area asiatica: la rotta Asia - Europa si conferma uno degli assi portanti del traffico merci internazionale.

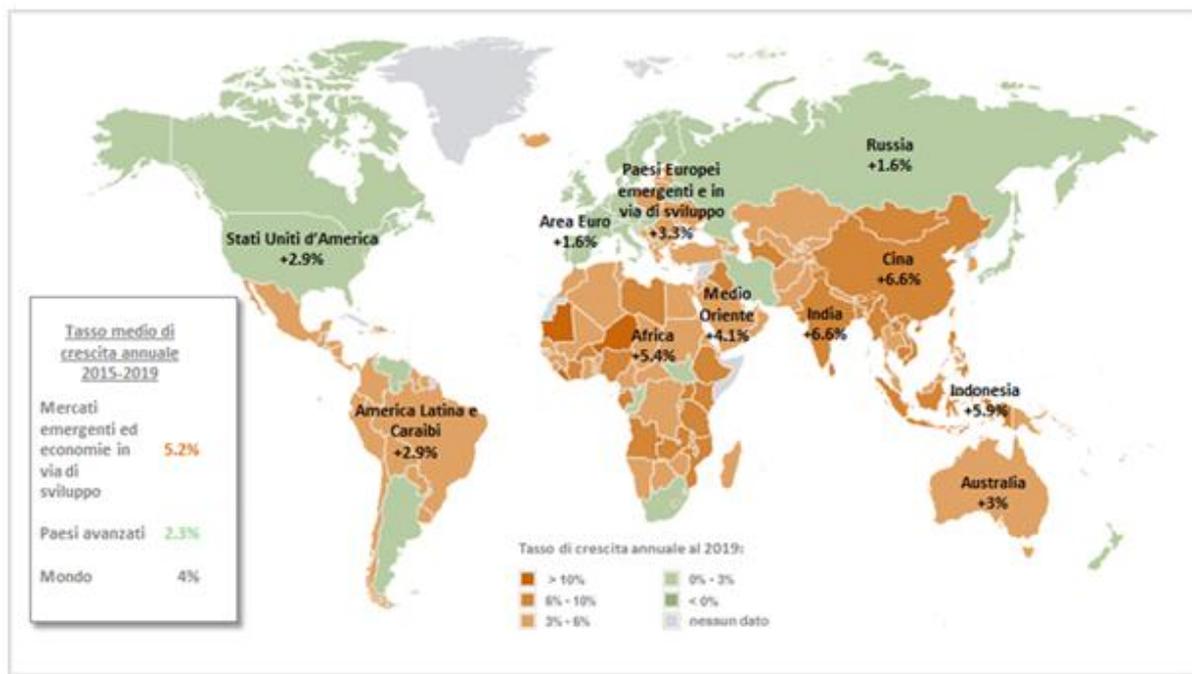


Figura 10 - Previsioni crescita mondiale PIL – Fonte: FMI, 2014

In parallelo alla crescita economica, i mercati emergenti rappresentano aree in cui i consumi cresceranno in misura molto più sostenuta rispetto ad Europa e Italia, offrendo opportunità come mercati di sbocco per l'*export*.

I consumi dei mercati emergenti dovrebbero mostrare una crescita rilevante, fino a raggiungere un'incidenza sul PIL mondiale pari a quello dei paesi occidentali. I paesi BRICS genereranno la metà della spesa e del consumo mondiale nel 2050.

### **Produzione manifatturiera**

Il *footprint* manifatturiero rappresenta un altro elemento da prendere in considerazione in quanto ha una forte interrelazione con lo sviluppo del *cluster* marittimo, poiché l'*import/export* di prodotti manifatturieri rappresenta uno dei principali *driver* dei flussi di trasporto via mare.

Nonostante la forte spinta delocalizzatrice alla quale si è assistito negli ultimi 15-20 anni, l'Europa continua a rappresentare un polo di produzione manifatturiero, con intensi scambi sia in importazione che in esportazione sia con economie mature che con i paesi emergenti.

La rappresentazione delle attività economiche (Figura 11) sulla base del numero di addetti manifatturieri illustra chiaramente, a livello continentale, la dimensione delle aree produttive nell'Europa Orientale, ed a livello nazionale il peso del centro - nord rispetto alle altre aree del paese.

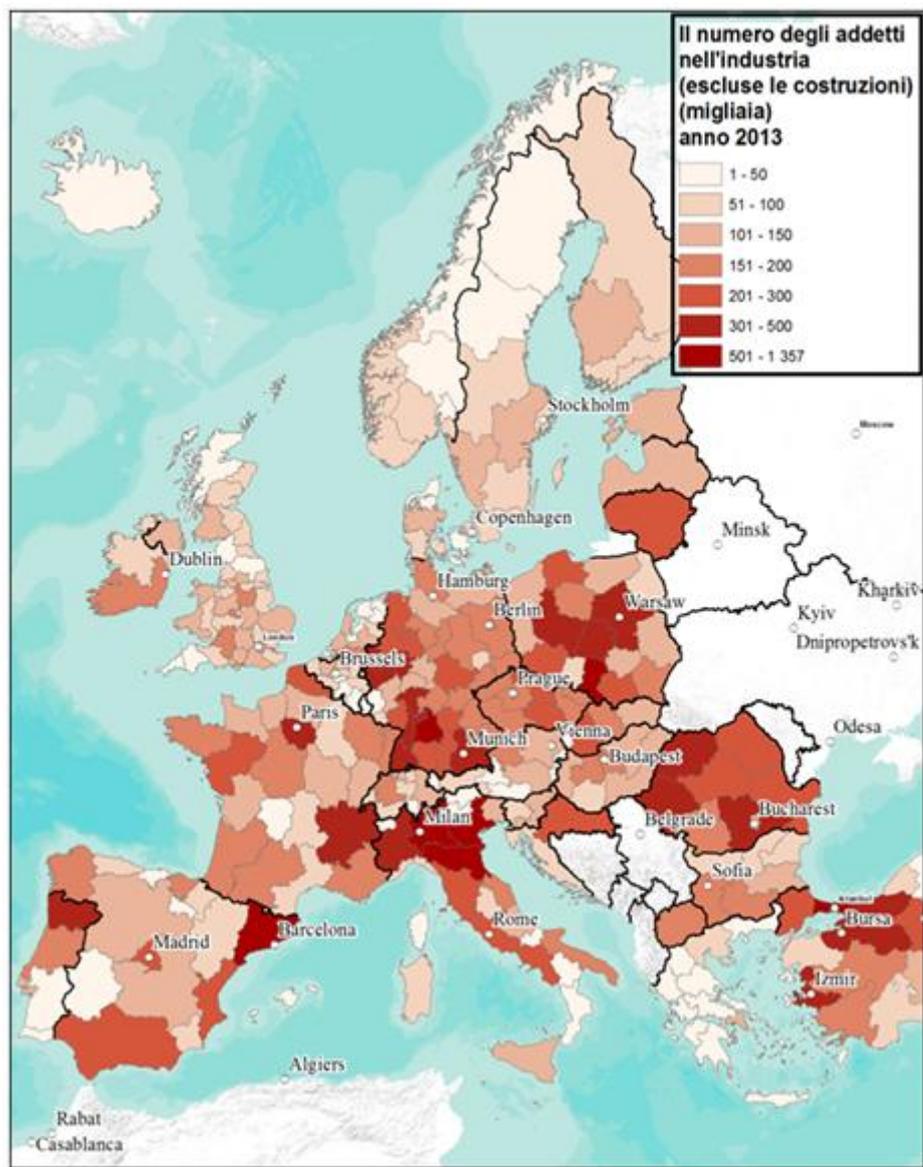
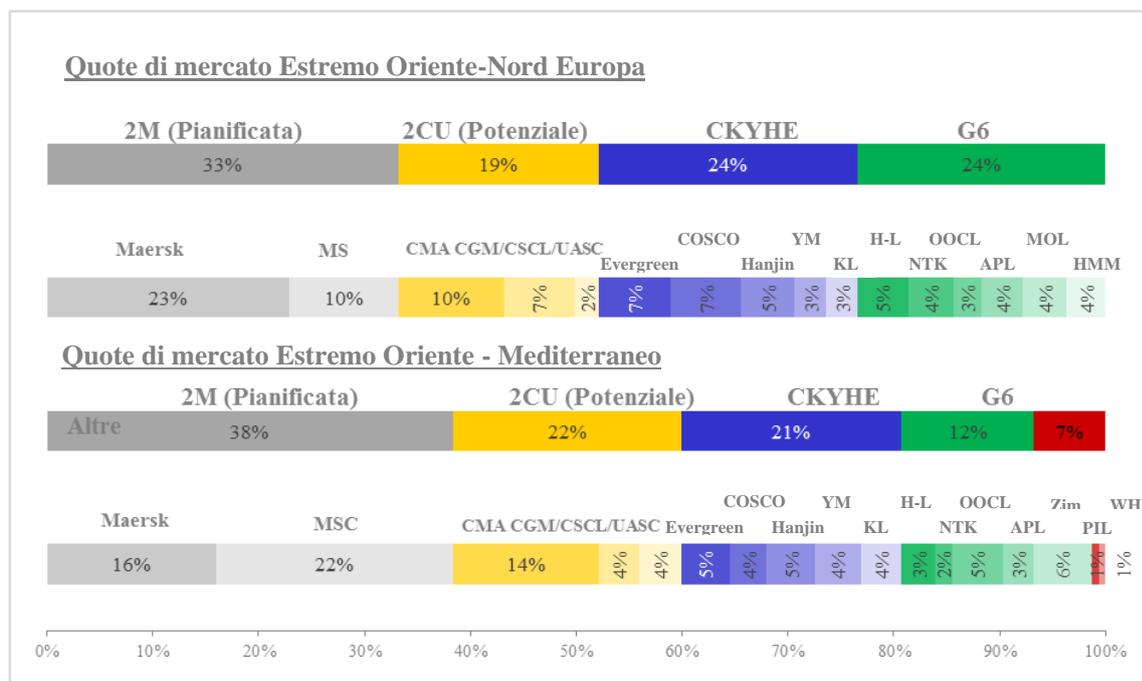


Figura 11 - Addetti manifatturieri per regione NUTS 2 - Fonte: Eurostat

Il terzo fenomeno globale di forte impatto sul settore marittimo, ed in particolare su come il settore portuale debba organizzare la propria offerta, è rappresentato **dall'evoluzione del settore dello shipping**, guidata in questa fase storica soprattutto dal traffico container. Gli elementi rilevanti sono fondamentalmente due:

- la tendenza alla *concentrazione del mercato* (nel settore container) testimoniata negli anni dall'elevato numero e dalla dimensione di fusioni e acquisizioni nonché da alleanze ed **aggregazioni di big player** per operare lungo le rotte più importanti in condizioni di maggiore efficienza (riempimento navi, ottimizzazione carichi e rotte). Tale concentrazione pone le compagnie in una posizione di maggiore forza negoziale nei

confronti dei porti, in quanto in grado di influenzare i flussi di merci. La concentrazione del mercato riguarda anche i terminal *operator*: i primi dieci operatori terminalisti coprono il 65% del mercato, mentre per le *shipping companies* l'analogo parametro è pari al 59%<sup>12</sup>. Le alleanze 2M (Maersk e MSC) e O3 (CMA CGM – CSCL – UASC) potranno arrivare a gestire più del 50% della capacità di traffico sulle rotte tra Asia e Nord Europa e Mediterraneo.



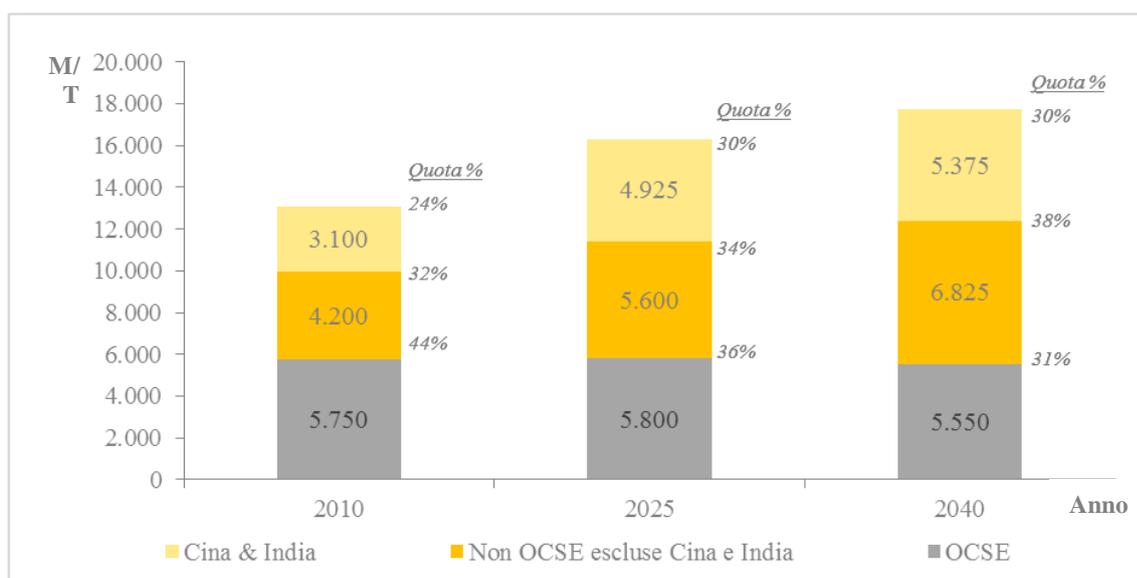
**Figura 12 - Alleanze delle compagnie marittime sulle rotte Transatlantiche, Transpacifiche e Estremo Oriente-Europa – Fonte: Alphaliner**

- la tendenza alla *crescita dimensionale delle navi*, che garantisce forti economie di scala agli operatori mentre pone invece sfide alla capacità di accoglimento delle navi da parte dei porti. L'*orderbook* delle prime 100 compagnie di navigazione al mondo prevede la produzione di 419 unità con capacità media di 8.000 TEU e ben 100 unità con capacità superiore ai 10.000 TEU che richiedono fondali tra i 16-16,5 metri: queste cifre rendono evidente che per il futuro si prospetta determinante la profondità dei fondali relativi ai terminal dedicati all'imbarco e sbarco dei container.

<sup>12</sup>Isfort su dati Notteboom e Alphaliner

Altro elemento di forte impatto sui flussi marittimi è rappresentato dalle **politiche energetiche**. I traffici marittimi, infatti, risultano fortemente condizionati dalla domanda relativa alle materie prime per produzione energetica e dai costi del carburante, entrambi fattori legati alle politiche industriali ed alle strategie energetiche dei paesi interessati. Come *trend* di lungo periodo, si prevede che:

- il fabbisogno energetico mondiale aumenterà del 35% nel 2040, come conseguenza, principalmente, del raddoppiato fabbisogno di Cina e India;



**Figura 13 - Fabbisogno mondiale di energia (M/T) - ExxonMobil Energy Outlook 2014**

- il mix energetico dei singoli paesi subirà variazioni:
  - ✓ gli USA non sono più importatori di gas metano, ma esportatori;
  - ✓ il Medio Oriente perderà rilevanza nella produzione di petrolio nonostante l'incremento della produzione globale;
- nel settore petrolifero la tendenza in atto è quella di trasportare maggiormente prodotto raffinato (*refinery capacity shift*);
- si registrerà una crescita di domanda per il LNG (*Liquidified Natural Gas*) a causa della diversificazione degli approvvigionamenti e al suo utilizzo come carburante (per la navigazione e per autotrazione);

- la domanda di carbone e minerali di ferro le principali rinfuse secche è trainata dalla produzione industriale crescente (in particolare, Cina ed India).

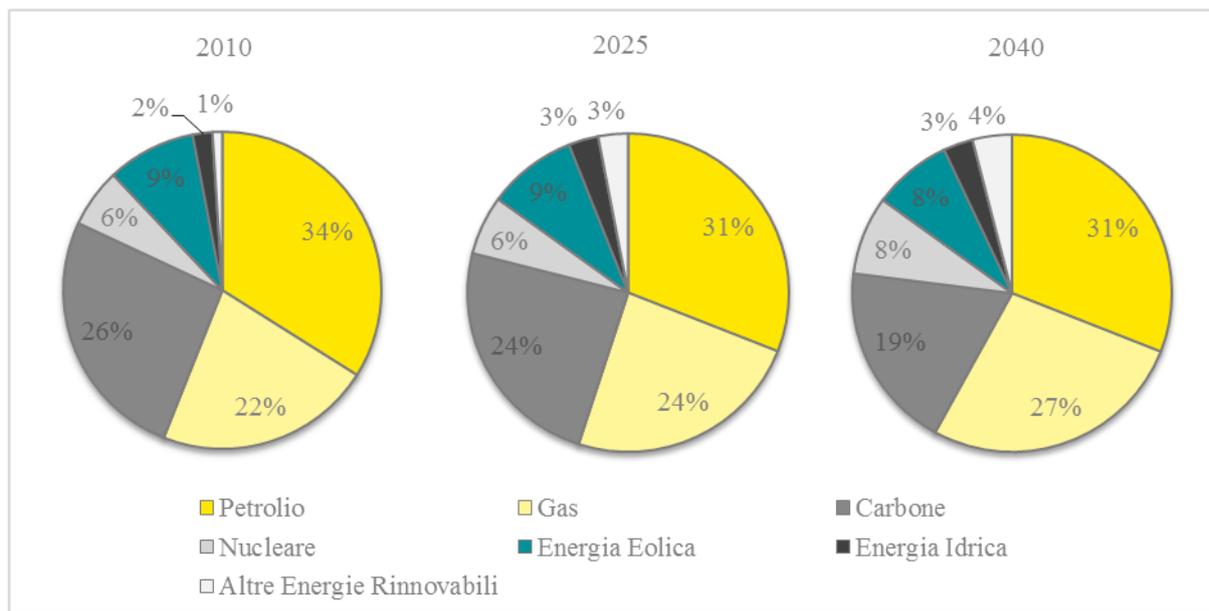


Figura 14 - Quadro energetico a livello mondiale

Altro elemento fondamentale, che peraltro ha già avuto forti effetti negli anni passati, è la tendenza all'**unitizzazione dei carichi**, che nel trasporto marittimo si traduce in forte tasso di **containerizzazione**. Tale fenomeno è stato favorito dalle elevate *performance* in termini di tempi e costi di movimentazione della merce e dai costi bassi e decrescenti con le dimensioni delle navi, che hanno portato via via alla containerizzazione di merci tradizionalmente meno vocate in quanto di minor valore o ingombranti.

La crescita della containerizzazione è testimoniata dall'aumento dei volumi trasportati in container; e si prevede che tale tendenza prosegua nei prossimi anni. Per questo motivo il ruolo prevalente e strategico del mercato dello *shipping* mondiale è giocato in questa fase storica dal settore del trasporto container.

## 2.6 L'analisi della domanda portuale e logistica per l'Italia

### 2.6.1 Le dimensioni della domanda: caratteristiche e prospettive

Il trasporto marittimo è un settore multiforme che include al suo interno diverse tipologie di traffico, ognuna delle quali si caratterizza per aspetti particolari in relazione alla *modalità di carico*, alla *geografia degli scambi* e alle *caratteristiche delle navi*. Una ulteriore distinzione

che rileva per le analisi del Piano riguarda la suddivisione tra *trasporto merci* e *trasporto passeggeri*<sup>13</sup>:

- *trasporto di merci*, classificabile secondo la geografia degli scambi tra traffico relativo all'*import-export* di un Paese, trasporto di *cabotaggio*, e *flussi in transito*;
- *trasporto passeggeri*, che comprende il traffico passeggeri per fini *turistici* (es. traghetti), il trasporto legato alla *continuità territoriale* nonché il traffico *crocieristico*.

Il Piano (coma previsto dal citato articolo 29 co. 1) deve “agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone” e, pertanto, deve fornire risposte concrete ad entrambi i settori, e guardare ai vari segmenti del mercato.

Nei porti italiani sono state movimentate nel 2013 oltre 460 milioni di tonnellate di merce, di cui circa 100 milioni in contenitori, corrispondenti a poco più di 10 milioni di TEU. Di questi, circa 300 milioni sono movimentati in navigazione internazionale, il resto è attribuibile a movimenti di cabotaggio (circa 82 milioni di tonnellate, da contare due volte nelle statistiche dei porti). I movimenti internazionali includono importanti flussi di transito da/verso altri paesi (es.: petroli a Trieste, Ro-Ro da Grecia e Turchia destinati a mercati centro europei, *transshipment* di container). La domanda complessiva del sistema portuale nazionale si completa con oltre 70 milioni di passeggeri imbarcati o sbarcati dei quali 5,5 su relazioni internazionali e oltre 11 milioni di transiti nei porti italiani per il settore *crocieristico*, in forte crescita nell'ultimo decennio.

---

<sup>13</sup> In pochi casi i due settori vedono sovrapposizioni relativamente ai mezzi utilizzati, di fatto solo per le navi traghetto (ro-pax). E' invece frequente il caso di infrastrutture portuali con rilevanti flussi sia di merci che di passeggeri.

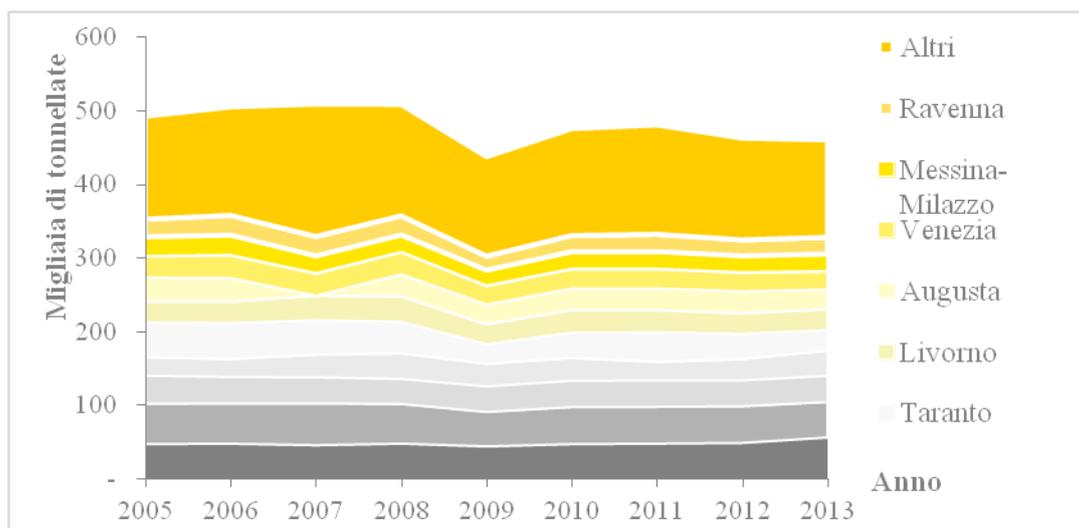


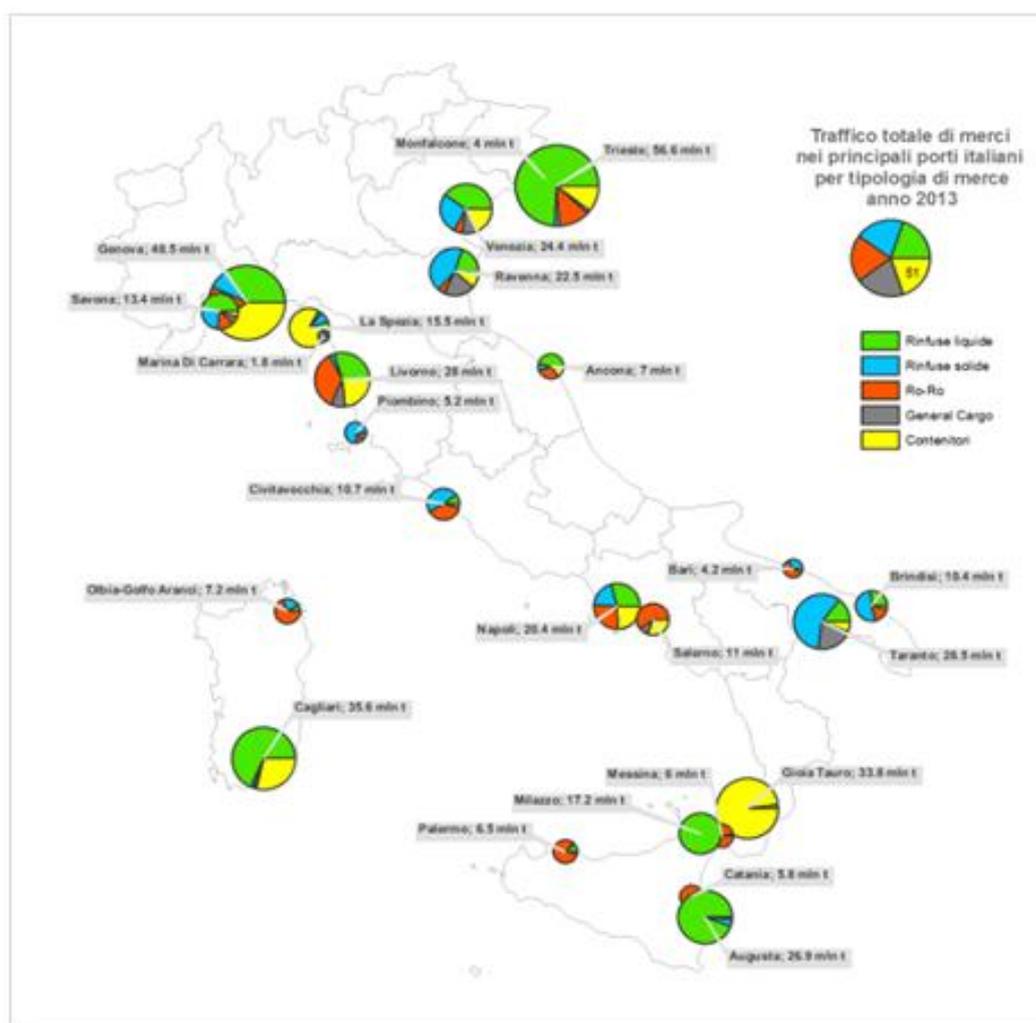
Figura 15 - Andamento traffico complessivo porti italiani 2005-2013 (tonnellate) - Fonte dati: Assoportori

PORTI	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci in container	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale merci
Savona-Vado	6.4	3.4	0.7	2.0	0.9	<b>13.4</b>
Genova	16.9	4.0	19.4	7.8	0.5	<b>48.5</b>
La Spezia	0.8	1.4	12.9	-	0.5	<b>15.5</b>
Marina di Carrara	-	0.4	0.0	-	1.4	<b>1.8</b>
Livorno	8.4	0.8	6.6	10.0	2.2	<b>28.0</b>
Piombino	0.0	4.0	-	0.7	0.6	<b>5.2</b>
Civitavecchia	1.1	5.2	0.5	4.0	0.0	<b>10.7</b>
Napoli	5.9	4.1	5.0	5.4	-	<b>20.4</b>
Salerno	-	0.1	3.3	6.6	0.9	<b>11.0</b>
Gioia Tauro	0.6	0.0	32.8	0.3	-	<b>33.8</b>
Taranto	4.2	16.7	1.7	-	5.9	<b>28.5</b>
Brindisi	2.6	5.6	0.4	1.8	0.0	<b>10.4</b>
Bari	-	1.4	0.3	2.5	0.0	<b>4.2</b>
Ancona	3.3	0.6	1.1	2.1	-	<b>7.0</b>
Ravenna	4.4	9.8	2.5	1.2	4.6	<b>22.5</b>
Venezia	9.9	6.5	4.3	1.2	2.4	<b>24.4</b>
Monfalcone	-	2.7	-	0.2	1.1	<b>4.0</b>
Trieste	42.0	1.0	6.0	6.8	0.7	<b>56.6</b>
Messina-Milazzo	17.2	0.2	-	5.8	-	<b>23.2</b>
Catania	0.0	0.2	0.3	5.1	0.2	<b>5.8</b>

Augusta	25.3	1.1	0.0	0.4	0.1	26.9
Palermo	0.7	0.2	0.2	5.4	-	6.5
Cagliari-Sarroch	24.3	0.6	10.2	0.5	0.0	35.6
Olbia-Golfo Aranci	0.6	1.6	-	5.0	-	7.2
TOTALE	179.6	74.0	108.1	74.9	24.3	460.8

**Tabella 1- Traffico marittimo italiano per porto e tipo di carico (milioni t, 2013)**

I porti italiani sono caratterizzati prevalentemente da traffico *multi-purpose* con basso livello di specializzazione, funzionali ai traffici dei relativi bacini di gravitazione, come evidenziato nella seguente figura. Solo quattro porti hanno flussi superiori a 30 milioni di tonnellate.



**Figura 16 - Traffico porti per tipologia di traffico 2013 (tonnellate) - Elaborazione MIT su dati Assoporti**

Con riferimento ai medesimi porti (definiti *core* e *comprehensive*) sono di seguito illustrate le loro aree di gravitazione principali, dalle quali si osserva la forte sovrapposizione specie con

riferimento alle importanti aree produttive del Nord. Per problemi di visualizzazione nelle aree di gravitazione non sono inclusi i flussi di transito e di transhipment.



Figura 17–Aree di gravitazione dei porti - Elaborazione TRT

La complessità dei flussi logistici, l’articolazione sul territorio delle infrastrutture a supporto degli scambi (via mare, terra e aerea), suggerisce di sviluppare l’analisi ed una conseguente proposta di intervento su una scala territoriale che vada oltre il concetto di singolo porto o della singola piattaforma logistica. La programmazione degli interventi sui porti dovrà pertanto tenere conto non solo della realizzazione di infrastrutture o della rimozione di *bottlenecks* locali ma traguardare l’intero bacino di gravitazione del porto. Questo si traduce in un punto di vista che contempi: **i corridoi europei come ossatura forte sulla quale**

costruire la strategia di crescita, i porti come porte di accesso e di uscita delle merci del sistema economico, più una serie di infrastrutture e misure a supporto delle catene logistiche ed in particolare un coordinamento con le aree logistiche interne (interporti, retroporti, ecc.).

La mappa che segue evidenzia la concentrazione dei flussi intermodali nei poli logistici del Nord.

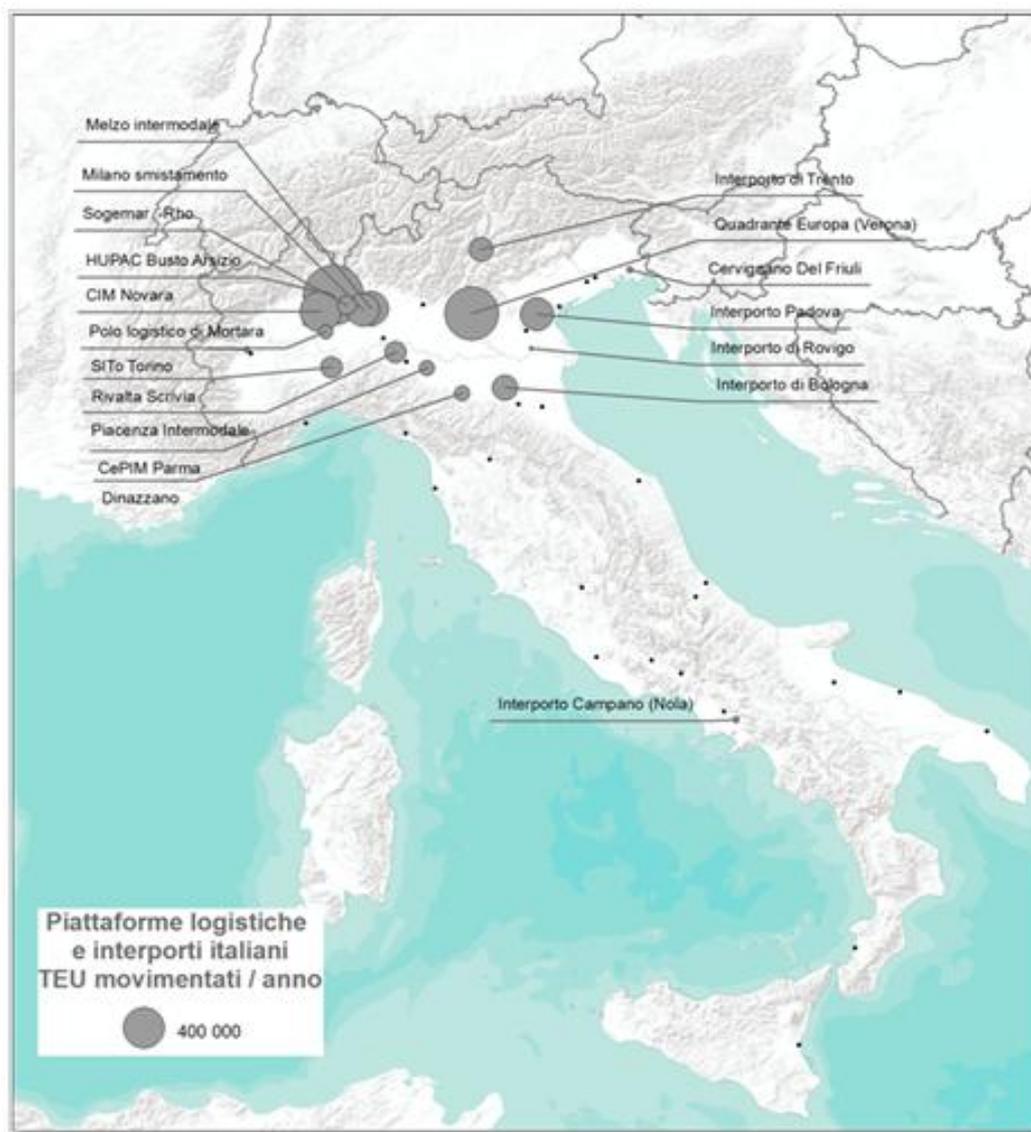
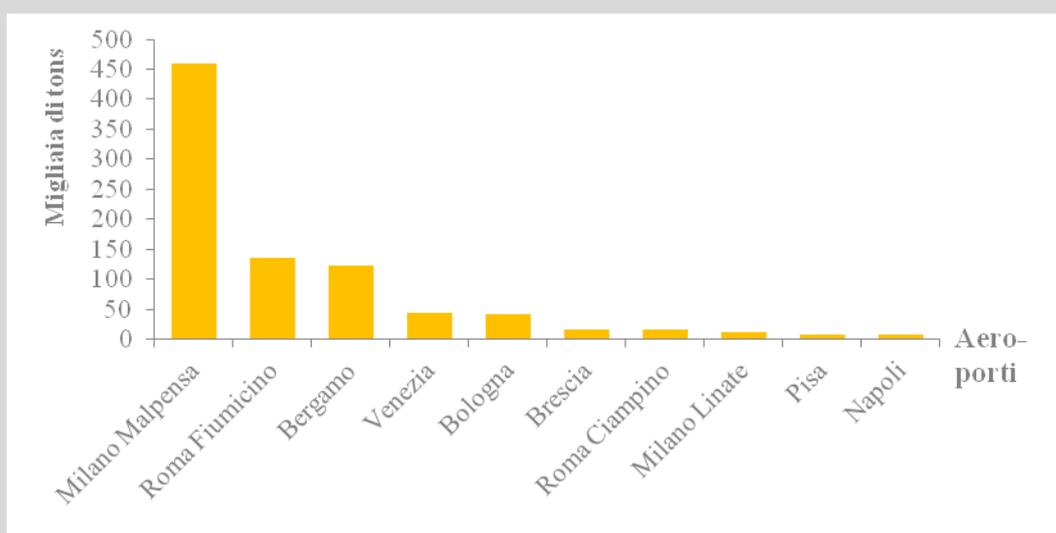


Figura 18 - Traffico piattaforme logistiche e interporti 2012 (TEU) - Elaborazione MIT su fonti varie

## BOX n.2 - Il sistema aeroportuale

I volumi trasportati per via aerea non sono comparabili a quelli trasportati via mare o via strada. Sono invece molto più rilevanti i valori, essendo il trasporto aereo utilizzato per merci ad alto valore e per spedizioni urgenti.

Nel valutare il panorama logistico nel suo complesso, sembra importante fornire un quadro sintetico della domanda soddisfatta dal settore aereo. Si tratta di un segmento ad altissima concentrazione, nel quale il 90% della produzione è ascrivibile ai primi 5 aeroporti, tra i quali di fatto solo lo scalo di Malpensa ha volumi di traffico rilevanti ed il solo aeroporto di Fiumicino è localizzato nel centro sud. È noto che molta parte del trasporto aereo generato dal sistema logistico italiano transita attraverso aeroporti stranieri nei quali è trasferito via strada (fenomeno del trasporto aviocamionato), fenomeno storicamente derivato dalla debolezza del vettore nazionale e dall'offerta di servizi più frequenti da scali esteri. La liberalizzazione del settore ha in parte attenuato il fenomeno e oggi buona parte dei traffici internazionali operati negli scali italiani è operata da compagnie estere.



Traffico scali aeroportuali italiani 2013 (tonnellate) - Elaborazione MIT su Assaeroporti

A livello territoriale, sulla base di traffici e delle caratteristiche della domanda, si possono evidenziare alcuni **bacini** che saranno considerati anche di seguito per la definizione delle strategie di posizionamento e crescita della portualità e della logistica italiane. La successiva mappa, combinando le aree di gravitazione dei singoli scali evidenzia le caratteristiche dei bacini, ed il loro ruolo con riferimento alle caratteristiche della domanda soddisfatta:

- il **bacino Nord Tirreno** che comprende i porti liguri ed i porti toscani fino a Livorno. E' il bacino che complessivamente gestisce la parte prevalente della domanda di tipo commerciale italiana. Le specializzazioni sono il traffico container, i traffici Ro-Ro (per rotabili e auto), e rinfuse liquide. L'area di gravitazione principale è tutto il nord ovest,

con estensione al centro, est Toscana, Emilia Romagna e Veneto. La forza di questo bacino risiede nell'attività manifatturiera e nelle relazioni forti via terra con i principali *partner* europei. Insistono su quest'area anche le principali infrastrutture per la gestione delle merci via terra (Novara, Rivalta Scrivia, Milano, Busto Arsizio, Gallarate, Rho, Melzo, Piacenza, Parma) e via aerea (Milano), come evidenziato di seguito, testimoniando la centralità logistica per il Paese;

- il **bacino Nord Adriatico**, che comprende i porti di Ravenna, Venezia e Trieste (oltre a Monfalcone, Porto Nogaro, e altri porti di rilevanza inferiore). E' un bacino sostenuto da una forte domanda retrostante di tipo manifatturiero, che attrae significative componenti di traffico in transito. Le specializzazioni sono il traffico di rinfuse liquide (Trieste per transito e Venezia), le merci secche (rinfuse e general cargo, in particolare a Ravenna), il traffico contenitori distribuito su un sistema multi-porto che non vede scali egemoni, il traffico Ro-Ro (Trieste per relazioni con Turchia, anche in questo caso con forte componente di transito). Per rilevanza degli scambi di carattere commerciale è il secondo bacino per importanza. A supporto della logistica terrestre, importanti gli scali interportuali di Bologna, Padova e Verona, e gli scali aeroportuali di Bologna e Venezia;
- un **bacino Tirrenico** (da Piombino a Salerno) la cui domanda *multi-purpose* è fortemente legata alla domanda locale di produzione e consumo, nella quale prevalgono le importazioni rispetto alle esportazioni. Tra le specializzazioni i flussi Ro-Ro verso le isole ed i partner UE mediterranei (Spagna, Francia). Anche in questo caso gli scali portuali sono adeguatamente supportati da piattaforme per la logistica di terra (Nola, Marcianise, Pomezia in particolare) e a livello aeroportuale dallo scalo di Fiumicino;
- un **bacino Adriatico** (Ancona, porti abruzzesi e porti pugliesi) che gestisce traffici contenuti, orientati in particolare ad intercettare flussi Ro-Ro. Altre specializzazioni dipendono dalle realtà industriali locali (es. raffineria Ancona, centrale elettrica a Brindisi). Le piattaforme logistiche interne, dimensionate sulla rilevanza dei flussi sono gli interporti Marche, Bari, e Abruzzo, gli aeroporti di Ancona, Bari e Brindisi. Costituisce caso a sé Taranto, per anni il porto principale italiano in termini di volumi, calati in virtù della crisi industriale e del calo dei flussi *transhipment*. Specializzazione forte in questo caso sulle merci secche (rinfuse e general cargo);
- il porto **di Gioia Tauro**, unico porto pressoché monofunzionale italiano, dedicato per oltre il 95% all'attività di *transhipment* di container;

- il bacino delle isole **Sicilia e Sardegna**, nel quale prevalgono due specializzazioni, le rinfuse liquide legate ai grandi impianti di raffinazione presenti ed i traffici *ferry* e Ro-Ro di scambio con il resto del Paese e in parte minore con altri Paesi mediterranei<sup>14</sup>. A questo si aggiunge il traffico *transshipment* nel porto di Cagliari, sussidiario al traffico di Gioia Tauro. Infrastrutture per la logistica terrestre sono o assenti (Sardegna) o poco utilizzate e sovradimensionate rispetto alla domanda attuale (Sicilia).

---

<sup>14</sup> A causa del calo strutturale delle settore energetico e in ragione della portata del bacino di mercato siciliano, il porto di Augusta, specializzato in rinfuse liquide, sta investendo per riposizionarsi sul segmento container (gateway), puntando su alcune caratteristiche peculiari del nodo quali, ad esempio, la posizione baricentrica sulle rotte di traffico internazionale del Mediterraneo, la presenza di fondali con profondità di 14 ÷ 16m con possibilità di arrivare a 22 ÷ 28m, implementabilità delle aree di stoccaggio.

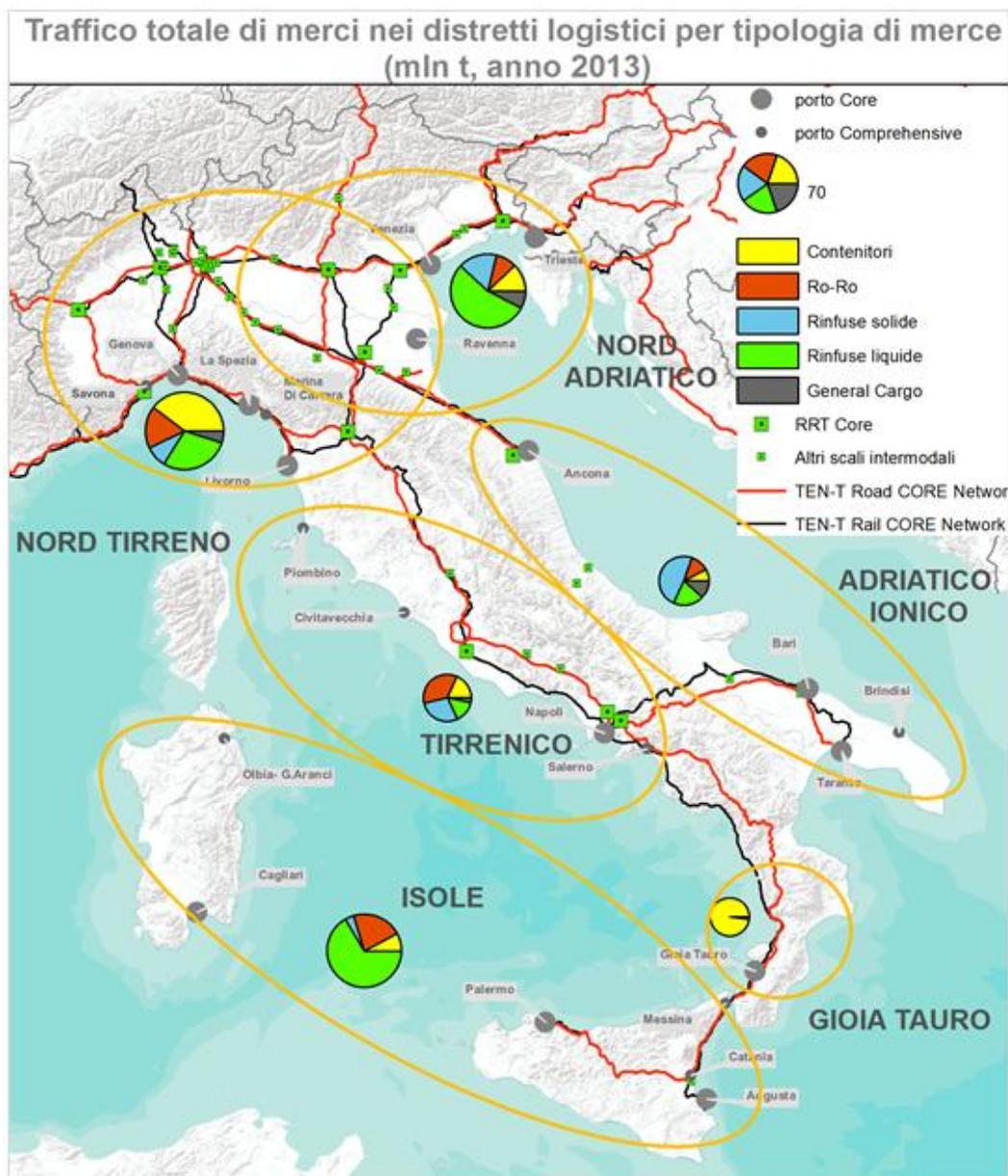


Figura 19 – Bacini logistici - Elaborazione TRT

I porti italiani sono caratterizzati anche da una forte presenza del traffico **passengeri**. In generale si evidenzia un traffico maggiore sul Tirreno derivante dall'importanza degli scambi con le isole maggiori e dei servizi di continuità territoriale.

Tuttavia è più difficile circoscrivere bacini, da un lato perché spesso rilevanti flussi corrispondono a esigenze di trasporto locale (es. Messina, Napoli, Piombino), dall'altro perché forti concentrazioni sono legate ai flussi turistici di scambio tra le isole maggiori e la penisola e la concentrazione in determinati scali dipende dalle origini-destinazioni dei passeggeri.

Per quanto riguarda il traffico **crocieristico**, i poli principali sono facilmente riconoscibili in Civitavecchia, Venezia, Napoli e Genova, legati all'attrattività turistica ed alla capacità di fornire servizi a terra alle navi e ai passeggeri. Tuttavia emerge domanda diffusa su altri porti, con rilevanza in crescita in tutti gli scali (porti siculi, porti toscani, porti pugliesi, ecc.).

<b>PORTI</b>	<b>Traffico Passeggeri</b>	<b>Crociere Imbarchi-sbarchi</b>	<b>Crociere Transiti</b>	<b>Crociere Totale</b>	<b>Totale</b>
<b>Savona-Vado</b>	1.286.371	670.031	269.007	939.038	2.225.409
<b>Genova</b>	2.899.193	649.282	400.803	1.050.085	3.949.278
<b>La Spezia</b>	213.858	1.507	204.133	205.640	419.498
<b>Marina di Carrara</b>	1.237	-	-	-	1.237
<b>Livorno</b>	2.557.826	4.991	731.525	736.516	3.294.342
<b>Piombino</b>	3.079.480	-	-	-	3.079.480
<b>Civitavecchia</b>	4.033.783	989.999	1.548.259	2.538.258	6.572.041
<b>Napoli</b>	6.931.856	110.689	1.064.329	1.175.018	8.106.874
<b>Salerno</b>	601.175	12.997	108.922	121.919	723.094
<b>Gioia Tauro</b>	-	-	-	-	-
<b>Taranto</b>	-	-	-	-	-
<b>Brindisi</b>	474.600	-	-	-	474.600
<b>Bari</b>	1.700.591	165.031	439.750	604.781	2.305.372
<b>Ancona</b>	1.174.054	42.128	67.364	109.492	1.283.546
<b>Ravenna</b>	101.819	16.827	80.214	97.041	198.860
<b>Venezia</b>	2.072.642	1.512.596	303.227	1.815.823	3.888.465
<b>Monfalcone</b>	-	-	-	-	-
<b>Trieste</b>	147.414	52.297	17.947	70.244	217.658
<b>Messina-Milazzo</b>	8.175.725	36.190	465.126	501.316	8.677.041
<b>Catania</b>	390.457	35.313	196.452	231.765	622.222
<b>Augusta</b>	20.232	-	-	-	20.232
<b>Palermo</b>	1.632.320	42.869	368.130	410.999	2.043.319
<b>Cagliari-Sarroch</b>	343.418	5.731	140.272	146.003	489.421
<b>Olbia-Golfo Aranci</b>	3.660.136	-	189.702	189.702	3.849.838
<b>TOTALE</b>	41.498.187	4.348.478	6.595.162	10.943.640	52.441.827

**Tabella 2 - Traffico marittimo italiano passeggeri (unità, 2013)**

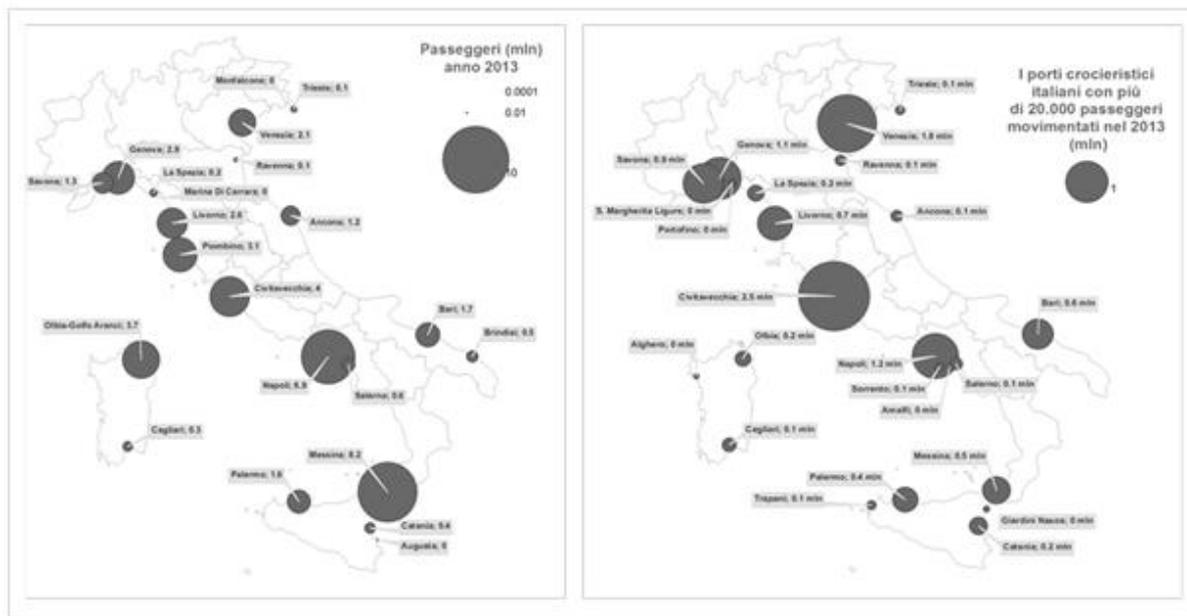


Figura 20 - Traffico passeggeri per tipologia di traffico 2013 (Passeggeri e crocieristico, milioni di pax) – Fonte dati: Assoporti, Osservatorio Nazionale del Turismo

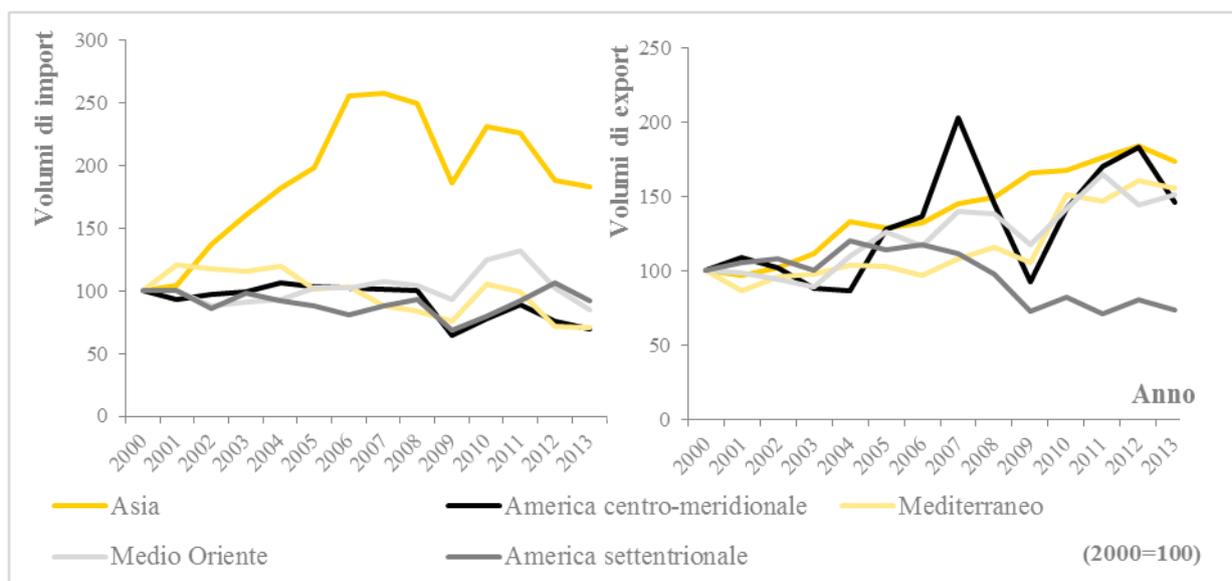
L'importanza del settore marittimo italiano emerge quando si considera che sulla totalità delle merci scambiate con l'estero, circa:

- il **70% delle importazioni, che** considerando il **valore** delle merci scambiate tali valori corrispondono al 38%;
- il **50% delle esportazioni italiane, che** considerando il **valore** delle merci scambiate tali valori **corrispondono al 31%**.

Tali percentuali sono molto più elevate se si considerano i soli scambi *extra UE*<sup>15</sup>.

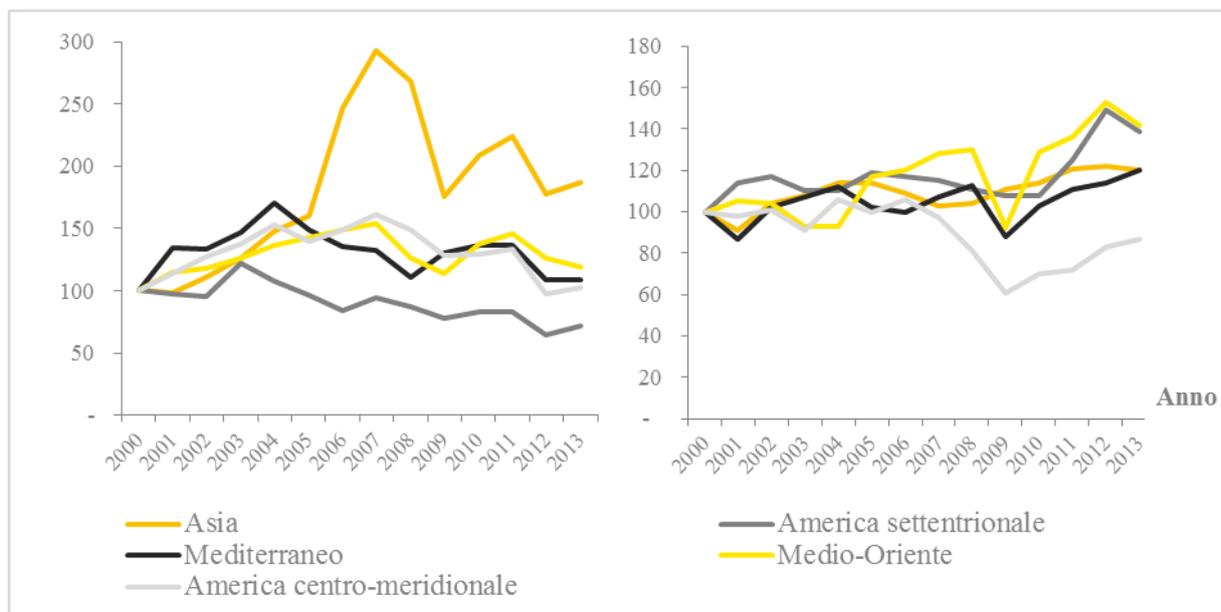
I dati storici riferiti all'*import-export* italiano via mare evidenziano quantitativi crescenti in *export*, fatta eccezione per la destinazione Nord America, e cali diffusi all'*import* legati principalmente alla riduzione di approvvigionamenti di materie prime. L'unica area dalla quale sono cresciute fortemente le importazioni a partire dal 2000 è l'Asia, area dalla quale appare importante evidenziare il calo registrato negli ultimi 3 anni che ha portato i volumi a valori lontani dai massimi registrati nel 2007.

<sup>15</sup> Come osservato da parte dell'Agenzia delle Dogane, nel corso degli incontri del Comitato per la Portualità e la Logistica.



**Figura 21 - Andamento di importazioni ed esportazioni via mare in quantità (2000=100) – Fonte dati: Coeweb, ISTAT**

Limitando l’analisi alla merce varia, quella potenzialmente trasportabile in container, il commercio estero italiano via mare per area geografica evidenzia sul periodo osservato all’*export* la **crescita delle esportazioni verso i principali mercati: Asia, Mediterraneo, Medio Oriente, America**. L’*import* evidenzia un aumento di medio periodo dall’area asiatica, tuttavia ben lontano dai massimi del 2007.



**Figura 22 - Andamento di importazioni ed esportazioni di merce varia via mare in quantità (2000=100) – Fonte dati: Coeweb, ISTAT**

Nel corso degli ultimi anni il traffico portuale va infatti posto in relazione con alcune variabili macroeconomiche molto importanti:

- in primo luogo il **PIL**, il cui valore 2013 è pari al livello del 2000, con un forte calo registrato a partire dal 2007;
- **produzione industriale** italiana calata del 25% dal 2007 al 2013/2014;
- calo della **domanda interna** (-1,1% annuo medio dal 2005 al 2013);
- della **domanda energetica** e dell'utilizzo della **capacità di raffinazione nazionale**, con conseguente **calo dell'import di materie prime** (rinfuse secche e liquide) e delle **importazioni** (in quantità) negli ultimi anni.

L'andamento incerto del ciclo macroeconomico ha determinato:

- una diminuzione delle **importazioni** (*al netto delle materie prime*) in misura di circa il **30%** rispetto al **picco del 2007**;
- una dinamica più espansiva per le **esportazioni** che hanno ripreso a **crescere** dopo il forte calo del 2009. Nello specifico come evidenziato anche dal rapporto ICE 2014, si evidenziano cambiamenti in:
  - ✓ **settori**: incremento delle esportazioni per i settori di punta del *made in Italy* (**macchinari, beni di consumo e prodotti agricoli**, in particolare **beni di lusso e vino**).
  - ✓ **mercati di destinazione**: calata in parte la domanda dei *partner*UE, in crescita l'importanza dei mercati **asiatici e latino-americani** (non solo grazie a Cina e Brasile- BRICS - ma anche ad altri mercati emergenti).

La combinazione di questi effetti consente da un lato di interpretare gli andamenti recenti della domanda, dall'altro di comprendere come questa possa evolvere nel prossimo futuro, come descritto per ciascun segmento considerato nella sezione successiva.

### **2.6.2 La domanda per segmenti**

Di seguito per ciascun segmento vengono analizzati gli andamenti recenti specifici ed evidenziati i *driver* principali che potrebbero condizionare l'andamento nei prossimi anni.

### 2.6.2.1 Container

La domanda di trasporto container viene qui esaminata prendendo in esame separatamente i flussi di destinazione (*gateway*) ed i flussi di trasbordo (*transshipment*).

La domanda di trasporto *gateway* dipende essenzialmente dall'andamento di *import-export* intercontinentale per il settore manifatturiero del bacino geografico di gravitazione dei porti e dal mercato di consumo. Tale andamento negli anni è stato influenzato dall'evoluzione della struttura produttiva e da fattori specifici (es.: delocalizzazione produttiva, evoluzione delle catene logistiche e delle loro modalità di gestione, evoluzione dei modelli di produzione e consumo, reddito disponibile, ecc.).

La domanda soddisfatta dal sistema portuale e logistico è pertanto una domanda derivata sia dalla forza del tessuto produttivo retrostante i porti che dal livello di consumo del bacino di gravitazione.

In dettaglio, il traffico di **container gateway** (dopo la flessione nel 2009) ha registrato una ripresa dal 2010, fino a raggiungere nel 2013 il volume di traffico più alto degli ultimi anni (poco più di 6 mln di TEU). Tra il 2005 ed il 2013 si è registrato un incremento di 1 MTEU con un CAGR pari a circa il 2,1%. I dati preliminari relativi al 2014 indicano un'ulteriore crescita rispetto ai valori 2013, guidata dal risultato di Genova. Secondo i dati prodotti dall'Agenzia delle Dogane gli scambi *import export* nel 2014 sono cresciuti del 4,6% in tonnellate. Anche il confronto con gli altri sistemi portuali (*Northern range* e altri porti Med europei) evidenzia che il traffico *gateway* dei porti italiani è cresciuto meno rispetto al Nord Europa ma più che il resto dei porti Med.

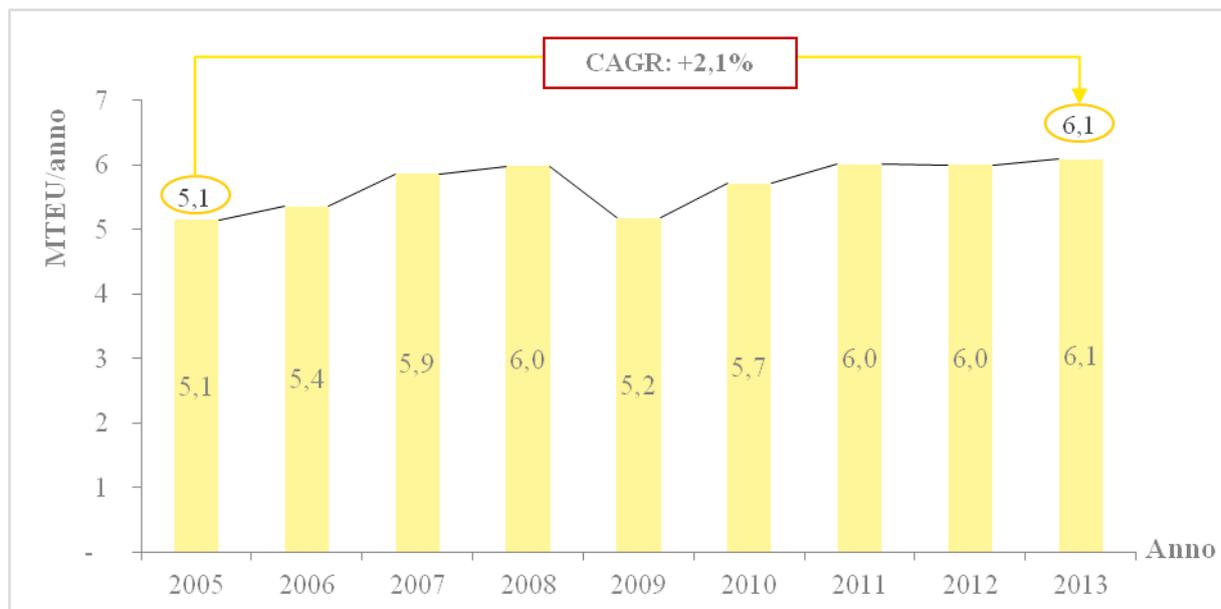


Figura 23 - Volumi Container gateway 2005-2013 (MTEU/anno) – Elaborazione su dati Assoporti

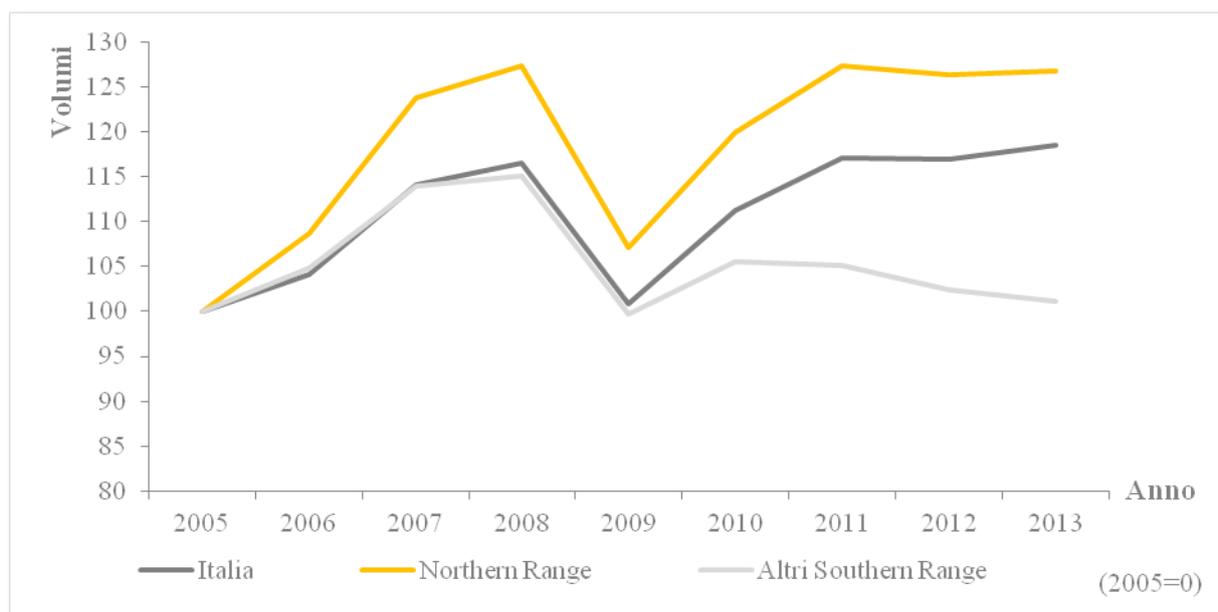
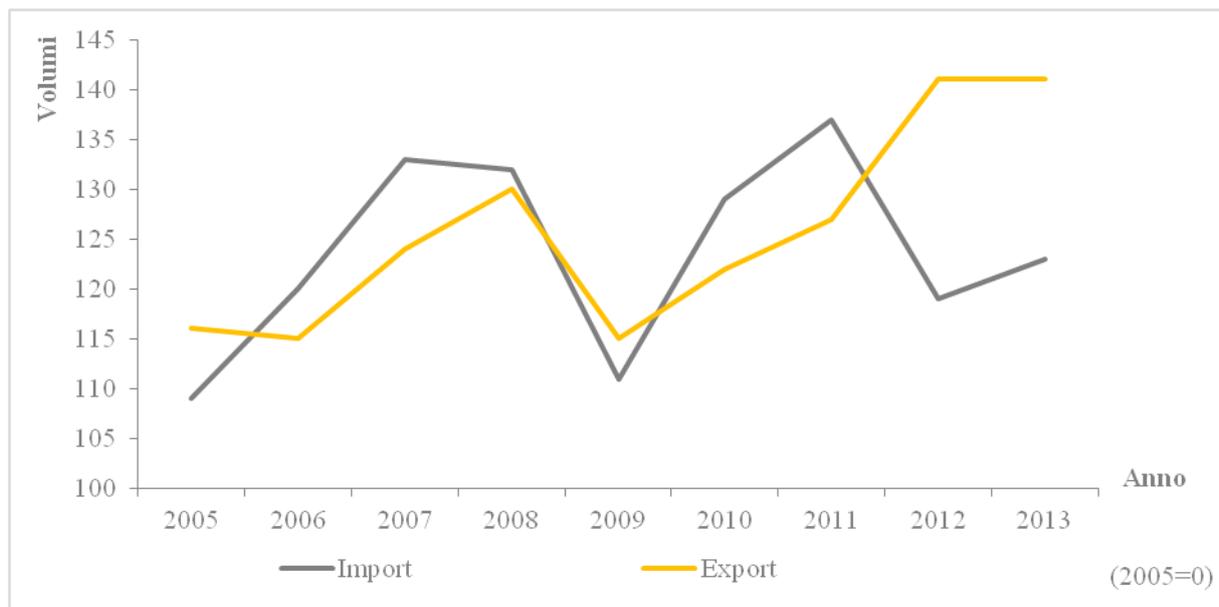


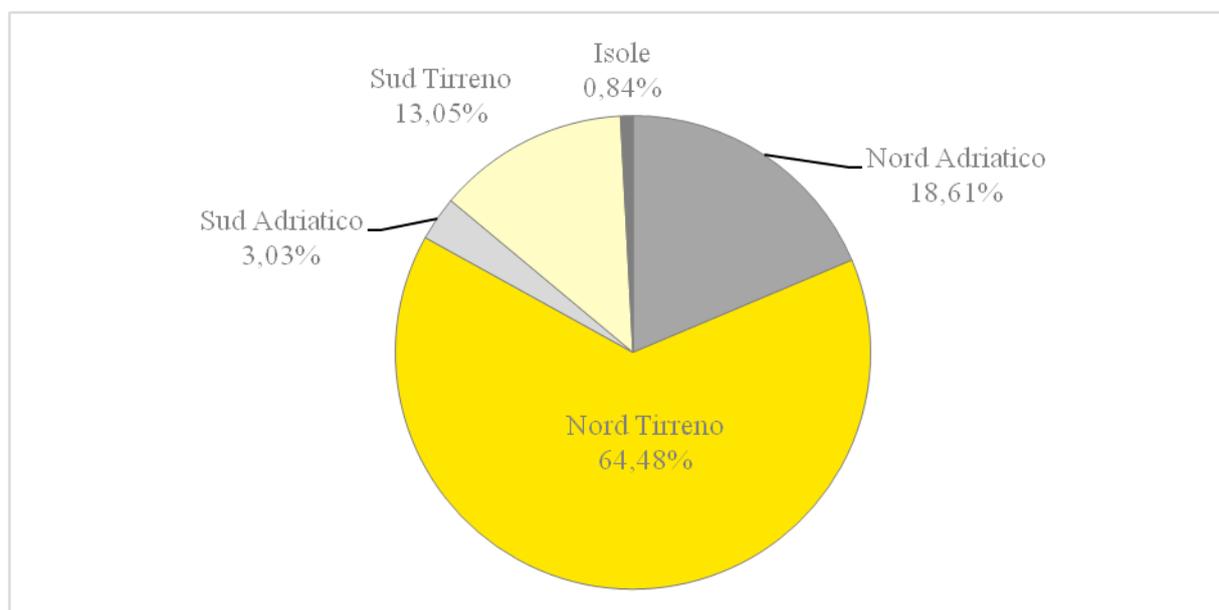
Figura 24 - Andamento comparato per sistemi portuali (traffico container escluso *transhipment* indicizzato, 2005=100)

I dati Agenzia delle Dogane evidenziano altresì una prevalenza dei flussi in esportazione rispetto a quelli in importazione, in particolare nei principali porti *gateway* del Nord Italia. Il grafico illustra, su dati Banca d'Italia, l'andamento di esportazioni ed importazioni da cui emerge negli ultimi anni un disaccoppiamento: un calo delle importazioni a fronte di una crescita dell'*export*.



**Figura 25 - Andamento *Import ed Export* via container (2001=100) - Elaborazione su dati Banca d'Italia**

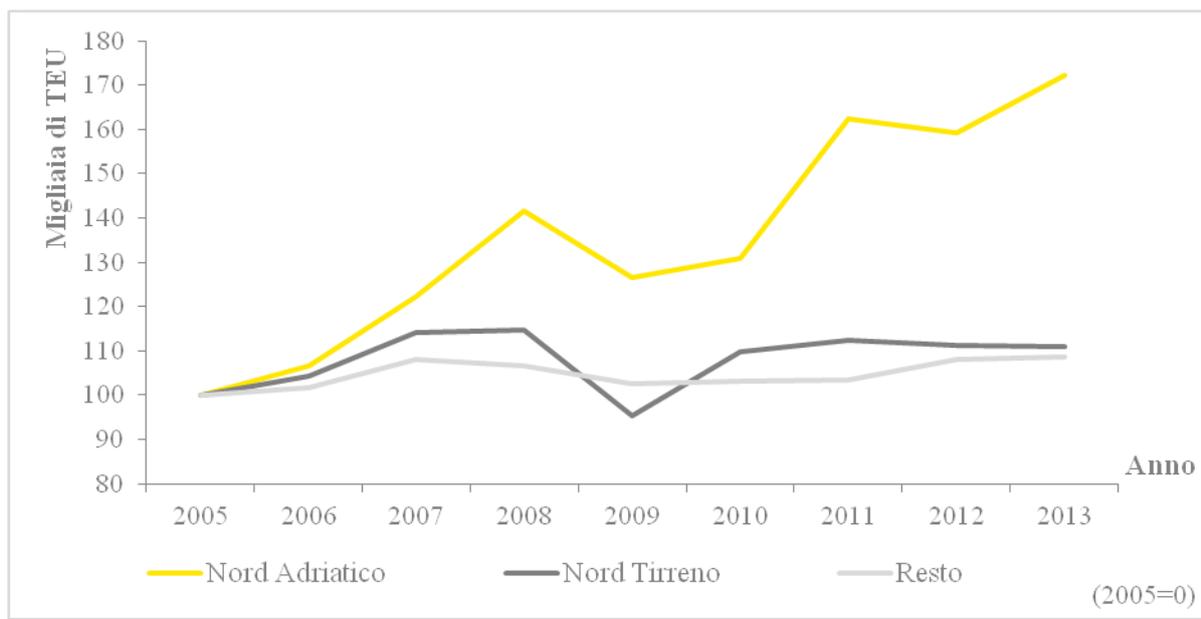
Guardando ai dati dei vari sistemi portuali, il traffico portuale dell'Alto Tirreno (da Savona a Livorno) è prevalente e ancorato al bacino di domanda del Nord Italia (incluso Veneto, Emilia Romagna e Toscana).



**Figura 26 - Traffico gateway per cluster portuale (anno 2013) – Elaborazione su dati Assoport**

La dinamica di crescita recente del traffico sembra premiare maggiormente il *cluster* Nord Adriatico (da Ravenna a Trieste) in termini relativi. In termini assoluti tali differenze sono molto più piccole, la crescita 2005-2013 è pari a:

- +400.000 TEU per il Nord Tirreno;
- +500.000 TEU per il Nord Adriatico;
- +100.000 TEU per gli altri porti.



**Figura 27 - Andamento flussi per cluster portuale (2005-2013) – Elaborazione su dati Assoporti**

La domanda container a livello mondiale e continentale è vista proseguire in crescita dai più accreditati istituti di ricerca (Drwery, Dynamar, OSC) pur con tassi più contenuti rispetto alle dinamiche recenti.

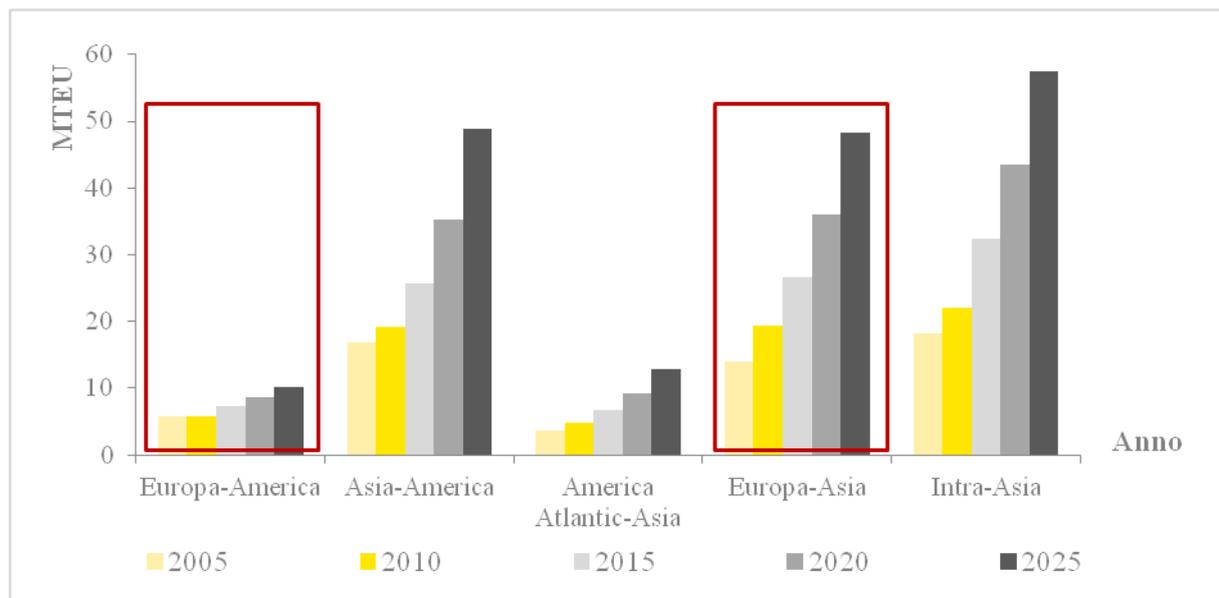


Figura 28 - Andamento domanda container sulle principali rotte – Fonte dati: UNCTAD, 2014

La capacità di acquisire quote crescenti di traffico da parte italiana dipende dalla capacità di rispondere ai *cambiamenti della domanda*: adeguato sostegno all'*export* nazionale, efficiente gestione del ciclo di importazione, capacità di rispondere dal punto di vista infrastrutturale e gestionale ai requisiti posti dalle compagnie di navigazione (dimensione naviglio crescente, efficiente ciclo logistica *inland* da porto a destinazione interna e viceversa), ampliamento dell'area di gravitazione portuale oltre i confini nazionali.

La capacità logistica in particolare deve poter contare su una maggiore **integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali**, in previsione di una maggiore concentrazione dei traffici.

Le prospettive future tendenziali a breve-medio termine, tenuto conto della crescita prevista a livello internazionale possono quindi ritenersi di prosecuzione della crescita in un *range* analogo a quello registrato negli anni passati compreso tra il 2% ed il 3% annuo.

La crescita futura del traffico non esclude che i sistemi portuali possano continuare a vedere differenze tra i tassi relativi; in particolare l'Adriatico potrebbe crescere di più in termini percentuali rispetto al Tirreno, ma in termini assoluti queste differenze sono molto contenute e dipendono da un numero di fattori a priori complessi da quantificare, ossia: capacità disponibile nei vari scali, rotazioni dei servizi nelle strategie degli armatori, tipologia di servizi (diretti/*feeder*).

La domanda del segmento *transshipment* è da ricondurre al **bacino di riferimento** (*organizzazione servizi feeder*) ed in particolare all'organizzazione del **network delle grandi**

compagnie di *shipping* dalle rotte. Meno ancorato al sistema logistico retrostante, il traffico *transshipment* è guidato dall'efficienza dei porti (specie in termini di qualità e costi) e della capacità di rispondere alle esigenze crescenti delle *shipping companies*.

Gli scali *transshipment* sono cresciuti lungo la rotta principale di attraversamento del Mediterraneo e sono oggi gli scali con più elevati traffici nell'area (pur determinati dall'effetto del doppio conteggio derivante dal carico/scarico nave madre/nave feeder).

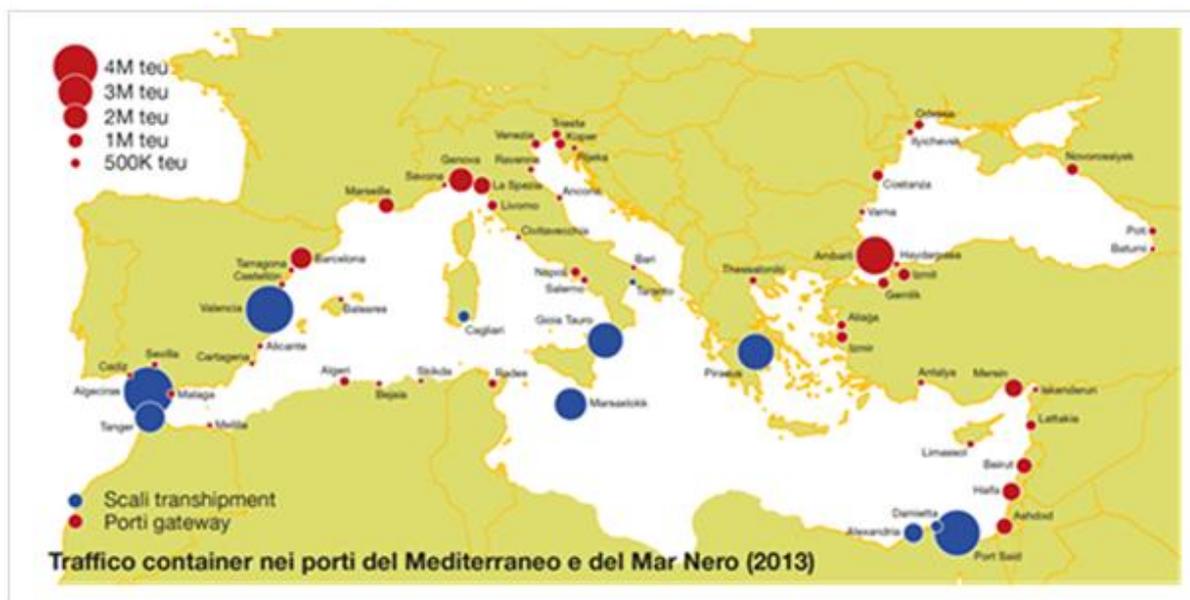
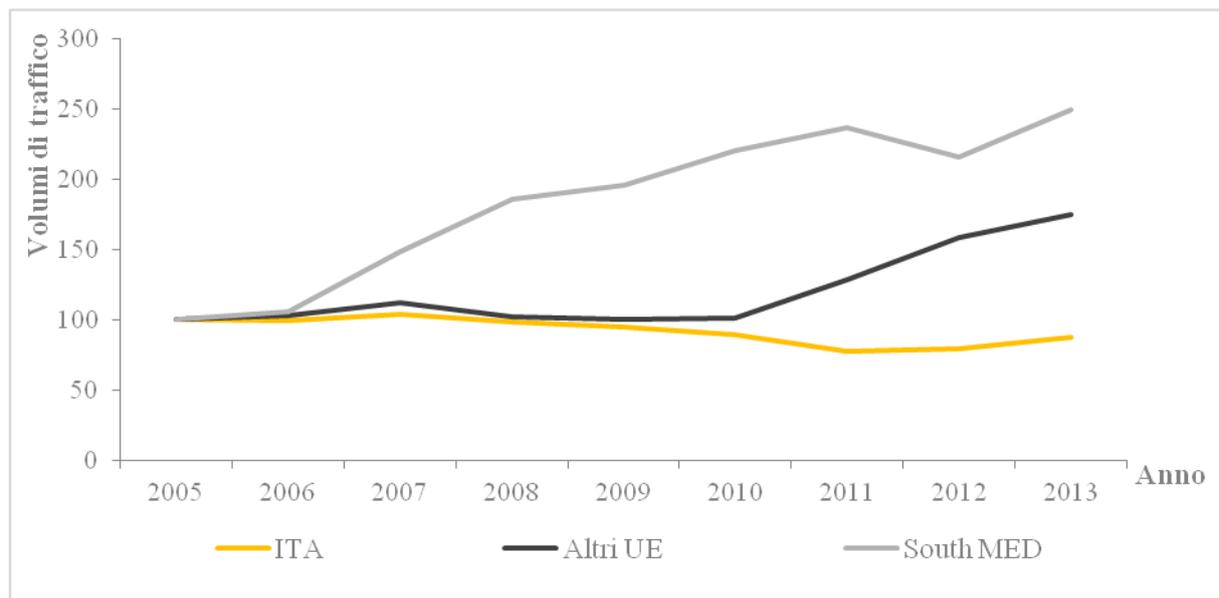


Figura 29 - Volumi traffico container porti Mediterraneo e Mar Nero - Fonte: TRT, 2015

L'attività di *transshipment* puro ha registrato negli ultimi anni un calo del traffico gestito dai porti italiani (Gioia Tauro, Cagliari e Taranto), determinato soprattutto dal calo del traffico di Taranto e dalla forte competizione di infrastrutture portuali localizzate in altri paesi mediterranei: Grecia, Spagna, Malta e Nord Africa (in particolare gli scali di Port Said, Tangeri).

Come conseguenza, nell'arco temporale 2005-2013 in cui il traffico nel Mediterraneo è cresciuto con un tasso annuo (CAGR) del 6,5%, gli scali italiani di Gioia Tauro, Cagliari e Taranto hanno visto la *market share* calare dal 32% nel 2005 al 17% nel 2013.



**Figura 30 - Andamento traffico *transshipment* MED**

Dal momento che la domanda come anzidetto è poco ancorata alle attività economiche locali e produce basso valore aggiunto; la crescita può essere guidata da altri fattori: ad esempio un'offerta di eccellenza sui livelli di sicurezza e affidabilità o azioni incentivanti (a carattere fiscale) per l'attivazione di operazioni logistiche nelle aree adiacenti ai porti (piattaforme logistiche e *distripark*).

Per quanto riguarda i *trend* principali attesi nel segmento *transshipment*:

- lo scenario vede una crescita nel Mediterraneo a tassi sostenuti nei prossimi anni (5-6% minimo) con un mercato potenziale di 35Mln TEU al 2020 e di 45Mln al 2025 (Dynamar) ed è atteso premiare gli scali più grandi (>1 mln di TEU);
- la crescita dimensionale delle navi e la conseguente organizzazione di network ed operatività delle compagnie, vede premiare le operazioni di *transshipment* per il MED e richiede infrastrutture adeguate;
- tenendo conto delle opportunità per il traffico *transshipment* si può prevedere un andamento tendenziale positivo per la portualità italiana.

### **2.6.2.2 Ro-Ro**

Il traffico Ro-Ro è di grande importanza per lo *shipping* e l'economia italiana e strategico per la centralità nel Mediterraneo.

L'ultimo decennio ha visto una forte ristrutturazione del settore con il traffico internazionale in diminuzione su alcune relazioni storiche (Italia-Grecia), ma anche con un incremento, specializzazione e stabilizzazione di nuovi servizi *shortsea* (Italia-Spagna e Italia-Turchia), che hanno anche una connotazione di collegamenti per merci in transito.

Il combinato marittimo nazionale (Autostrade del Mare) attrae una quota ancora modesta della domanda stradale potenziale: modifiche lato offerta, facilitazioni organizzative e procedurali e politiche di incentivazione (es.: evoluzione del sistema Ecobonus) potrebbero aumentare la domanda potenziale.

Inoltre il settore contribuisce in maniera rilevante alla domanda di trasporto di cabotaggio e offre opportunità distribuite sul territorio in funzione della domanda di scambi tra le principali aree del paese (nord-sud) e nel Mediterraneo.

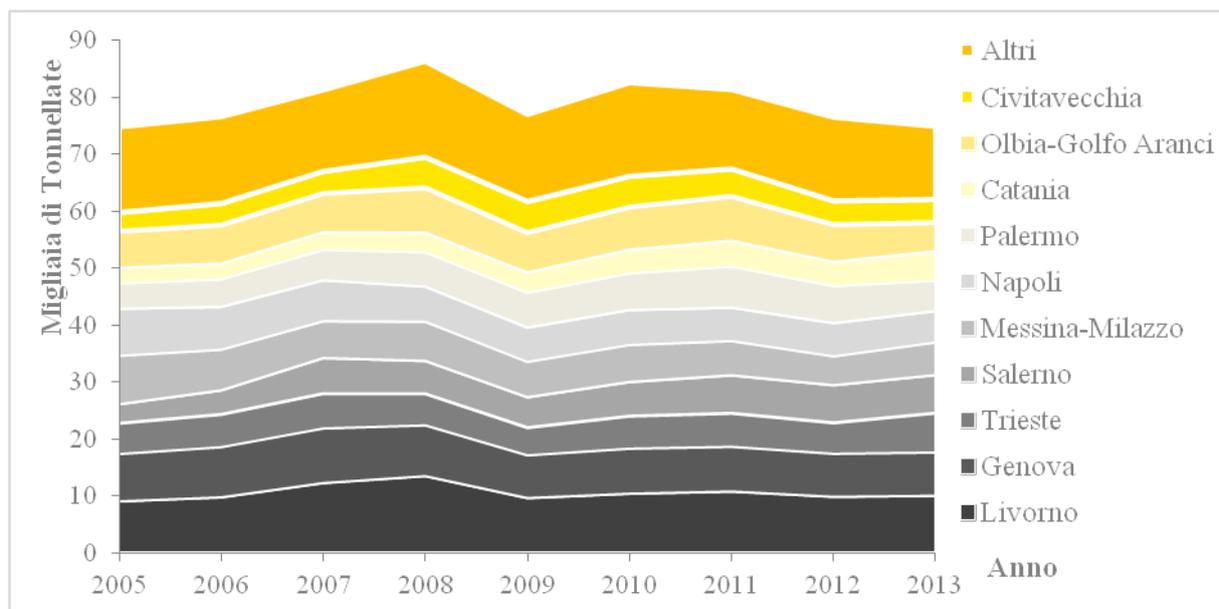


Figura 31 - Andamento Ro-Ro (Migliaia di Tons/anno)

*Trend* principali del segmento Ro-Ro:

- circa 75 milioni di tonnellate movimentate nel 2013;
- domanda potenziale legata all'attivazione/cessazione e modifiche nella frequenza/capacità dei servizi di linea Ro-Ro e Ro-Pax (lato offerta);
- correlazione principale con la domanda di trasporto stradale, a sua volta molto legata alle dinamiche del PIL;

- importante in alcuni scali (Livorno, Genova, Salerno, Savona) il ruolo del settore *automotive*, che rientra nella categoria ro-ro;
- si può prevedere una crescita futura significativa in virtù del positivo andamento degli scambi Italia-Mediterraneo (soprattutto *export*). Ulteriore dinamismo lato offerta, la crescita del PIL nell'area mediterranea associata alle evoluzioni politiche dell'area in prospettiva potrebbero accrescerne il potenziale.

### **2.6.2.3 Rinfuse Liquide**

Le Rinfuse Liquide sono un settore oggi in calo ma molto rilevante in termini di volumi e pertanto molto strategico (elevati introiti per le attività portuali) e può vedere modifiche sostanziali nelle caratteristiche della domanda.

Oggi, con netta prevalenza dell'*import*, si movimentano circa 175 milioni di tonnellate, principalmente correlate alla domanda di raffinazione dei prodotti petroliferi e alla domanda energetica da soddisfare.

Grossi volumi di merce gestiti da un numero contenuto di caricatori con una geografia localizzata nei punti di origine dei flussi di estrazione / raffinazione delle materie prime e dei flussi di approvvigionamento a impianti di raffinazione e depositi costieri.

I traffici marittimi di rinfuse liquide negli ultimi anni sono calati per effetto di un calo della domanda energetica nazionale, che secondo alcuni è da ritenersi strutturale in quanto derivante dalla riduzione della produzione industriale, dalle politiche di efficienza e diversificazione energetica, dalla riduzione dei consumi e dalla riduzione della dipendenza dalle importazioni.

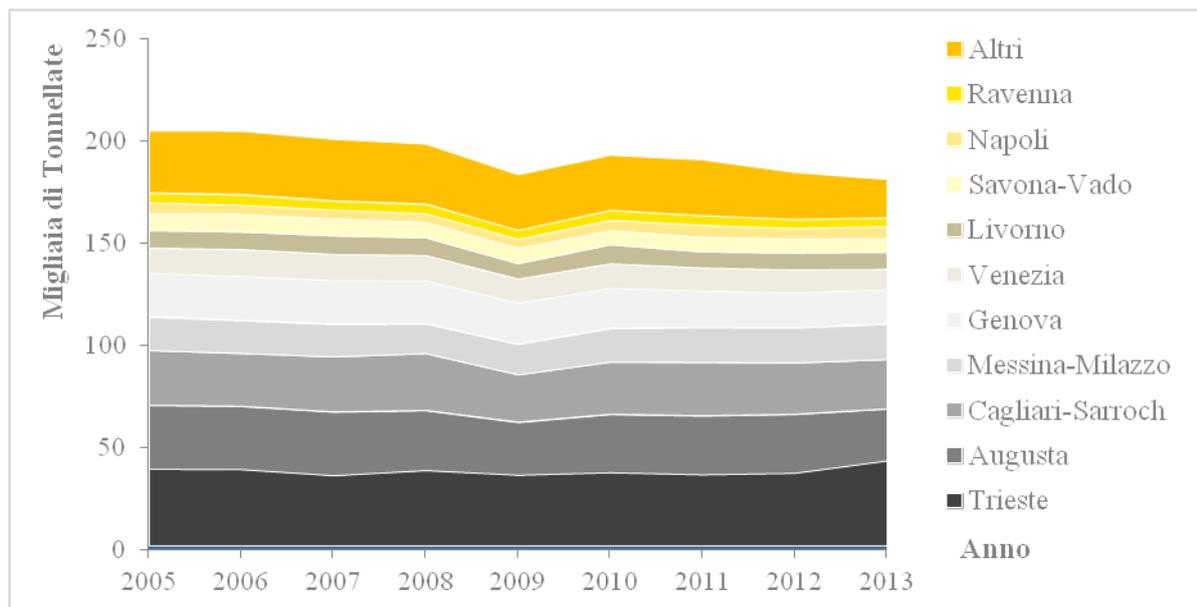


Figura 32 - Andamento rinfuse liquide (Migliaia di Tons/anno)

*Trend* principali del segmento Rinfuse Liquide:

- calo utilizzo capacità di raffinazione proseguendo un *trend* in atto (calo del 15% a partire dal 2000);
- *shift* merceologico da greggio a prodotto raffinato: calo raffinazione italiana determinato da bassa redditività e spostamento raffinazione verso paesi produttori;
- crescita domanda di LNG, la quale richiede la necessità di realizzare impianti di:
  - ✓ rigassificazione e immissione nella rete gas nazionale;
  - ✓ deposito / stoccaggio per distribuzione carburante (per il settore dello *shipping* e in prospettiva per autotrazione).

Sulla domanda futura è impossibile indicare una dinamica evolutiva. Può essere compresa tra una prosecuzione del calo e un parziale recupero. Il recupero potrebbe essere guidato dalla ripresa dello sfruttamento della capacità di raffinazione nazionale (circa 78% al 2012) e dalla crescita della domanda di LNG.

#### 2.6.2.4 Rinfuse Solide

Le Rinfuse Solide alimentano diverse filiere industriali, che negli ultimi anni hanno registrato un calo, in linea con l'andamento della produzione industriale (-20% dal 2005 al 2013).

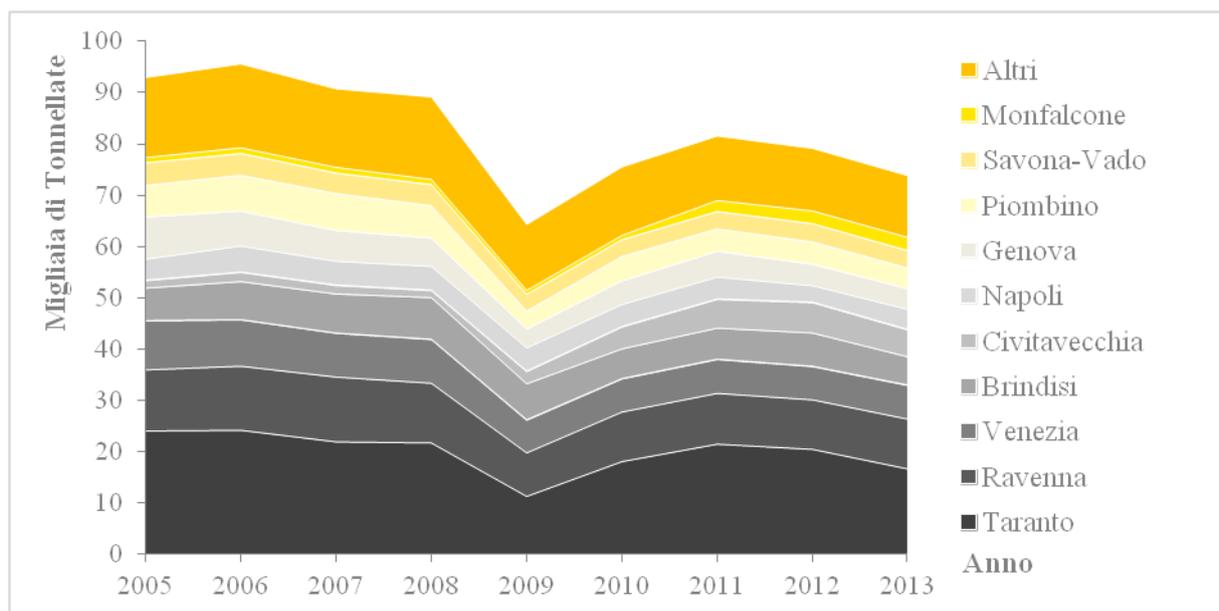
La domanda attuale e potenziale di rinfuse solide è caratterizzata da grossi volumi di merce gestiti in prevalenza da pochi grandi caricatori legati a specifiche attività (centrali elettriche, impianti siderurgici, filiera del grano). A questo si affiancano tanti flussi di rinfuse cosiddette minori, che in genere sono gestite da terminal specializzati.

La maggior parte del traffico afferra scali di tipo industriale (es. Civitavecchia, Taranto, Brindisi), per i quali la domanda deriva direttamente dalla produzione o dal grado di utilizzo degli impianti.

Il calo più o meno costante della domanda, accanto al calo della produzione industriale può essere determinato anche da una serie di concause: la poca innovazione in termini di assetti proprietari sulla gestione terminal e i mezzi di movimentazione oltre che la dimensione dei terminal commerciali mediamente abbastanza contenuta.

*Trend* principali del segmento Rinfuse Secche:

- circa 71 milioni di ton movimentate nel 2013;
- calo determinato dalla diminuzione della domanda industriale (in particolare produzione siderurgica);
- importanti volumi legati alle filiere delle granaglie (grano, soia), dei materiali da costruzione (sabbie, argille, cementi);
- riduzione domanda generata da impianti di produzione energetica.



**Figura 33 - Andamento rinfuse solide (Migliaia di Tons/anno)**

La previsione futura può essere compresa tra una prosecuzione del calo e un parziale recupero. Il recupero potrebbe essere guidato da un rilancio di un'attività industriale pesante premiante nei confronti, ad esempio, del settore siderurgico o da scelte energetiche al momento poco probabili che premiano la scelta del carbone come fonte energetica.

### 2.6.2.5 General Cargo

Le merci varie non containerizzate (*general cargo*) tendono nel tempo a diventare residuali ma rimangono vitali per la *supplychain* di vari distretti industriali. In questa categoria rientra ad esempio il *project cargo* nel quale l'Italia ha una posizione di assoluto rilievo nel panorama internazionale.

La domanda *general cargo* per sua natura risulta molto varia per tipologie di merce ed origini/destinazioni ed è di fatto funzionale ad inoltri con altre modalità di trasporto e come tale meno contendibile e spesso legata a filiere industriali di diretta afferenza del porto. Mediamente si riscontra un basso grado di specializzazione.

L'andamento della domanda complessiva è risultato fortemente correlato all'andamento del PIL e come aggregato è difficile ipotizzare una elevata crescita della domanda in questo settore. Tuttavia, proprio per la varietà delle merci caricate offre opportunità differenziate nei singoli sotto-segmenti e andamenti differenziati per porto.

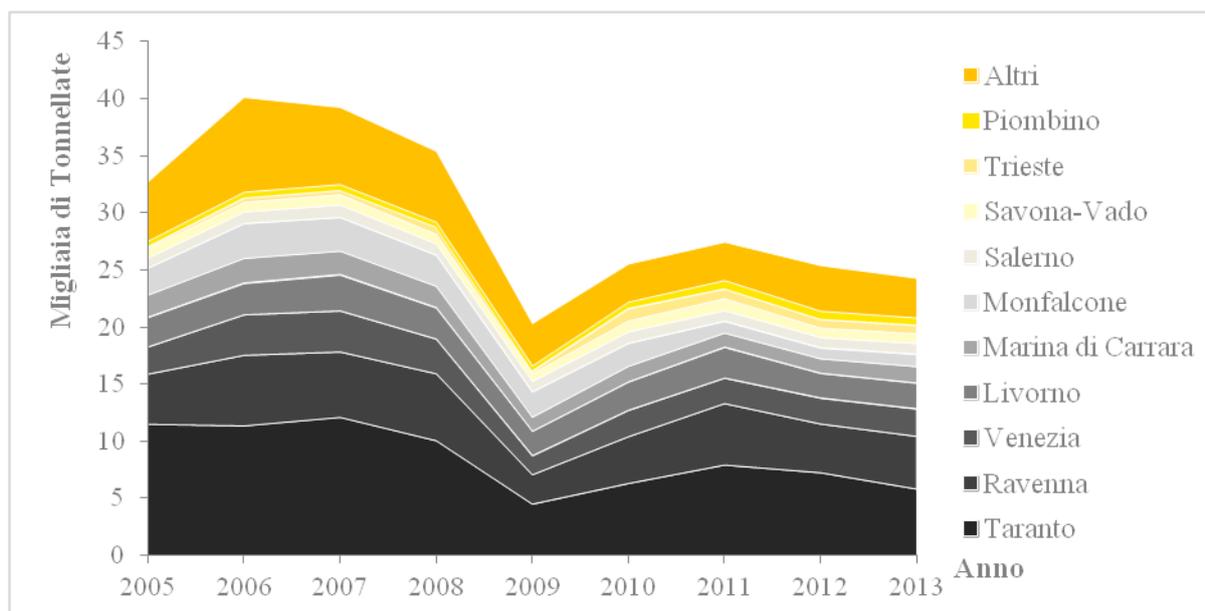


Figura 34 - Andamento General Cargo (Migliaia di Tons/anno)

Trend principali del segmento *General Cargo*:

- circa 22 milioni di tonnellate di merci varie movimentate nel 2013;
- tra le merceologie incluse nelle merci varie, l'impiantistica (o *project cargo*) ha visto negli anni una forte evoluzione legata all'esportazione di tecnologia, *know-how* e specializzazione di operatori;
- rallentamento dei trasporti legati alla filiera siderurgica (Taranto, Venezia, Monfalcone).

In prospettiva si può ipotizzare una leggera crescita della domanda in conseguenza di un recupero del PIL e della produzione industriale: tuttavia la tendenza alla sempre maggiore containerizzazione dei carichi ne limita le reali potenzialità in termini di tonnellaggio.

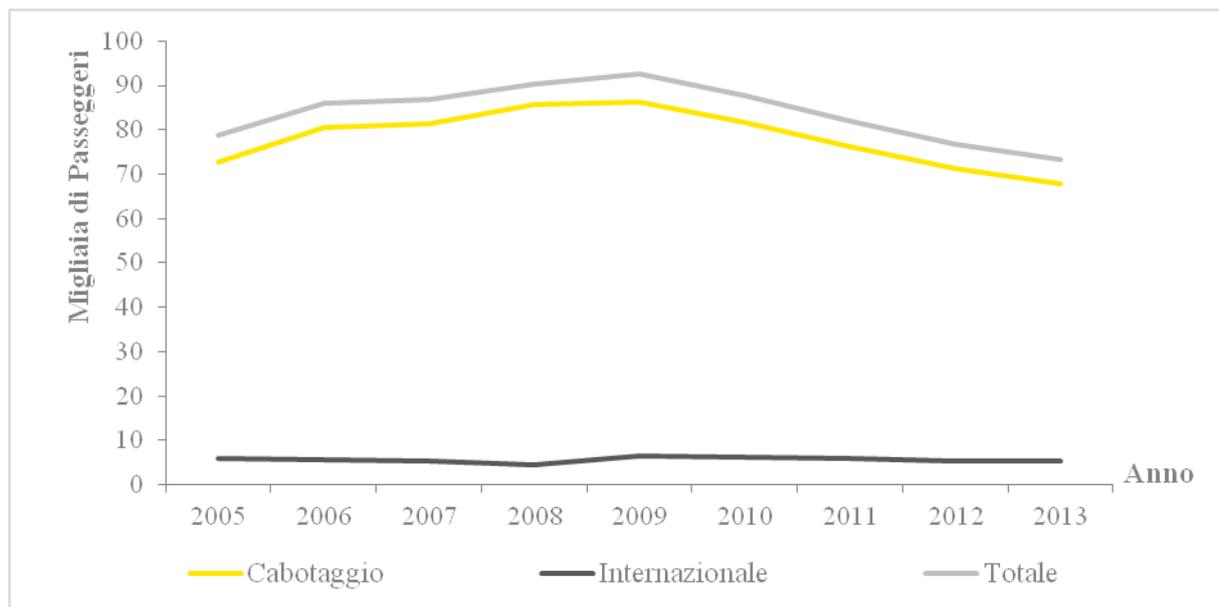
#### ***2.6.2.6 Traffico Passeggeri***

La domanda del trasporto marittimo passeggeri è legata principalmente alla continuità territoriale e alla domanda turistica ed è caratterizzata da elevata stagionalità, con incrementi consistenti nei periodi estivi.

Occorre differenziare la domanda rispetto dalle caratteristiche proprie di ciascun collegamento e comparto: alcuni porti presentano quote a volte anche rilevanti di traffico pendolare (es. su navi veloci) o dovute a servizi di continuità territoriale (es. Stretto di Messina, Isola d'Elba), mentre per altri risultano prevalenti i traffici internazionali ed il comparto crocieristico.

Il traffico marittimo passeggeri italiano rappresenta una quota modesta della movimentazione passeggeri complessiva su tutti i modi, è stimato in circa il 4% del trasporto totale di viaggiatori, ma rilevante per determinati porti ed in particolare per il settore crociere.

La navigazione di cabotaggio (solo traffico passeggeri interno italiano) prevale nettamente sul totale (93%) dei passeggeri movimentati.



**Figura 35 - Andamento traffico passeggeri imbarcati e sbarcati in Italia**

*Trend* principali del segmento Traffico Passeggeri:

- complessivamente il traffico passeggeri è calato del 1,8% all'anno rispetto al 2005;
- la domanda potenziale del trasporto di passeggeri è legata principalmente alla crescita turistica, specie nei periodi estivi.

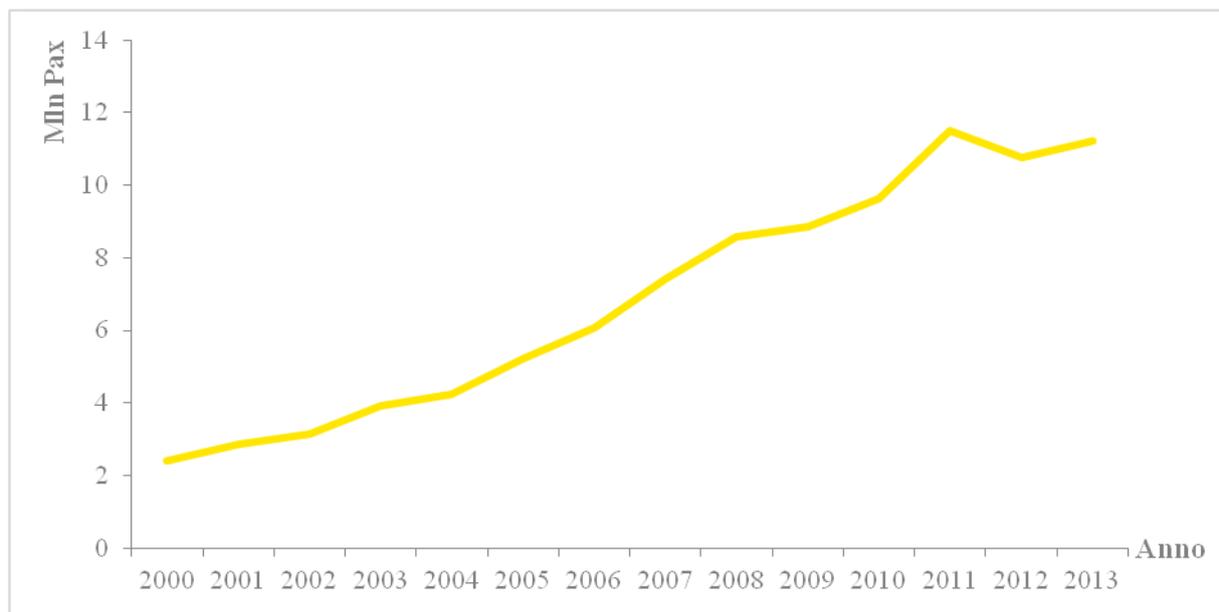
Seppur in misura lieve la crescita potrebbe invertire l'andamento tendenziale negativo (legandolo alla crescita annua del PIL). Tale ipotesi potrebbe trovare riscontro anche rispetto alle potenzialità di incremento (anche qualitativo) dei servizi Ro-Pax (es.: Cruise-Ferry).

#### **2.6.2.7 Crociere**

La domanda per il traffico passeggeri crocieristico è legata all'andamento ed ai cambiamenti del comparto turistico ed alle dinamiche di offerta (incremento delle rotte e programmazione dei diversi itinerari, immissione in servizio di nuove navi, ma anche miglioramento dell'offerta portuale in termini anche di servizi dedicati).

La domanda è solo in parte correlata al PIL italiano: pure essendo consistente la presenza di passeggeri italiani sul totale dei cittadini europei imbarcati (13,7% nel 2013), è comunque rilevante la presenza di passeggeri provenienti da altri paesi (in testa Gran Bretagna e Germania). Questo dato è significativo considerando anche la *leadership* europeadell'Italia rispetto al numero di passeggeri imbarcati (35,2% nel 2013).

Il bilanciamento tra capacità e domanda è fortemente legato alle politiche di prezzo adottate dalle compagnie: il consistente abbassamento del prezzo medio di una crociera non è solo legato a questioni dimensionali (mercato delle *megaship*) ma anche a politiche commerciali anticongiunturali adottate dalle compagnie (offerte stagionali).



**Figura 36 - Passeggeri imbarcati e sbarcati da navi da crociera nei porti italiani**

*Trend* principali del segmento Navi da Crociera:

- tassi di crescita molto elevati per il settore nel complesso e per il Mediterraneo;
- ulteriore influenza derivante dall'offerta con *orderbook* di nuovo naviglio e un corrispondente aumento di capacità fino al 2017;
- dinamismo aggiuntivo derivante da un probabile "effetto travaso" da altri prodotti turistici;
- nel 2014 si è registrato un calo dei traffici (passeggeri e navi), mal'*outlook* per il 2015 è positivo.

In prospettiva si può ipotizzare una prosecuzione della crescita in linea con le previsioni di espansione del settore a livello internazionale ed in particolare nel Mediterraneo. Tenendo conto della relativa maturità del settore, si può ipotizzare una crescita solida ma a tassi inferiori a quelli storici.

## 2.7 L'offerta portuale e logistica

L'offerta portuale e logistica rappresenta l'insieme di infrastrutture materiali e immateriali che consentono di gestire, attraverso l'erogazione di servizi di trasporto, logistica, e servizi ausiliari, la domanda che, come riportato nel capitolo precedente, ha caratteristiche molto varie e dipende da una complessa relazione di variabili economiche.

Una valutazione complessiva dell'offerta deve pertanto comprendere:

- in primo luogo elementi che diano una misura della **disponibilità quantitativa** delle infrastrutture;
- in secondo luogo elementi che diano una misura del **grado di utilizzo** attuale delle infrastrutture;
- in ultimo indicazioni su **funzionalità ed efficienza** delle infrastrutture.

L'offerta portuale e di piattaforme logistiche disponibile tiene naturalmente conto degli attuali livelli e caratteristiche della domanda, e presenta in particolare nel settore degli interporti, vari casi di capacità non utilizzata e sovradimensionamento degli impianti realizzati. L'evoluzione recente della domanda ha evidenziato andamenti differenziati dei vari segmenti e a dispetto di un contesto generalmente debole, per alcuni di essi si è reso necessario effettuare investimenti rilevanti.

Sono in particolare il settore container e quello delle crociere quelli sui quali è stata forte l'attenzione da un lato degli operatori e dall'altro delle Autorità Portuali. Gli investimenti in corso e previsti dagli enti preposti alla pianificazione degli interventi guardano soprattutto ai container, in quanto in crescita ed in quanto l'evoluzione tecnologica pone requisiti precisi chiaramente identificabili (la dimensioni delle navi da gestire e/o la crescita dei flussi più rilevanti e concentrati lato terra), ed alle crociere in quanto trainate da una forte crescita della domanda, che genera in parallelo un forte impatto economico e occupazionale.

La competitività del sistema logistico non dipende solo dall'infrastruttura portuale ma dalla presenza di numerosi altri elementi:

- la qualità delle reti di trasporto principali, stradale e ferroviaria. A questo proposito la pianificazione infrastrutturale europea, incentrata sui nove corridoi centrali (dei quali

quattro di interesse per l'Italia) garantisce che nel medio periodo i porti principali siano collegati con infrastrutture di elevata qualità e capacità;

- le infrastrutture immateriali, tecnologiche in particolare, quali elementi fondanti e fattore abilitante della competitività del sistema in misura uguale se non superiore all'infrastruttura fisica;
- la gestione delle infrastrutture, intesa come l'offerta di servizi, in particolare ferroviari, fondamentale per la gestione di flussi concentrati lato terra;
- le piattaforme logistiche e gli interporti, distribuiti sul territorio e che necessitano di maggiore integrazione con le realtà portuali al fine di sfruttare a pieno la capacità disponibile.

Di seguito il capitolo è strutturato per fornire le sintesi delle analisi condotte con riferimento a:

- dotazione infrastrutturale lato mare;
- capacità di movimentazione;
- collegamenti ultimo miglio;
- piattaforme logistiche;
- offerta tecnologica;
- servizi in porto.

### **2.7.1 Le infrastrutture portuali lato mare**

I fondali e le banchine sono gli elementi principali legati all'accessibilità lato mare per i quali l'offerta portuale deve seguire i requisiti della domanda. Le grandi navi container richiedono da un lato l'approfondimento dei fondali, dall'altro l'allungamento delle banchine (per consentire accosti di navi più lunghe e accosti contemporanei di navi).

Il confronto con i porti esteri evidenzia che i più importanti porti del Nord Europa hanno profondità almeno pari a 16 m, mentre diversi porti italiani con rilevanti flussi container sono al di sotto di tale soglia (Napoli, Livorno, Ravenna, Venezia, Genova e La Spezia).

Le profondità dei principali porti italiani – comprese in un *range* tra i 9,8 e i 18 metri – consentono comunque complessivamente di ospitare l'armamento attuale, per tutti i segmenti considerati.

Gioia Tauro e Trieste sono allo stato attuale i porti nei quali è possibile ospitare le navi più grandi, affiancati dal nuovo terminal di Savona-Vado in costruzione.

Interventi di dragaggio sono già pianificati in otto porti italiani fino a 16 m di profondità e consentirebbero di accogliere tutte le nuove grandi navi.

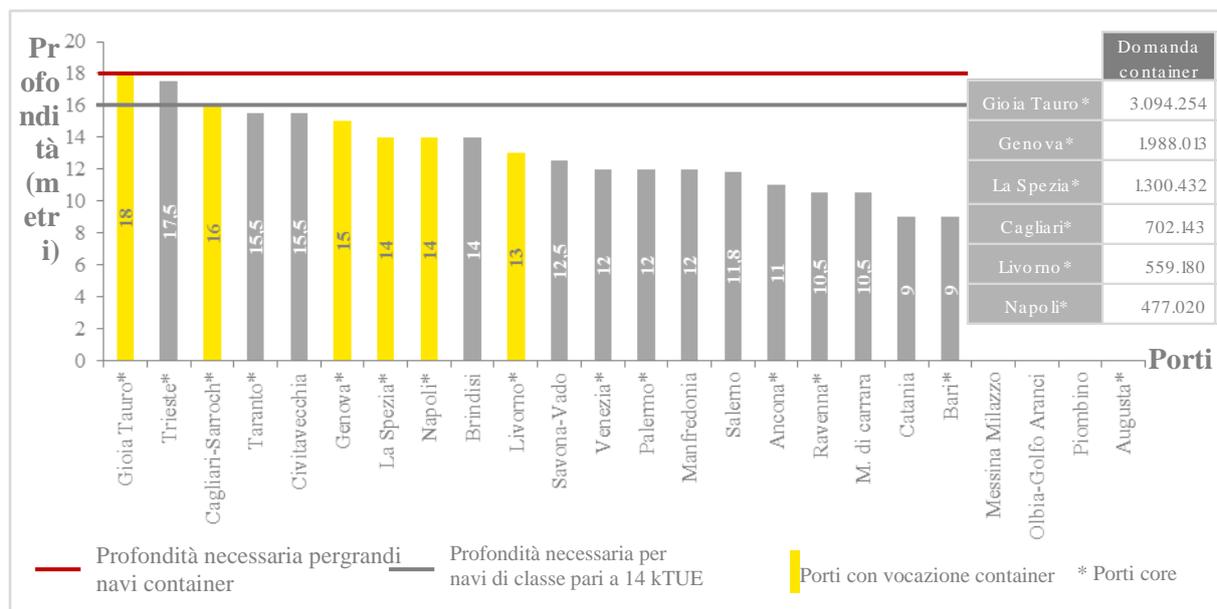


Figura 37 - Profondità fondali nei principali porti italiani

Nel segmento container il traffico è relativamente più concentrato e presenta un tasso di utilizzo delle banchine più intenso. L'incremento dimensionale delle navi, oltre a richiedere un adeguamento dei mezzi di movimentazione della merce, presuppone soste più lunghe delle navi in porto (per il maggior numero di operazioni da effettuare) e un conseguente aggravio per quanto riguarda l'intensità di utilizzo delle banchine.

Per questo motivo i porti candidati ad ospitare navi di maggiori dimensioni devono poter adeguare l'offerta relativa.

Per gli altri segmenti di domanda considerati di fatto non esistono problemi di disponibilità di banchina da un lato in quanto il traffico in termini di numero di navi è stabile o in calo dall'altro perché non si assiste a modifiche sostanziali nelle dimensioni del naviglio utilizzato.

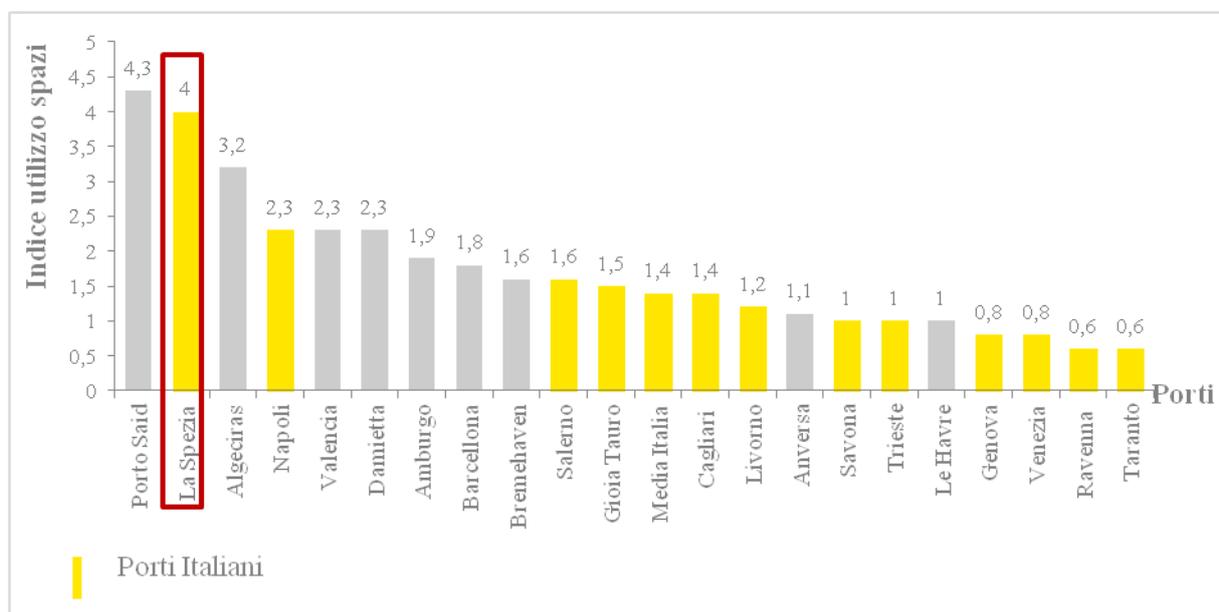
Per le rinfuse liquide e per le rinfuse secche tutti i porti specializzati sono dotati di banchine adatte ad accogliere navi di classe fino a 85.000 DWT.

Sul versante passeggeri, le dinamiche evolutive della flotta crocieristica richiedono adeguamenti delle banchine (lunghezza degli accosti). Tuttavia 13 porti sono oggi in grado di ospitare navi con lunghezza superiore a 300m.

Una debolezza strutturale dei porti italiani è relativa alle dimensioni complessive delle aree portuali, vincolo che ne limita fortemente le possibilità di ampliamento. In particolare nel confronto con i principali porti europei, emerge come la superficie complessiva dei dieci porti italiani più grandi sia dell'ordine di grandezza della superficie del solo porto di Anversa, Le Havre o Rotterdam.

Negli scali esteri vengono spesso comprese anche grandi aree utilizzate per attività logistiche, che rappresentano spazi per la creazione di valore aggiunto; questo fatto sottolinea in misura ancora più evidente come l'integrazione tra porti ed aree logistiche e retroportuali sia un indirizzo strategico da perseguire.

Per quanto le differenze tra gli spazi portuali disponibili dipendano in gran parte dalla morfologia dei territori costieri, questo è anche un indice delle scelte fatte in passato sullo sviluppo di grandi scali.



**Figura 38 - Indice utilizzo spazi nei terminal container italiani, europei e mediterranei**

Ne consegue che, guardando al traffico container che presenta un uso intensivo del suolo, la dotazione in termini di piazzali, funzionali alle operazioni di sbarco, imbarco e spedizione dei beni trasportati dalle navi non è comparabile, per questioni di scala, con quella internazionale nettamente superiore.

Gli scali italiani –probabilmente anche a causa della minore disponibilità di aree destinate al traffico container - mostrano un **indice di utilizzo** (rapporto tra superfici destinate alla movimentazione di container e numero di container movimentati) simile a quello di altri porti concorrenti anche del Nord Europa (*best practice* La Spezia).

### **2.7.2 La capacità di movimentazione**

L'attuale capacità italiana di movimentazione di container, sulla base dei dati comunicati dalle AP, è pari a 15,3 Mln TEU, corrispondente ad un livello di utilizzo del 66% (traffici 10,2 Mln TEU). In base agli interventi in corso e tendenziali, al 2018 la capacità complessiva dovrebbe crescere fino a 23,9 Mln TEU, consentendo di gestire forti aumenti di traffico(questo dato tuttavia è in alcuni casi certo in quanto relativo ad ampliamenti effettivamente in corso di realizzazione, quali Savona,in altri incerto in quanto riferibile a progetti non ancora inseriti nella programmazione nazionale). Valutazioni più attente riguardano la corrispondenza tra domanda e offerta per singolo scalo: si osserva un livello di utilizzo prossimo alla capacità complessiva nel porto di La Spezia ed un livello di saturazione elevato a Genova (80%), Trieste (76%), Ancona (85%), Ravenna (76%).

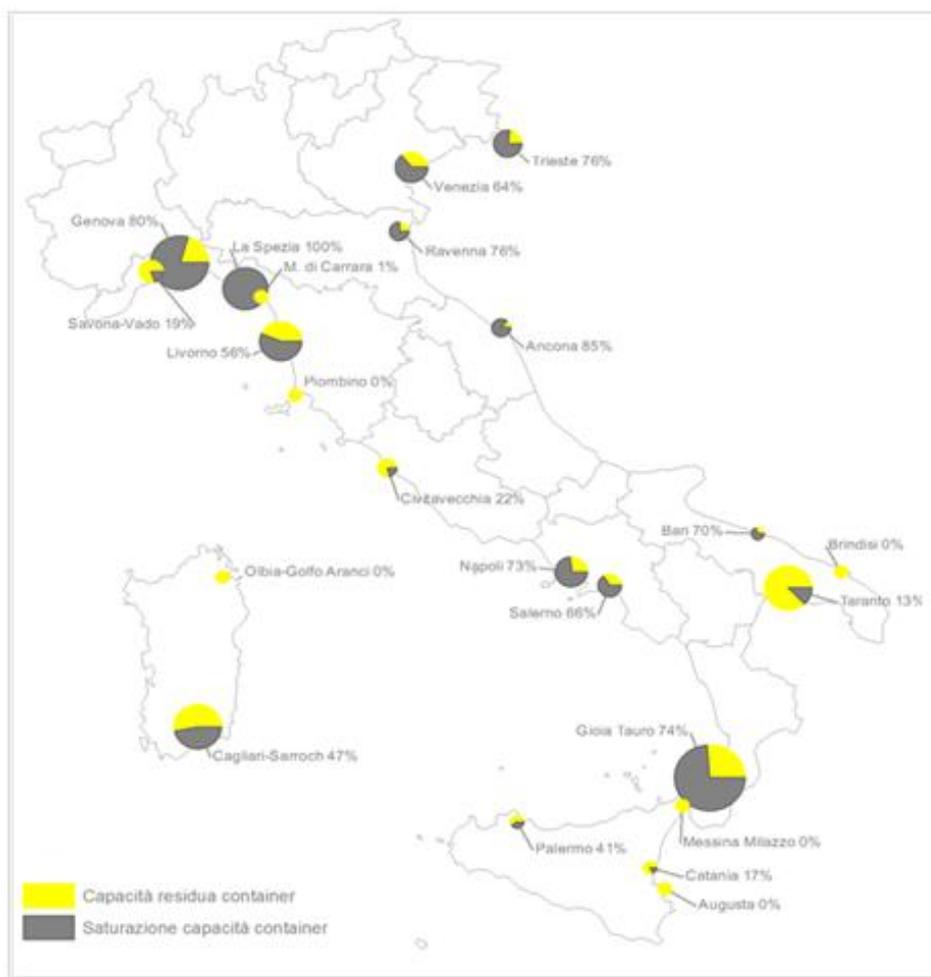


Figura 39 - Utilizzo capacità movimentazione container

Per quanto riguarda gli scali *transhipment*, i livelli di utilizzo sono fortemente differenziati da porto a porto (47% di saturazione a Cagliari, 74% a Gioia Tauro, e 13% a Taranto).

### 2.7.3 Collegamenti ultimo miglio

Esistenza e qualità dei collegamenti *ultimo miglio* sono tratti distintivi dell'offerta portuale. La crescita dimensionale delle navi, guidata dalla ricerca di economie di scala crescenti, pone sfide analoghe sul lato terra. Per questo motivo, in particolare per il trasporto di container, è richiesto che i porti siano collegati in maniera efficiente alle reti ferroviaria e stradale.

Per la rete ferroviaria le variabili chiave, oltre alla disponibilità in sé del collegamento, sono la lunghezza massima dei treni operabili in porto, il *layout* dei binari asserviti (che ne condiziona l'operatività), le modalità di effettuazione delle manovre (spesso fattore di scarsa competitività del trasporto ferroviario rispetto a quello stradale).

I **binari** raccordati a servizio dei terminal dove avvengono le operazioni di carico/scarico sono talvolta di **lunghezza insufficiente** e/o **distanti dalle banchine**: tale assetto comporta la necessità di un **maggior numero di manovre** per la formazione del treno e percorsi dei container su mezzi gommati più lunghi.

A titolo esemplificativo, un terminal con un traffico di un milione di TEU, per raggiungere l'obiettivo del 30% di traffico via ferro fissato dal Libro Bianco dell'Unione Europea deve essere in grado di gestire un movimento giornaliero di 25-30 treni.

In più, come anzidetto, la gestione di picchi di traffico in corrispondenza con gli arrivi delle grandi navi richiede una disponibilità di binari elevata ed una capacità di gestione dei convogli molto efficiente, anche allo scopo di realizzare collegamenti frequenti con aree retroportuali.

Il coordinamento con gli standard ferroviari adottati sui corridoi TEN è un altro fattore condizionante gli sviluppi dell'offerta: la competizione con altri scali si gioca soprattutto sull'efficienza dei collegamenti di terra e i costi ferroviari sono fortemente decrescenti con la dimensione dei convogli. Oggi la maggior parte della rete italiana non consente di far transitare treni con una lunghezza superiore ai 550 m. Inoltre, i vincoli sulle sagome ammissibili spesso limitano il transito a convogli intermodali con carico di container *High Cube* (il cui utilizzo è oggi pari al 15% del traffico container, in rapida crescita) e semirimorchi stradali.

Su tali *bottlenecks* sono stati improntati programmi di investimento infrastrutturali di RFI nel medio periodo, che:

- con interventi sulle linee, abiliterebbero il transito di treni con moduli da 750m nella zona Nord e di treni con moduli da 650 nella zona Centro-Sud;
- con interventi sulle sagome, porterebbero ad una copertura molto ampia della rete ferroviaria nazionale con sagome P/C 45 (vincolo per il transito *High cube*) e P/C 80 (vincolo per il transito semirimorchi h=4m su carri P, autoarticolati e autotreni h=4m su carri ultrabassi).

Genova, La Spezia, Livorno e Venezia sono i porti che nel tempo hanno portato avanti investimenti più importanti di infrastrutturazione ferroviaria.

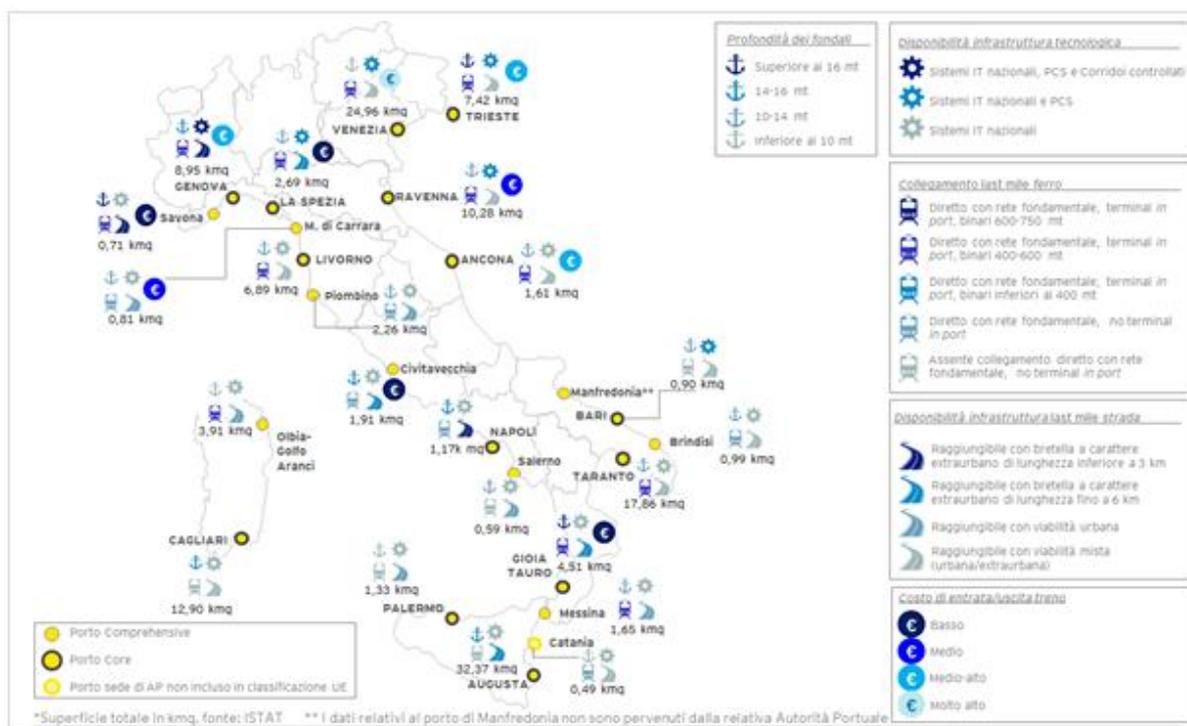


Figura 40 - Offerta infrastrutturale italiana – Elaborazione dati DIPE, ISTAT, Rete Ferroviaria Italiana, Trenitalia, Agenzia delle Dogane

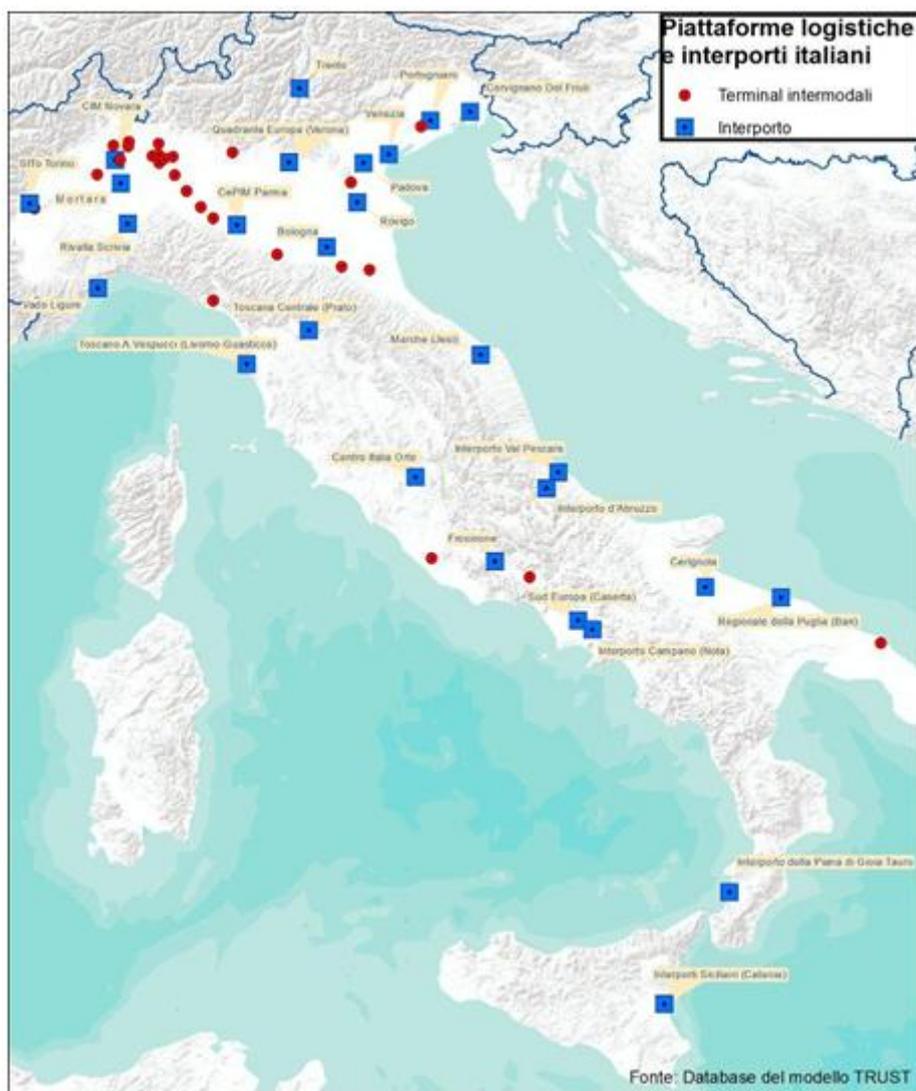
## 2.7.4 Le piattaforme logistiche

In Italia i principali nodi intermodali, oltre ai porti, sono gli interporti e i terminal intermodali.

Gli interporti sono infrastrutture dedicate allo scambio modale e all'interconnessione fra le reti. Più in particolare, un interporto può essere definito come un complesso di infrastrutture e servizi finalizzati allo scambio di merci tra diverse modalità di trasporto.

Si tratta, dunque, di strutture complesse, che si collocano al centro della *supply-chain* e che sono in grado di accogliere non solo imprese di trasporto e logistica, ma anche aziende specializzate in lavorazioni differenti (imballaggi, assemblaggi, etichettature ecc.).

Accanto agli interporti, che integrano le attività connesse al transito delle merci con quelle relative alla lavorazione e al *warehousing*, esistono altre tipologie di infrastrutture logistiche specializzate in alcune di tali attività. Queste sono in gran parte gestite da operatori privati che fanno riferimento a scali ferroviari esistenti o che si collocano su aree interamente private, adeguatamente infrastrutturate. Si può trattare di centri intermodali, centri merci, autoporti o piattaforme logistiche in senso lato.



**Figura 41 - Localizzazione interporti e piattaforme logistiche italiane -Elaborazione su dati di varie fonti**

Guardando più in particolare agli interporti, sono realtà importanti, ancorché la distribuzione sul territorio sia in parte «superata», rispetto all'attuale struttura del tessuto produttivo italiano. Possono rappresentare un'importante opportunità per l'integrazione logistica. I collegamenti alle reti principali stradale e ferroviaria sono buoni, anche grazie alla localizzazione in corrispondenza dei corridoi TEN.

In genere dispongono di infrastrutture per la gestione di treni più lunghi rispetto a quelli dei porti, con tre infrastrutture attrezzate per la formazione di treni da 750m (Bologna, Rivalta Scrivia e Cervignano del Friuli).

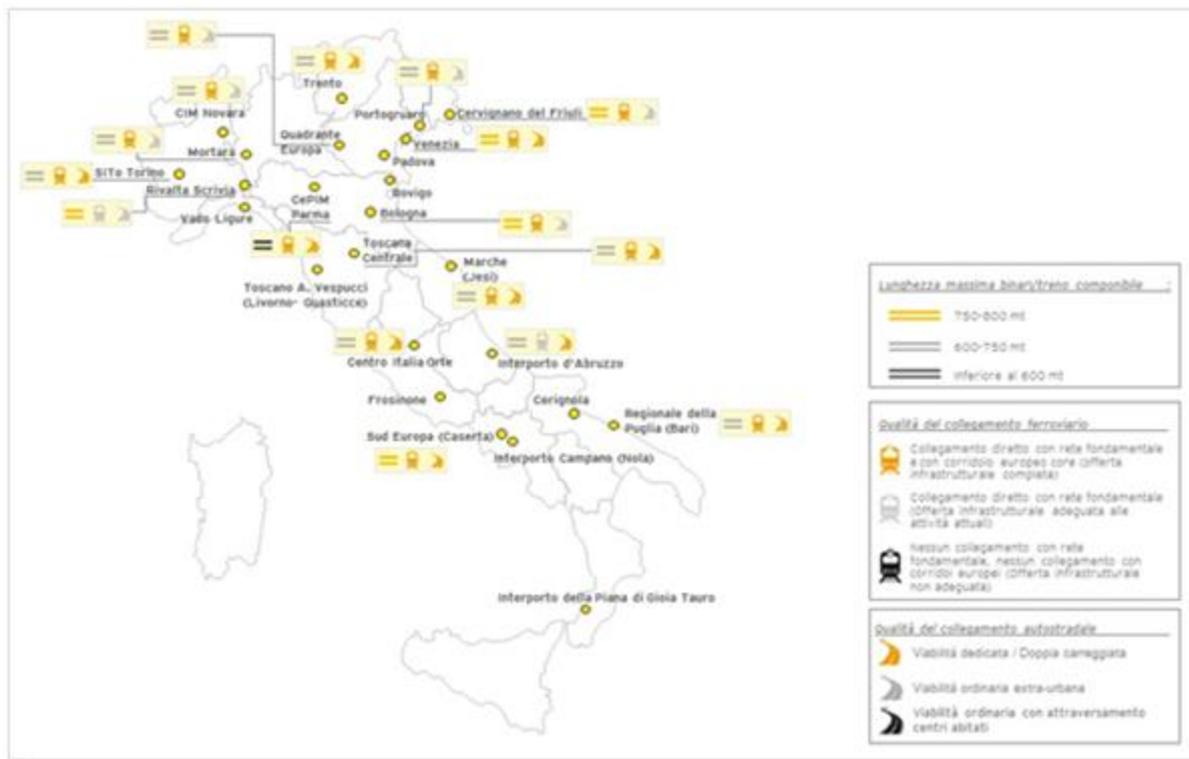
Gli interporti offrono una capacità di espansione delle proprie aree di ulteriori 10 mln di mq nel medio-breve periodo (+47% rispetto all'attuale) ed oltre nel medio-lungo periodo (+74%)

rappresentativa di una potenzialità di offerta interportuale ancora inespressa (rapporto UIR, 2012).

La domanda soddisfatta oggi segnala che:

- solo in pochi casi i flussi merci hanno volumi soddisfacenti: sono 5/6 gli interporti con elevati volumi intermodali (Verona, Novara, Padova, Bologna, Rivalta Scrivia, Trento);
- gran parte dei volumi gestiti sono riferibili a logistica di terra, in quanto i flussi ferroviari prevalenti generati dal sistema economico nazionale sono orientati agli scambi continentali intraeuropei. Tali flussi sono molto rilevanti e vengono effettuati soprattutto con casse mobili e semirimorchi, unità di carico tipiche del trasporto intermodale;
- c'è scarsa integrazione con le realtà portuali nazionali (solo nei casi di Padova, Bologna e Rivalta vi sono relazioni forti con i porti). Le brevi distanze e la relativa frammentazione della domanda sono gli elementi storici sfavorevoli all'effettuazione di servizi ferroviari da/per i porti. Una maggiore integrazione è possibile solamente intravedendo una funzione retroportuale, che presuppone che vengano trasferiti negli interporti una serie di servizi attraverso pratiche quali i corridoi doganali, servizi ferroviari dedicati (navetta) e che venga garantita un'interoperabilità delle piattaforme tecnologiche utilizzate;
- sono frequenti i collegamenti ferroviari con aree portuali estere (nord europee), a testimonianza della dimensione del fenomeno di utilizzo di porti esteri da parte di merci destinate al mercato italiano. Va tuttavia segnalato che l'utilizzo di questi servizi è misto rispetto alle unità di carico (container, casse mobili, semi-rimorchi), evidenziando flussi di origine diversa (marittima, terrestre o da combinato marittimo/ servizi *short sea*).

La figura di seguito sintetizza le principali caratteristiche dei collegamenti degli interporti alle reti stradale e ferroviaria.



**Figura 42 - Dotazione infrastrutturale interporti (lunghezza massima binari, qualità del collegamento su ferro e su gomma)– Elaborazione dati UIR**

La rete core dei corridoi europei individua 15 *Rail Road Terminal* (RRT), in parte corrispondenti a interporti, in parte a scali ferroviari di altra natura (Milano Smistamento, Pomezia) ed ignorando infrastrutture molto importanti quali i terminal privati Hupac di Busto Arsizio o Sogemar di Melzo che effettuano un numero di servizi ferroviari molto elevato o interporti che come detto hanno relazioni importanti (Rivalta Scrivia, Trento).

I 15 nodi core sono i seguenti:

- Jesi – Interporto Marche;
- Interporto di Bari;
- Interporto di Bologna;
- Interporto di Cervignano;
- Interporto di Prato;
- Interporto di Vado Ligure;
- Interporto di Guastalle;
- Scalo di Milano Smistamento;

- Interporto di Nola;
- Interporto di Marcianise;
- Interporto di Novara;
- Interporto di Padova;
- Scalo di Pomezia;
- Interporto di Torino;
- Interporto di Verona.

In figura sono evidenziate le piattaforme con più intenso traffico intermodale, da cui si evidenziano (in grigio) le piattaforme che non sono formalmente classificate come interporti.

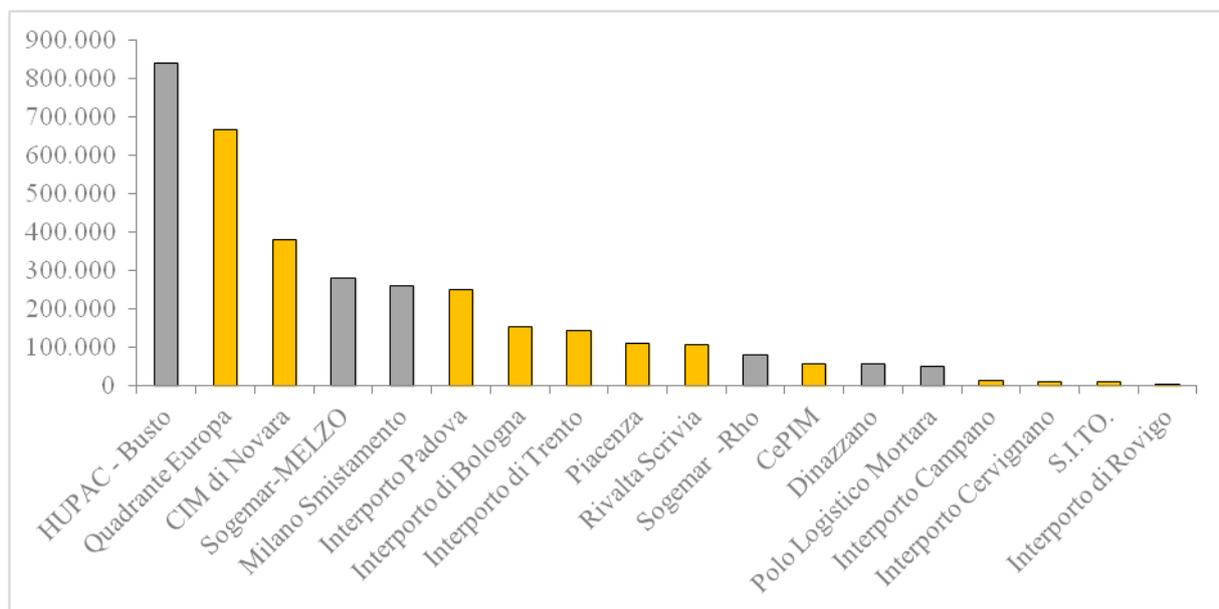


Figura 43 – Traffico intermodale nelle principali piattaforme logistiche (TEU/anno)

### 2.7.5 L'offerta tecnologica

Il sistema dell'offerta tecnologica e informatica (utilizzo delle tecnologie informatiche, condivisioni di reti, piattaforme uniche per la gestione di adempimenti amministrativi nei porti e nei sistemi logistici), offre un grande potenziale di miglioramento. Si tratta di interventi dal costo in alcuni casi nullo, in altri molto contenuto rispetto a quello delle opere infrastrutturali, ma che possono contribuire in misura importante ad accrescere la capacità produttiva degli scali, velocizzando – nel breve-medio periodo – i cicli operativi e accelerando lo svuotamento dei piazzali. In questo modo, tra l'altro, si contengono anche i

costi complessivi per gli utenti finali, costi che hanno una relazione di proporzionalità con la durata dell'intero ciclo di trasporto.

Il sistema della portualità e della logistica è supportato per la gestione dell'operatività e dei colloqui tra i diversi attori coinvolti nella catena logistica, da una molteplicità di sistemi informatici (PMIS, Sportello Unico Doganale, PCS, PIC e PIL, PNL) che:

- hanno in taluni casi un livello di utilizzo ancora limitato per inerzie e burocrazie locali (vedi PMIS e Sportello Unico Doganale);
- per gli adempimenti amministrativi hanno un grado di interoperabilità con le amministrazioni coinvolte ancora molto limitato ad un numero ristretto di processi/procedure;
- seguono uno sviluppo indipendente senza una *roadmap* condivisa;
- in particolare, i *Port Community System* (PCS) sono presenti solo in alcune realtà portuali, e laddove presenti hanno un grado di maturità disomogeneo sul territorio nazionale (e comunque concentrato sul trasporto containerizzato), in quanto ciascuna realtà ha implementato processi e servizi secondo le esigenze specifiche della comunità.



Guardando ai livelli di applicazione ed agli esempi operativi:

- «il corridoio Doganale» realizzato presso il porto di Genova consente agli operatori di presentare le dichiarazioni doganali dei container trasportati in modo più rapido ed efficace, rendendo maggiormente efficiente e veloce il passaggio da una modalità di trasporto all'altra;
- è in corso lo sviluppo della *National Single Window* in ottemperanza a quanto previsto dalla Direttiva 65/2010;
- non vi è invece ancora una piattaforma unica nazionale che funga da integrazione dei sistemi verticali citati (deputati ognuno all'assolvimento di funzioni istituzionali), e che sia orientata al cliente, per l'offerta di un servizio logistico integrato.

Il dettaglio del funzionamento dello sportello unico doganale è descritto di seguito.



## 2.7.6 I servizi in porto

Tipologia e qualità dei servizi offerti in porto rappresentano parte fondamentale della valutazione dell'offerta portuale e logistica del paese.

La varietà di servizi dà una misura della complessità da un lato della gestione portuale, dall'altro della capacità di garantire che i vari anelli della filiera siano tutti adeguatamente soddisfatti.

Si possono distinguere:

- servizi alle navi, principalmente quelli riferibili ai cosiddetti servizi tecnico nautici, ma anche quelli ambientali (gestione reflui, rifiuti, acque di zavorra ecc.),
- servizi alle merci distinguibili in:
  - ✓ controlli doganali e altri adempimenti formali;
  - ✓ *handling*, stoccaggio e movimentazione merci;
  - ✓ inoltre merce lato terra a destinazione finale.

### Servizi alle navi

I servizi tecnico nautici comunemente considerati sono: **pilotaggio, rimorchio,ormeggio e battellaggio**.

Da un approfondimento si riscontrano **disomogeneità** ed **elevati oneri** delle **tariffe** applicate sui **Servizi Tecnico Nautici (STN)**, che svolgono non solo funzioni commerciali ma anche di sicurezza. L'attuale **modello di definizione delle tariffe** è basato su concertazioni effettuate su base **locale** e l'affidamento per i servizi di Pilotaggio e Ormeggio è di fatto in **regime di monopolio**. L'**organizzazione dei STN** disciplinata dalle Autorità Portuali (garanti degli interessi commerciali) di concerto con l'Autorità Marittima (garante della *safety&security* in mare) **non è costantemente monitorata**, con effetti di sovradimensionamento del servizio in alcuni scali.

	Servizio Tecnico Nautico		
	Pilotaggio	Ormeggio	Rimorchio
<b>Disciplina generale del servizio</b>	Codice della Navigazione	Regolamento della Navigazione Marittima	Codice della Navigazione
<b>Obbligatorietà del servizio</b>	Obbligatorio (da Ordinanze AM o DPR) – eccetto per navi di minor tonnellaggio	Obbligatorio (da Ordinanze AM)	Facoltativo
<b>Modello di affidamento del servizio</b>	Servizio affidato in esclusiva dall'AM	Servizio affidato in esclusiva	In concessionecon gara europea
<b>Fornitori del servizio</b>	Corporazione Piloti (a cui si accede per titoli ed esami)	“Gruppo di Ormeggiatori” – Cooperativa (a cui si accede con concorso per titoli ed esami)	1 Impresa Privata per porto

	<b>Servizio Tecnico Nautico</b>		
	<b>Pilotaggio</b>	<b>Ormeggio</b>	<b>Rimorchio</b>
<b>Regolamento operativo del servizio</b>	Regolamento locale di pilotaggio	Regolamento locale di ormeggio	Regolamento locale di rimorchio (eventuale)
<b>Attori coinvolti nella definizione del regolamento operativo</b>	AM d'intesa con AP e sentite le associazioni di categoria	AM d'intesa con AP	AM d'intesa con AP (nella prassi con approvazione del MIT)
<b>Dimensionamento</b>	Numero dei Piloti in ciascun porto è determinato in base alle esigenze locali	Numero di Ormeggiatori di ciascun gruppo di Ormeggiatori è determinato in base alle esigenze locali	Numero e caratteristiche di rimorchiatori disciplinato dal regolamento locale
<b>Definizione Tariffa</b>	Istruttoria nazionale Coge, Assoport, utenza portuale, erogatori del servizio (Federpiloti) con approvazione finale del MIT.  Prassi: valutazione biennale del MIT sulla base di un modello matematico, della proposta di Federpiloti	Criteri stabiliti da istruttoria nazionale Coge, AP, utenza portuale, erogatori e fruitori del servizio con approvazione MIT.  Tariffe istituite con provvedimento dell'AM.	Tariffe stabilite da AM di concerto con AP
<b>Vigilanza e controllo del servizio</b>	-	AM	-
<b>Vincoli e limitazioni</b>	Non è possibile l'autoproduzione del servizio	-	-

In particolare, il **servizio di rimorchio**, dato in concessione per una durata massima di 15 anni (tenuto conto degli elevati investimenti necessari per l'erogazione del servizio) è affidato ad un unico operatore in porto. Per tale servizio non esiste separazione tra la funzione pubblica di *safety* e quella commerciale. Ad oggi, quindi **l'intero costo è pagato dagli utilizzatori** del servizio di rimorchio **commerciale**.

Le criticità maggiori sono riscontrabili per il servizio di rimorchio in quanto molto differenziato secondo le caratteristiche del porto e le tipologie di nave, ed il cui costo in alcuni casi è considerato eccessivo e discriminante per la scelta del porto. Anche il pilotaggio è spesso indicato come poco concorrenziale visto il ruolo di corporazione dei piloti.

Sono in ogni caso servizi assegnati sulla base di gare pubbliche per le quali si potrebbero identificare meccanismi incentivanti, che modifichino gli attuali assetti condizionati almeno in parte da rendite di posizione e che migliorino la competitività ed efficienza dei porti riducendo i costi relativi. Una pianificazione congiunta tra AP e Capitanerie di Porto potrebbe migliorare la qualità del servizio.

Tra gli elementi che caratterizzano l'offerta portuale diventano sempre più rilevanti la gestione ambientale e la riduzione dell'inquinamento. A questi sono associati servizi specifici e strutture dedicate (ad esempio ricezione reflui e rifiuti prodotti dalle navi).

*Keyrequirements* derivano da:

- convenzioni Internazionali (in particolare MARPOL e in misura minore la SOLAS su *safety* e *security*);
- Direttive Europee (gestione rifiuti, gestione rumore ambientale).

Le opportunità e sfide principali per i porti italiani sono da ricercare in:

- definizione di strategie ambientali il più possibile legate a standard riconosciuti a livello internazionale, che identifichino gli obiettivi e diano coerenza alle iniziative intraprese dai singoli porti. Alcuni porti (es. Genova, Taranto, Venezia, Civitavecchia) hanno già adottato strategie in questa direzione;
- infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione per LNG (tra le soluzioni più praticabili per riduzione tenore zolfo in carburanti);
- interventi volti a limitare emissioni inquinanti e acustiche (efficienza energetica su impiantistica, elettrificazione *handlingequipment*, elettrificazione banchine per consentire l'alimentazione elettrica da terra specie per navi traghetto e navi da crociera);
- interventi volti alla produzione di energia elettrica rinnovabile sfruttando ad esempio energia eolica, o il moto ondoso.

### **Servizi alle merci**

- a. Controlli e adempimenti formali

Dal punto di vista dei controlli doganali, l'elevata numerosità di procedimenti prodromici e contestuali necessari per export e import distribuiti su 23 Uffici di competenza differenti non sempre coordinati, genera inefficienze sul sistema (elevati tempi e costi), e frequenti ridondanze informative.

A questo si affiancano onerosità ed eterogeneità degli adempimenti, percepite dagli operatori a livello nazionale (su quota di merce ispezionata, analiticità delle verifiche, tempi effettivi e scarsa prevedibilità).

Per superare questi elementi, spesso rilevati tra i fattori chiave della scarsa competitività del sistema portuale e logistico, è necessario un processo di integrazione e semplificazione mediante reingegnerizzazione dei processi e modifiche normative laddove necessario, attuabile allargando il campo di applicazione dello Sportello Unico Doganale agli ulteriori Enti indicati nel DPCM 242 e coinvolti nel processo oltre MAE, MSE, MS con cui l'interoperabilità è già operativa.

b. *Handling*

I costi dei servizi di movimentazione dipendono in larga misura dalla tipologia di merce considerata e sono territorialmente disomogenei in quanto fissati in maniera differenziata tra porto e porto (risultano molto correlati anche alle vocazioni dei singoli porti).

I costi sono influenzati da un lato dal costo della manodopera, fattore penalizzante in alcuni segmenti specifici (es. container nei porti *transshipment* del Sud rispetto a *competitor* mediterranei, o in Adriatico rispetto a porti sloveni e croati), dall'altro dall'attrezzatura disponibile e della produttività.

Si tratta di servizi gestiti nella quasi totalità dei casi da operatori terminalisti privati, che devono essere messi nelle condizioni di lavorare con prestazioni e costi competitivi. Azioni in materia di regolamentazione del lavoro e sulla fiscalità possono favorire un miglioramento da questo punto di vista.

c. *Collegamenti porto-hinterland*

I collegamenti lato terra verso *l'hinterland* sono frequentemente indicati come deficitari. Tal considerazione è da attribuire principalmente ai collegamenti via ferro, modalità di trasporto per la quale l'Italia presenta numeri inferiori ai principali partner europei.

La bassa qualità dell'offerta di servizi *porto-hinterland* via ferro è attribuibile:

- alla bassa qualità delle infrastrutture che spesso non consentono il transito di convogli di dimensione economicamente adeguata (*cf*r paragrafo 2.7.3 precedente);
- alla frammentazione della catena, alle modalità di gestione delle manovre (primaria e secondaria) in porto che determinano costi eccessivi e limitano la possibilità di effettuare servizi di medio lungo raggio;
- dalla morfologia del territorio e degli scambi, strutturalmente più adatta al trasporto su strada (frammentazione e dimensione clienti e trasportatori).

Tra le azioni da implementare per migliorarne la competitività, oltre a interventi infrastrutturali che garantiscano livelli di prestazione omogenei lungo tutta la catena banchina-destinazione finale, ed oltre agli aspetti tecnologici citati in precedenza, sembra opportuno favorire una maggiore integrazione tra aree portuali ed aree retroportuali. Questa può avvenire ad esempio attraverso la attivazione di corridoi doganali che contemplino non solo servizi doganali ma anche altri servizi tipici dell'attività marittima in aree retro-portuali (es . Sanità Marittima).

## 2.8 La Governance

La definizione di una strategia nazionale per il sistema della portualità e della logistica, deve tener conto oltre che dell'offerta infrastrutturale e di servizi anche degli aspetti di *Governance* del sistema, che ne affiancano lo sviluppo.

È in primo luogo, quindi, utile un approfondimento comparativo per identificare le caratteristiche di differenti modelli, le linee comuni e quelle distintive, individuando aspetti che mutuati nel contesto italiano potrebbero facilitare lo sviluppo della strategia nazionale sulla portualità e la logistica. È quindi utile, partire da un'analisi della particolare forma di *governance* delle Autorità Portuali italiane, messa a confronto con altri modelli vigenti nell'ambito dell'Unione Europea. I risvolti di tale analisi sono rilevanti soprattutto per la messa a fuoco di fattori (legati alla natura giuridica, al tipo di responsabilità nonché all'organizzazione) che possono avere un impatto sull'efficienza dell'intero sistema portuale e logistico. Il rilievo di questa prospettiva di analisi risiede nel fatto che la competitività e l'attrattività (rispetto a merci e passeggeri) nonché la capacità dei sistemi portuali di attrarre investimenti privati dipendono sì dal livello di infrastrutturazione lato mare/ terra, ma anche – se non soprattutto – dall'efficienza del sistema di *governance* o comunque da un allineamento del sistema di *governance* al modello strategico di portualità che si desidera perseguire.

### 2.8.1 I Modelli di Governance nei Porti Europei

I modelli di *Governance* presenti a livello europeo<sup>16</sup>, che si possono ricondurre a cinque macro aree geografiche omogenee (regione anseatica, regione neo-anseatica, regione anglosassone, regione latina e regione neo-latina), sono il risultato di una composizione di vari elementi caratterizzanti (rapporto tra AP e vari livelli di governo, modello organizzativo<sup>17</sup>, obiettivi industriali<sup>18</sup>, disponibilità di spazi, responsabilità degli investimenti<sup>19</sup> e autonomia finanziaria<sup>20</sup>).

---

<sup>16</sup> Per questa parte, *cfr* “Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese”, The European House – Ambrosetti.

<sup>17</sup> Tipologie di modello organizzativo: *Public service ports, Tool ports, Landlordports e Fullyprivatisedports*.

<sup>18</sup> Obiettivi industriali: profitto, massimizzazione dei volumi e valore aggiunto.

<sup>19</sup> Responsabilità degli investimenti, effettuando la distinzione delle Autorità Portuali sulla base della responsabilità finanziaria relativa:

- agli investimenti in conto capitale;



**Figura 44 - Distribuzione geografica dei modelli di *Governance* dei porti europei**

- 
- all'amministrazione;
  - alla gestione operativa;
  - alla manutenzione.

<sup>20</sup>Autonomia finanziaria, classificando le Autorità Portuali in base al grado di autonomia finanziaria, di responsabilità sugli investimenti e di effettive capacità di controllo sulle entrate.

**BOX n.3 - Principali modelli organizzativi<sup>21</sup>:**

- **public service ports**, porti a carattere pubblico e gestiti da Autorità Portuali, cui fanno capo tutte le funzioni e le attività, comprese le operazioni portuali, senza alcun intervento da parte di soggetti privati. Si tratta di un assetto gestionale ormai ampiamente superato;
- **tool ports**, porti a carattere prevalentemente pubblico, in cui le Autorità Portuali possiedono e sviluppano le infrastrutture portuali e prestano alcuni servizi. Altre imprese effettuano, a titolo privato e senza concessione, servizi quali, ad esempio, la movimentazione delle merci sulle navi e sulle banchine;
- **landlordports**, porti a carattere pubblico-privato in cui le Autorità Portuali si occupano della regolamentazione e sono proprietarie degli spazi portuali e delle infrastrutture. Le imprese private sono concessionarie ed effettuano la maggior parte dei servizi portuali. Si tratta del modello più diffuso fra i porti di media e grande dimensione;
- **fullyprivatisedports**, porti in cui gli spazi portuali sono di proprietà privata e, in alcuni casi (come ad esempio nel Regno Unito), anche la funzione di regolamentazione viene lasciata agli attori del comparto (autoregolamentazione).

Lo schema a matrice (Figura 45) mostra come – **a livello europeo** –(a parte il modello britannico) ci sia una sorta di **omogeneità, sotto il profilo del modello organizzativo (il *landlord port model*) e del tipo di responsabilità sugli investimenti.**

L'unico modello che si discosta significativamente è, appunto, quello anglosassone, caratterizzato da un modello organizzativo che tende al *fullyprivatisedports*, in cui l'Autorità Portuale è assente o con poteri marginali e non esiste nessuna separazione fra la responsabilità dell'Autorità Portuale e dei privati.

Il quadro europeo prevalente, è quindi di porti regolamentati e infrastrutturati dal Pubblico e concessi a privati per le attività commerciali.

---

<sup>21</sup> Cassa Depositi e Prestiti, Porti e Logistica, 2012.

		MODELLI DI GOVERNANCE				
		Anseatica	Neo-anseatica	Latina	Neo-latina	Anglosassone
ASSI DI VALUTAZIONE	Personalità giuridica dell'AP e rapporto con i livelli di governo	AP Pubblica. Stretto legame con il governo locale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo locale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo centrale	AP Pubblica. Stretto legame con il governo centrale	AP assente o con funzioni marginali
	Modello organizzativo	Tendenza verso il Landlord port model	Fully privatised ports Scarsa influenza dell'AP e autodisciplina			
	Obiettivi Industriali	Massimizzazione del valore aggiunto delle attività portuali	Massimizzazione dei volumi movimentati	Massimizzazione del valore aggiunto delle attività portuali	Massimizzazione dei volumi movimentati	Forte orientamento a obiettivi di redditività in termini di profitto
	Disponibilità degli spazi portuali per l'AP	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione	Parziale proprietà delle aree e nessuna facoltà di cessione	Parziale proprietà delle aree e nessuna facoltà di cessione	Piena proprietà delle aree e facoltà di cessione
	Responsabilità sugli investimenti	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	AP: investimenti in conto capitale, amministrazione, gestione operativa e manutenzione Privati: gestione terminali e servizi portuali	Nessuna separazione fra responsabilità dell'AP e dei privati
	Autonomia finanziaria	Elevata autonomia finanziaria dell'AP	Elevata autonomia finanziaria dell'AP	Scarsa autonomia finanziaria dell'AP	Scarsa autonomia finanziaria dell'AP	Totale autonomia del soggetto responsabile della gestione del porto

□ Elementi comuni prevalenti

Figura 45 - Modelli di Governance dei porti europei

## 2.8.2 L'attuale modello di Governance Italiano

Approfondendo il modello di *Governance* italiano, la legge 84/94, ad oggi in vigore, ne rappresenta il punto di riferimento. Risultato di un primo processo di liberalizzazione ed innovazione rispetto alla situazione precedente, la legge 84/94 modificò, il modello di *Governance* da *Public Service* a *Landlord Port Model* producendo un profondo mutamento sugli assetti istituzionali ed operativi nei porti italiani:

- con l'affidamento della gestione dei *terminal* a soggetti privati;
- con l'istituzione di 24 Autorità Portuali dotate di autonomia organizzativa, di bilancio e finanziaria (parzialmente).

Il risultato di tale riforma è stato un sistema portuale caratterizzato da una molteplicità di funzioni e attori che devono interagire tra loro per la gestione e lo svolgimento dell'intero ciclo portuale.

In particolare, le funzioni connesse alla *Governance* del porto, da una rilettura della legge 84/94, possono essere classificate in cinque categorie:

- regolazione e vigilanza, in capo al Ministero<sup>22</sup>;
- indirizzo e coordinamento gestionale, attribuiti alle AP<sup>23</sup>;
- gestione operativa, attribuita principalmente a operatori privati<sup>24</sup>;
- programmazione strategica, pianificazione e gestione degli investimenti<sup>25</sup>;
- regolazione e gestione dei controlli<sup>26</sup>.

È utile analizzare come si distribuisce – nell’attuale modello di *Governance* italiano – la titolarità dello svolgimento di ciascuna componente delle cinque macro-funzioni, e in particolare:

- MIT o un soggetto pubblico sotto il diretto controllo del MIT a livello locale;
- ente pubblico diverso dal MIT;
- soggetto Privato.

Nella Tabella che segue è evidenziato come l’attuale modello di *Governance* tenda ad attribuire lo svolgimento delle differenti funzioni principalmente ad un soggetto pubblico locale sotto il diretto controllo del MIT, ovvero le Autorità Portuali.

---

<sup>22</sup> Regolazione delle concessioni di aree e banchine portuali (non esercitata), Regolazione delle Autorizzazioni e Vigilanza sulle Autorità Portuali.

<sup>23</sup> Rilascio concessioni delle aree e banchine portuali, rilascio di un numero limitato di Autorizzazioni alle imprese aventi obbligo di pubblicazione delle tariffe; indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo operazioni portuali, promozione dei traffici;

<sup>24</sup> Fornitura a titolo oneroso di alcuni servizi di interesse per gli operatori commerciali, non strettamente connessi alle operazioni portuali; manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell’ambito portuale, compreso il mantenimento dei fondali; imbarco, sbarco, stoccaggio e immagazzinaggio merci; fornitura di servizi alle navi; altre attività economiche.

<sup>25</sup> Proposta del Piano Regolatore Portuale (PRP); proposta del Piano Operativo Triennale (POT); adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP); adozione del Piano Operativo Triennale (POT); rapporti con stakeholder istituzionali/pubblici per allineamento alle strategie portuali; programmazione strategica infrastrutturale; finanziamento delle opere; realizzazione delle opere.

<sup>26</sup> Regolazione dei controlli; esecuzione dei controlli; coordinamento funzionale dei controlli.

FUNZIONI		MODELLO ATTUALE			
		PUBBLICO MIT		ALTRI ENTI PUBBLICI	PRIVATO
		LOCALE	CENTRALE		
REGOLAZIONE E VIGILANZA	Regolazione delle Concessioni di aree e banchine portuali	✓	✓	DM assente	
	Regolazione delle Autorizzazioni		✓	Delibere del Presidente e del Comitato sottoposte a vigilanza MEF	
	Vigilanza sulle AAPP		✓		
INDIRIZZO E COORDINAMENTO GESTIONALE	Rilascio concessioni delle aree e banchine portuali	✓			
	Rilascio di Autorizzazioni (numero limitato) alle Imprese di servizio	✓			
	Indirizzo, programmazione, coordinamento e controllo operazioni portuali (anche in riferimento alla sicurezza)	✓			
	Promozione dei traffici	✓			
GESTIONE OPERATIVA	Fornitura a titolo oneroso di alcuni servizi di interesse per gli operatori commerciali, non strettamente connessi alle operazioni portuali	✓			
	Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compresa il mantenimento dei fondali	✓			
	Imbarco, sbarco, stoccaggio e immagazzinaggio merci			Molteplicità di operatori su singolo porto	✓
	Fornitura di servizi alle navi				✓
	Altre attività economiche				✓
PROGRAMMAZIONE STRATEGICA, PIANIFICAZIONE E GESTIONE INVESTIMENTI	Proposta del Piano Regolatore Portuale (PRP)	✓			
	Proposta del Piano Operativo Triennale (POT)	✓			
	Adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP)	✓		✓	
	Adozione del Piano Operativo Triennale (POT)	✓		✓	
	Rapporti con stakeholder istituzionali/pubblici per allineamento alle strategie portuali		✓		
	Programmazione strategica infrastrutturale	-	-	-	-
	Finanziamento delle Opere		✓		
REGOLAZIONE E GESTIONE CONTROLLI	Realizzazione delle Opere	✓			
	Regolazione dei controlli			✓	
	Esecuzione dei controlli			✓	
	Coordinamento funzionale dei controlli	-	-	-	-

Figura 46 - Modello di Governance

Andando ad analizzare nel dettaglio le funzioni e le relative caratteristiche che compongono l'attuale modello di *Governance* italiano è possibile evidenziare come il MIT possiede centralmente la **funzione di regolazione** delle autorizzazioni mentre la regolazione delle concessioni, in virtù del mancato decreto attuativo ministeriale, è di fatto nella prassi, stabilita a livello locale dalle Autorità Portuali.

In relazione alla **funzione di indirizzo e coordinamento gestionale** è possibile rilevare che le Autorità Portuali amministrano in modo diretto le aree e i beni del demanio marittimo mediante concessioni e autorizzazioni, mentre le imprese private e i concessionari delle aree portuali, individuati con procedure non discriminatorie ed aperte ad imprese nazionali ed estere, svolgono le attività portuali in senso stretto e i servizi portuali.

Analizzando la funzione di **Gestione operativa** emerge che le Autorità Portuali possono costituire o partecipare a società esercenti attività accessorie e strumentali rispetto ai predetti compiti istituzionali, fermo restando, comunque, il divieto di esercitare, sia direttamente che tramite partecipazioni societarie, le operazioni portuali e quelle ad esse strettamente connesse.

Relativamente alla **Programmazione strategica e alla pianificazione e gestione degli investimenti** è importante evidenziare che nell'attuale modello la pianificazione e realizzazione degli investimenti portuali è svolta a livello locale con l'utilizzo di tre strumenti:

- il **Piano Regolatore Portuale (PRP)** che consente la definizione del perimetro e dell'assetto delle aree portuali e l'individuazione delle connessioni stradali e ferroviarie. La procedura di autorizzazione del PRP risulta eccessivamente complessa a causa della numerosità degli enti coinvolti (Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, sindacati e rappresentanze imprenditoriali) e per l'iter di approvazione molto lungo (adozione da parte del Comitato Portuale, intesa con i Comuni interessati, parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavoratori Pubblici, nullaosta in materia di compatibilità ambientale, approvazione finale da parte della Regione). Le tempistiche di autorizzazione, che variano sensibilmente da Comune a Comune, presentano in generale, un elevato grado di indeterminatezza;
- il **Piano Operativo Triennale (POT)** attraverso il quale vengono definite le strategie di sviluppo delle attività portuali e degli interventi (infrastrutturali e non) funzionali agli obiettivi del PRP. La procedura di autorizzazione del POT risulta eccessivamente complessa a causa della numerosità degli enti coinvolti (Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, sindacati e rappresentanze imprenditoriali) e per l'iter

di approvazione molto lungo (Definizione del documento sulla base degli indirizzi emersi dal Comitato Portuale, Partecipazione al processo delle Amministrazioni statali e locali e degli operatori economici interessati);

- le **Gare pubbliche** utilizzate per la selezione dei fornitori per l'esecuzione delle opere di investimento.

Per quanto riguarda le **funzioni di regolazione e gestione dei controlli sulla merce** emerge che attualmente tutti i controlli svolti dagli Enti preposti a tale attività non risultano coordinati tra loro ma espletati separatamente da ventitré attori istituzionali/pubblici producendo elevati effetti di ridondanza e impatti sull'efficienza operativa. Le regole (tipologia, numero e modalità dei controlli) nonostante notevolmente impattanti sulle tempistiche di svolgimento del ciclo di *import-export* portuale sono di esclusiva competenza dei singoli Enti sui quali l'Autorità Portuale non ha, di fatto, potere di controllo né di gestione.

Il modello di *Governance* finora descritto dovrebbe garantire l'efficace mantenimento e sviluppo della dotazione infrastrutturale e l'espletamento, corretto (in conformità a leggi nazionali e comunitarie) ed efficiente (tempi di attraversamento brevi), dell'intero ciclo logistico portuale. Il raggiungimento di tali finalità in Italia, risulta particolarmente complesso per una elevata presenza di differenti attori sia istituzionali/pubblici che privati nella gestione operativa (come mostrato in figura) e infrastrutturale.

Infatti, in aggiunta alle Autorità Portuali con le funzioni descritte, alle imprese di servizio/ compagnie portuali/agenzie portuali affidatarie dello svolgimento dei servizi portuali e agli Enti responsabili dei controlli (tra i principali per numerosità di controlli: Agenzie delle Dogane, Sanità Marittima, Ministero delle Politiche Agricole e Forestali, ...) ci sono molteplici ulteriori attori coinvolti nell'espletamento operativo del ciclo logistico portuale, tra cui i principali:

- **Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori** incaricati dello svolgimento dei Servizi Tecnico Nautici;
- **Imprese ferroviarie** deputate alla fornitura del servizio di trasporto ferroviario;
- **Gestori di manovre ferroviarie** (talvolta gestiti da società differenti dal Gestore Infrastruttura o Impresa ferroviaria, con impatti in termini di efficienza della catena logistica);
- **Operatori dell'autotrasporto;**

- Spedizionieri;

- ...

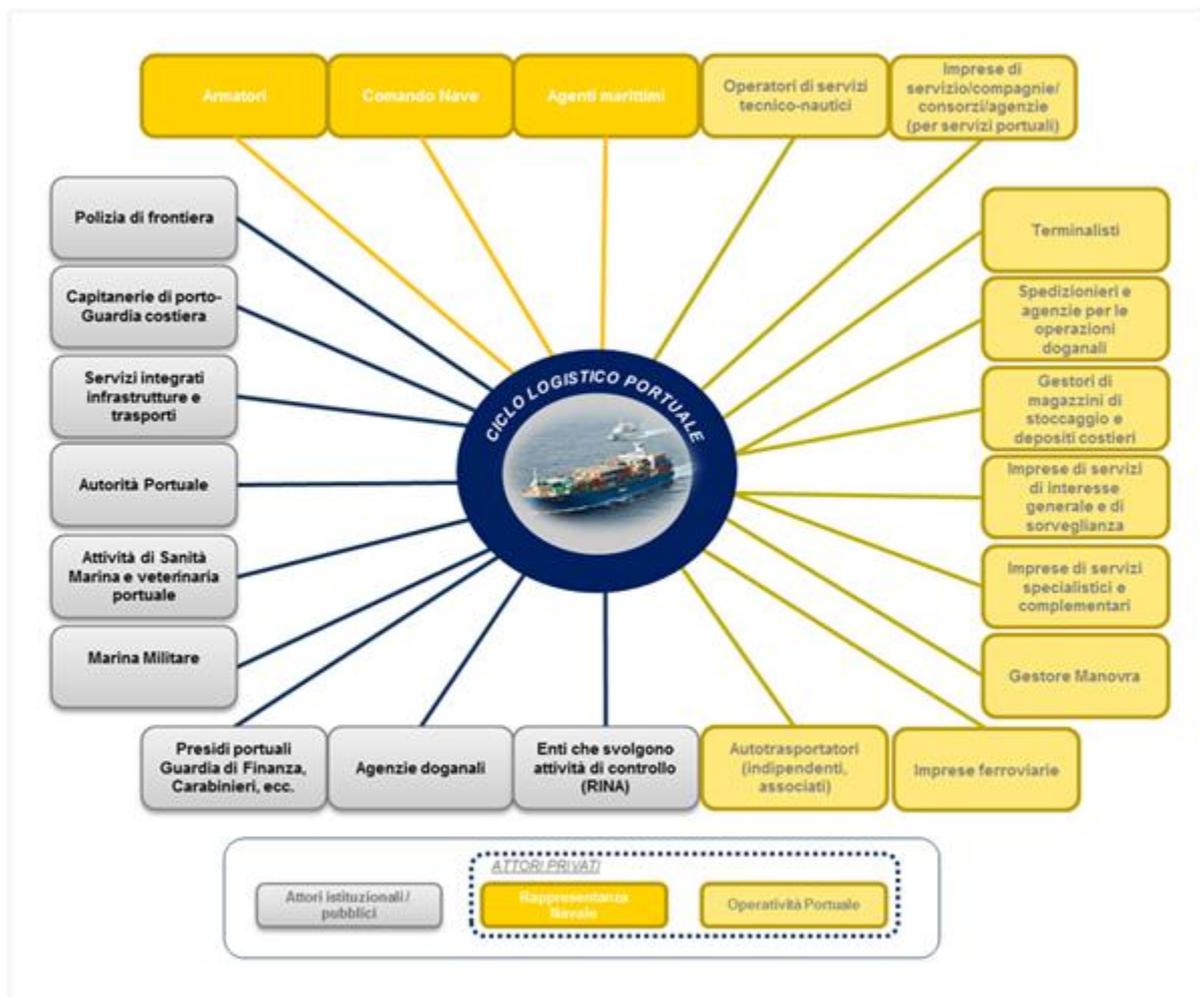


Figura 47 - Attori del modello di *Governance* italiano - Elaborazione su Ambrosetti

In conclusione, l'elevata complessità del ciclo portuale sia nella fase di realizzazione/gestione operativa che nella fase di programmazione degli interventi è causata dall'obbligatorietà di sottoporre al vaglio di un consistente numero di attori le decisioni di indirizzo delle Autorità Portuali.

Partendo dalle funzioni del modello di *Governance* e considerando gli aspetti derivanti dalla gestione operativa del ciclo logistico portuale e dalla programmazione e gestione di opere di investimento infrastrutturale delle aree portuali, è stato elaborato uno **schema di modello operativo sintetico** (vedi figura seguente).

Dall'analisi del modello operativo italiano si evidenzia come l'Autorità Portuale gestisce con concessioni e autorizzazioni le attività portuali a livello locale, sebbene con **modalità concessorie non uniformi e non proprie di un libero mercato** (per effetto combinato di molteplici fattori: assenza del Decreto ministeriale attuativo, mancanza di regolamentazione del fine concessione che incrementa il *lock* in verso i Terminalisti storici, ...) e un **assetto organizzativo del lavoro portuale articolato e non completamente liberalizzato** in quanto ancora ancorato a schemi passati (Imprese di servizio, Consorzi/Agenzie). Si evidenzia, inoltre che sebbene l'Autorità Portuale debba coordinare le operazioni portuali e gli attori che operano nel porto, di fatto **non sono disciplinati rapporti funzionali o di scopotra** i diversi enti che operano sia centralmente che sul territorio **per la gestione dei controlli** (e quindi degli Enti di competenza). **Non sono disciplinati** neanche **modus operandi funzionali per la gestione efficace degli scambi intermodali, del decongestionamento dei piazzali e della gestione degli spazi** (che riguardano gli altri attori coinvolti nel ciclo portuale). Infine sul versante degli investimenti, **sono disciplinati gli iter autorizzativi dei PRP e POT per i confronti con gli Enti locali, ma non è istituito un modello operativo per una programmazione organica portuale, ferroviaria, autostradale e interportuale** tra i diversi enti e società che operano sia centralmente che sul territorio.

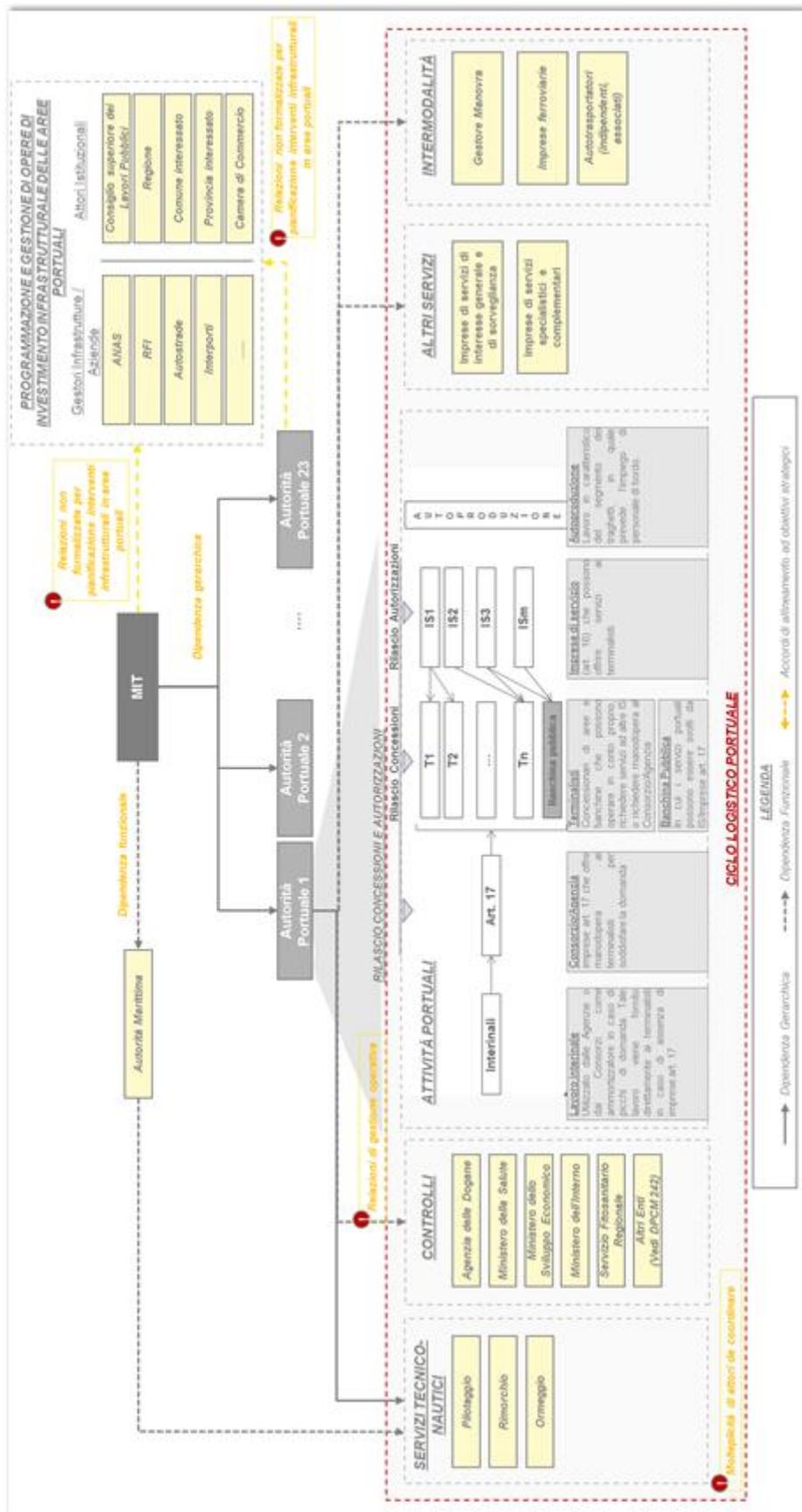


Figura 48 - Modello Operativo Italiano per la gestione della Portualità

Complessivamente dalla disamina effettuata i vantaggi dell'attuale modello di *Governance* possono essere definiti in:

- **applicazione di logiche di mercato seppur regolato** (mediante Concessioni e Autorizzazioni) con l'affidamento delle aree e della gestione dei servizi portuali rispettivamente a Terminalisti (Art. 18 Legge 84/94) e Imprese Portuali (Art.16 Legge 84/94);
- **facilitazione nei rapporti con gli enti locali, grazie alla presenza territoriale;**
- **conoscenza/proattività nella gestione delle problematiche di carattere locale operativo**, grazie alla presenza territoriale;

I principali svantaggi sono invece connessi a:

- **elevata frammentazione e scarso coordinamento degli operatori portuali;**
- **limitata autonomia funzionale** data alle Autorità Portuali, dovuta principalmente a:
  - ✓ il processo decisionale influenzato dalla partecipazione di numerosi soggetti rende più complesso comporre interessi spesso contrastanti (con impatti sui tempi di approvazione dei Piani Regolatori Portuali);
  - ✓ la complessità del processo di nomina dei presidenti delle Autorità Portuali;
  - ✓ la difficoltà, in presenza di altri soggetti con funzioni autonome, di esercitare il ruolo di coordinamento attribuito alle Autorità Portuali dalla legge 84/1994;
- **limitata autonomia finanziaria** data alle Autorità Portuali;
- **assenza di regolamentazione del “fine concessione”**, con conseguenti richieste di rinnovi anticipati/blocco degli investimenti (con impatti sull'efficienza operativa) da parte dei Terminalisti affidatari;
- **difficoltà di creare e gestire dal basso progetti di investimento integrati**, non disponendo di funzioni giuridiche e strumenti per promuovere efficacemente ed effettuare una programmazione integrata multimodale trainando gli altri soggetti interessati (gestore infrastruttura ferroviaria, stradale, ...).

3.....L

**A STRATEGIA**

**3.1 L'analisi SWOT dell'intero sistema portuale nazionale**

PUNTI DI FORZA		PUNTI DI DEBOLEZZA	
 <b>TRASVERSALI</b>	Posizione strategica nel Mediterraneo, su importanti rotte di traffico merci (Asia-Europa 21 mln TEU) <sup>1</sup> e crocieristico	Congestionamento dei porti per inefficiente ed incerto <i>last mile</i> ferro e strada); elevati tempi, oneri e numero di interlocutori dei procedimenti di import/export; elevati costi dei servizi della catena logistica (pilotaggio, rimorchio, manovra, etc.)	
 <b>GATEWAY</b>	Rilevanza del bacino produttivo industriale e di consumo del nord Italia e vicinanza alla Catchment area europea	Carenza di spazi per ulteriore ampliamento della superficie dei terminali portuali, non compensata da efficiente ricorso all'intermodalità	
 <b>TRANSHIPMENT</b>	Assenza di vincoli di capacità infrastrutturali	Alto costo del lavoro rispetto a competitor internazionali (Nord Africa)	
 <b>RINFUSE SECCHIE</b>	Molteplicità di filiere industriali alimentanti, distribuite sul territorio nazionale	Frammentazione dell'offerta terminalistica eccetto che per grandi impianti/centrali elettriche	
 <b>RINFUSE LIQUIDE</b>	Elevato know-how in presenza stabile di impianti di origine/destinazione di prodotti raffinati	Lentezza nell'attivazione di nuove opportunità da riconversione	
 <b>RO-RO</b>	Facilità di attivazione dei servizi in un contesto di opportunità distribuite sul territorio per scambi domestici e nel Mediterraneo	Mancanza di collegamenti efficienti con la rete autostradale	
 <b>TRAFFICO PASSEGGERI</b>	Domanda forte su alcune relazioni consolidate (stretto di Messina, collegamenti con Sardegna)	Necessità di miglioramenti nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferro/ aereo)	
 <b>CROCIERE</b>	Numerosità di destinazioni di alto livello di attrattività	Scarsa capacità commerciale verso le compagnie armatoriali e limitata intermodalità	
OPPORTUNITÀ		MINACCE	
 <b>TRASVERSALI</b>	Crescita dei traffici marittimi nel Mediterraneo ed elevato numero di corridoi europei, ricettori di fondi per incrementare la qualità dei servizi e ridurre i costi logistici	Alto numero di competitor sui settori con maggiori trend di crescita	
 <b>GATEWAY</b>	Crescita traffici container con i Paesi in via di sviluppo ; allargamento catchment area a paesi ricchi (Alpi) ed economie crescenti (centro-est Europa)	Politiche restrittive ai transiti alpini e «dumping normativo» da parte dei porti del Nord (su controlli)	
 <b>TRANSHIPMENT</b>	Allargamento catchment area a paesi ricchi (Alpi) ed economie crescenti (centro-est Europa)	Apertura nuove rotte (Panama e Rotta Artica) e partnership strategiche tra AP straniere che escludano l'Italia (alleanze orizzontali)	
 <b>RINFUSE SECCHIE</b>	Crescita selettiva su specifiche filiere (grano, soia, ...)	Riduzione della domanda interna di materie prime	
 <b>RINFUSE LIQUIDE</b>	Crescita del mercato LNG , legata a rigassificazione, immissione nella rete gas nazionale e deposito/ stoccaggio per distribuzione carburante	Calo raffinazione ITA determinato da bassa redditività e spostamento raffinazione verso paesi produttori	
 <b>RO-RO</b>	Crescita dei traffici Intramed e politiche comunitarie per l'incentivazione dello sviluppo delle Autostrade del Mare	Volatilità del segmento dovuta alla presenza di incentivi (evoluzione del sistema ecobonus)	
 <b>TRAFFICO PASSEGGERI</b>	Aumento della domanda del settore turistico	Altre modalità (low cost aeronautico)	
 <b>CROCIERE</b>	Aumento della domanda del settore crocieristico	Cambi di rotte stabiliti dagli armatori	

Al fine di consolidare l'analisi del settore in modo da costruire correttamente le strategie di rilancio e di prospettiva, è stato sviluppato un quadro interpretativo che individua le criticità e i vincoli attuali del sistema, ma anche le sue potenzialità e/o gli elementi concorrenziali.

E' stata quindi approfondita un'analisi **SWOT** sia **trasversale** (relativamente a tutti gli ambiti portuali) sia **per segmenti** (analizzando i differenti comparti di domanda), che evidenzia i punti di forza e di debolezza così come le opportunità e le minacce del sistema portuale nazionale.

Per quanto riguarda il **sistema portuale e logistico** nel suo complesso, il principale *punto di forza* risiede nella sua posizione geografica al centro del Mediterraneo, che colloca l'Italia strategicamente lungo importanti rotte di traffico merci (Asia - Europa<sup>27</sup> o Nord Africa – Europa che, come è stato evidenziato in fase di analisi, mostrano un trend in crescita) e crocieristico.

I *punti di debolezza* si caratterizzano principalmente in termini di **inefficienza**, con un impatto considerevole su costi e tempi di transito: tale inefficienza è direttamente collegata al cosiddetto *ultimo miglio* lato terra (soprattutto ferroviario), alla numerosità e variabilità degli interlocutori necessari ai processi di *import/export*, nonché agli elevati costi dei servizi di supporto alle navi (in particolare i servizi tecnico nautici).

L'assenza di *big player* (operatori con importanti quote di mercato in Italia e all'estero) è tra gli elementi chiave di debolezza sistemica che hanno consentito una fuga di flussi di trasporto merci dai porti nazionali a favore di porti Nordeuropei.

Crescita dei traffici marittimi nel Mediterraneo ed elevato numero di corridoi europei, ricettori di fondi per incrementare la qualità dei servizi e ridurre i costi logistici da un lato e elevato numero di competitor sui settori con maggiori trend di crescita dall'altro rappresentano rispettivamente opportunità e minacce principali.

Il segmento **container gateway** vedeva i suoi punti di forza e opportunità di ulteriore crescita la rilevanza del bacino produttivo industriale e di consumo del nord Italia e una buona vicinanza alla cosiddetta "*catchment area europea*<sup>28</sup>", altrettanto significativa dal punto di

---

<sup>27</sup> 21 milioni di TEU secondo World Shipping Council.

<sup>28</sup> Per mercato contendibile si intende un'area nella quale il differenziale di costo di trasporto sostenuto movimentando le merci via Nord o via Sud sia inferiore al 25%. Su questa porzione di mercato, che si colloca a cavallo dell'arco alpino e comprende alcune tra le aree economiche più vivaci, si gioca la ridefinizione degli equilibri a livello europeo (CDP, 2011).

vista produttivo e dei consumi. In particolare la Svizzera, le regioni a sud della Germania, l'Austria e la Repubblica Ceca rappresentano già realtà forti e consolidate, mentre altre aree centrali europee ma ad est (Ungheria, Slovacchia, Serbia, ecc) rappresentano realtà in evoluzione e prossima crescita. Relativamente ai punti di debolezza il settore presenta una carenza di spazi per ulteriori ampliamenti della superficie dei terminal portuali, non compensata da un efficiente ricorso all'intermodalità ferroviaria in grado di liberare le aree lato mare attraverso la movimentazione di quote di traffico significative.

Fra le altre opportunità si deve rilevare la crescita dei traffici container con i Paesi in via di sviluppo (Africa e Mediterraneo in genere) e la continua tendenza alla containerizzazione della merce. Fra le minacce potenziali si segnalano le politiche restrittive ai transiti alpini (dedicate soprattutto alla gomma) e il cosiddetto «dumping normativo» da parte dei porti del Nord Europa che si traduce in una riduzione dei controlli sulla merce in container sia formali che sostanziali.

Sul traffico **container di transhipment** il grande vantaggio nazionale è relativo all'assenza di vincoli di capacità infrastrutturali, con potenzialità adeguate per ricevere il naviglio di maggiori dimensioni. Anche per questo segmento di domanda può svilupparsi l'opportunità di servire indirettamente la citata *catchment area* europea, ampliando il bacino di gravitazione. Fra i punti deboli va ricordato l'alto costo del lavoro rispetto a competitor internazionali in particolare nel Nord Africa, mentre minacce sono possibili da evoluzioni strategiche del trasporto internazionale, ancora non del tutto definite nel loro processo legate all'apertura di nuove rotte (raddoppio di Panama, rotta artica ma anche, in misura minore, collegamenti via terra Europa - Asia) e da *partnership* strategiche tra porti esteri che escludano l'Italia (alleanze orizzontali).

Sulle **rinfuse secche** i punti di forza sono rappresentati dalla molteplice presenza di filiere industriali alimentanti, distribuite sul territorio nazionale, mentre la debolezza risulta dalla frammentazione dell'offerta terminalistica, eccetto che per pochi grandi impianti e le centrali elettriche.

Crescita selettiva su specifiche filiere (grano, soia, ...) e riduzione della domanda interna di materie prime completano il quadro.

Per le **rinfuse liquide** è importante sottolineare l'elevato *know-how* in presenza stabile di impianti di origine/destinazione di prodotti raffinati, mentre le procedure di attivazione di nuove opportunità di riconversione risultano lente e di difficile applicabilità.

Vi è una forte opportunità di crescita nel mercato **LNG**, legata da un lato agli investimenti per la rigassificazione e conseguente immissione nella rete gas nazionale (investimenti di maggiore entità), dall'altro alla creazione di una diffusa rete di distribuzione e deposito/stoccaggio di LNG (le opportunità oggi riguardano il settore dello *shipping* come risposte alle direttive europee in materia ma in futuro potrebbero riguardare il settore dell'autotrazione). Nel settore *oil*, si conferma la tendenza al calo dell'attività di raffinazione nazionale determinata dalla bassa redditività e dallo spostamento di tale attività verso i paesi produttori.

Per quanto riguarda il traffico **Ro-Ro**, la sua forza è rappresentata dalla forte presenza di operatori nazionali, la competenza, oltre che la facilità di attivazione dei servizi in un contesto di opportunità distribuite sul territorio per scambi domestici e internazionali.

La crescita dei traffici intramediterranei e le politiche comunitarie per l'incentivazione dello sviluppo delle Autostrade del Mare rappresentano importanti opportunità nel settore. Un ulteriore fattore incentivante è la possibile acquisizione di quota parte di tale traffico (semirimorchi) da parte della ferrovia a valle dell'adeguamento delle sagome lungo i corridoi TEN-T. Rischi sono collegati alla competizione modale (incertezza delle politiche incentivanti, controlli su rispetto regole). In diversi casi va segnalata inoltre una carenza di collegamenti efficienti con la rete autostradale.

Il **traffico passeggeri** presenta un'elevata domanda su alcune relazioni consolidate (stretto di Messina, collegamenti con la Sardegna) ma una necessità di miglioramento nei servizi di terra e nei collegamenti con altre modalità di trasporto (ferrovia/aereo). Le opportunità sono date dall'aumento della domanda del settore turistico, mentre le minacce dipendono dallo sviluppo di settori concorrenti ed in particolare del *lowcost* aeronautico.

Per le **crociere** è molto importante la numerosità di destinazioni ad alto livello di attrattività turistica, ideali per le crociere mediterranee, seconde nel mercato solo a quelle caraibiche, in un contesto di generale crescita della domanda.

Vi è peraltro una scarsa capacità commerciale nei confronti delle compagnie armatoriali che decidono anche in larga autonomia le rotte e le strategie da percorrere oltre a una limitata

intermodalità che rimane da consolidare sia relativamente alla ferrovia che all'aereo (*fly&cruise*).

In conclusione, l'analisi SWOT prodotta, combinata con le analisi di dettaglio di domanda e offerta portuale e logistica evidenzia alcuni aspetti critici che in qualche modo rappresentano le *ratio* per la quale è richiesto il Piano. Emerge anche dalle consultazioni degli ultimi mesi, dai lavori del Comitato, dagli Stati generali, dai dati messi a disposizione dall'Agenzia delle Dogane, che il sistema portuale e logistico sconta un gap di competitività nei confronti dei sistemi concorrenti, testimoniato dal debole andamento dei traffici gestiti negli ultimi anni. Questo rischia di tradursi in una marginalità del sistema Italia rispetto ad altre economie europee, rischio che necessita un'azione forte di contrasto. Non ultimo, il sistema dei controlli e delle procedure necessita di uno snellimento specie per favorire le esportazioni che di fatto incrementano il valore aggiunto della produzione nazionale e di conseguenza il PIL, ma anche per evitare il fenomeno della fuga della merce importata e dell'utilizzo di altri scali concorrenti, legato soprattutto ad aspetti fiscali e di diversa applicazione di regolamenti comuni, ma anche ad organizzazione logistica e scelte degli operatori che preferiscono sistemi che offrono maggiori garanzie (per qualità dei servizi, costi, tempi, modalità di trasporto disponibile, capacità di movimentazione).

Emergono d'altro canto grandi opportunità, i traffici container che attraversano il Mediterraneo, gli scambi intra-Med, i flussi turistici, l'attenzione alle tematiche ambientali e la necessità di rispondere offrendo servizi di qualità.

Agganciarsi ai settori a maggiore potenziale e adottare un approccio logistico integrato, che elimini i *bottleneck* locali e di sistema, infrastrutturali e procedurali, lato mare e lato terra, in grado di garantire regole certe e tempi certi, un nuovo sistema di governance degli ambiti logistici (o delle Autorità Portuali), investimenti selezionati e orientati alla domanda effettiva di trasporto e logistica, declinata per filiera, diventa il principio ispiratore del Piano. In questo modo sono raggiungibili obiettivi di attrattività del sistema Italia (crescita traffico, investimenti, turismo crocieristico, tutti con relativo indotto), di incremento di efficienza dei processi materiali e immateriali, di riduzione dei costi per l'economia nazionale, a beneficio delle aziende che si trovano a competere in mercato globale.

## 3.2 Vision e strategia

### 3.2.1 La nuova *vision* portuale e logistica italiana

La *vision* e gli obiettivi strategici relativi alla portualità e alla logistica italiana rappresentano la vera novità nonché la chiave interpretativa del Piano e sono frutto di una **lettura congiunta** dei tre obiettivi indicati come prioritari dall'art. 29 comma 1 della Legge 164 dell'11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 dell'11 settembre 2014 "Sblocca Italia" – "*migliorare la competitività del sistema portuale e logistico*", "*agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone*", "*agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci*"), dell'analisi sui *trend* evolutivi di mercato, della posizione di competitività italiana nel settore e della rilevanza che si ritiene rappresenti il settore per il Paese, sia per gli impatti in termini di PIL e di occupazione, sia per il tessuto produttivo italiano.

*La portualità e la logistica italiane, intendono porsi come un asse per lo sviluppo dell'Italia accrescendo ulteriormente sul mercato domestico delle merci il ruolo di efficiente supporto al tessuto produttivo ed industriale del Paese e proponendosi concretamente e gradualmente, sul mercato internazionale dei container sulle rotte di traffico Est-Ovest, come piattaforma logistico-portuale evoluta del Mediterraneo valorizzando la posizione geografica strategica, l'interconnessione modale e l'innovazione tecnologica e telematica.*

*Sulle rotte medio brevi intende consolidare il ruolo delle autostrade del mare in un'ottica di catena logistica integrata, supportata lato terra da una forte politica di supporto all'utilizzo della ferrovia.*

*La portualità e la logistica italiane, vogliono proporsi sul mercato domestico e internazionale dei passeggeri come porta d'ingresso al patrimonio naturalistico e artistico culturale del Paese.*

### 3.2.2 Le linee strategiche

La nuova *vision* sulla portualità e la logistica del Paese si traduce nelle seguenti **linee strategiche**:

- **Valorizzare la posizione geografica competitiva** nel Mediterraneo e la presenza sul territorio italiano di **quattro corridoi europei** mediante un **approccio** di mercato sia di sviluppo di offerta articolato nel **breve e medio-lungo periodo**;
- **Consolidare la posizione di leadership di riferimento** per i **traffici marittimi del Mediterraneo** mediante:
  - ✓ consolidamento di alleanze strategiche con grandi compagnie di *shipping* e *multi transport operator* (MTO) e accordi istituzionali con Paesi esteri di rilevanza strategica
  - ✓ l'articolazione di un'**offerta** di mercato **completa**, efficace e moderna su tutti i segmenti: container, rinfuse, Ro-Ro, trasporto passeggeri e crociere; promuovendo il potenziale di **differenziazione** (sviluppo di **nuovi prodotti/servizi** che caratterizzino l'offerta italiana per elevati livelli di qualità);
- **Implementare un modello operativo correlato** alle dinamiche dei **flussi di domanda**, che migliori l'**efficienza**, la **cooperazione**, la **gestione end-to-end** del processo di *import-export*, il **knowhow** logistico del Paese e che ragioni in una logica di offerta basata su **bacini** di rilievo;
- Favorire la **coesione economica, sociale e territoriale** integrandosi con la **politica regionale** dell'UE e in particolare, con le linee strategiche del PON Infrastrutture e Reti 2014/2020, che persegue l'obiettivo di migliorare la mobilità delle merci e delle persone nelle regioni meno sviluppate<sup>29</sup> (Campania, Calabria, Puglia, Sicilia, Basilicata);
- **Favorire lo sviluppo portuale e logistico in logica di sostenibilità ambientale**: rispetto della normativa e dei limiti nella pianificazione (es. GIZC), *modalshift* da strada ad autostrade del mare e ferrovia, strategie per l'efficienza energetica e la riduzione dell'impatto dei porti, la riduzione dell'inquinamento da carburanti marini (LNG) e l'elettrificazione delle banchine;
- **Ricerca modalità di investimento coordinato e in logica di profittabilità economica** ed industriale, attraverso una combinazione efficace ed efficiente di finanziamenti pubblici, nazionali e comunitari, e di investimenti privati;

---

<sup>29</sup> L'art. 90, co. 2, del Reg (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 dicembre 2013 definisce regioni meno sviluppate, quelle il cui PIL pro capite è inferiore al 75 % della media del PIL dell'UE-27;

Per rendere concrete e misurabili le linee strategiche l'Italia si pone tre **obiettivi strategici** da perseguire nell'orizzonte di piano:

- **Attrazione di nuovi investimenti;**
- **Crescita dei traffici;**
- **Riduzione dei costi della logistica e recupero efficienza di sistema.**



Figura 49 – Gli obiettivi strategici

### 3.3 Gli obiettivi strategici

#### 3.3.1 Obiettivo attrazione di nuovi investimenti

Il Piano si pone come obiettivo strategico di attrazione di nuovi investimenti un **incremento sostanziale degli investimenti privati nel settore portuale e logistico**:

- Attrazione investimenti privati (sia italiani che esteri) che dovrebbero coprire una quota crescente dei costi di **realizzazione** (minimo 40% in valore al 2025) degli **interventi infrastrutturali materiali e immateriali digitali in logica di redditività industriale** che incrementino il potere competitivo del Paese riducendo l'onere finanziario pubblico;
- Attrazione investimenti privati esteri diretti di **integrazione verticale per garantire efficienza sulle principali filiere italiane più promettenti (macchinari, agroalimentare, automotive, tessile/moda, mobili/arredamento)**;

- Attrazione investimenti diretti di **gruppi industriali esteri**, per incrementare lo svolgimento di operazioni logistiche nel territorio italiano **iniettando di conseguenza *knowhow* logistico** aziendale nel tessuto imprenditoriale italiano;
- Miglioramento della capacità di attrazione dei **finanziamenti comunitari** disponibili con un incremento in valore del 20% al 2025.

Il perseguimento di questo obiettivo strategico è in grado di promuovere oltre che lo sviluppo del settore portuale e logistico anche lo sviluppo di settori affini o collegati innescando un **circuito virtuoso sul fronte economico allargato e non solo di settore**. Questo circolo virtuoso impatterebbe favorevolmente sulla crescita dimensionale delle aziende coinvolte, sull'innovazione tecnologica (sovrastrutturale e digitale), sull'incremento del turismo correlato al trasporto passeggeri e alle crociere, sull'internazionalizzazione delle aziende e sul relativo inserimento nella *global valuechain* e nell'R&D.

In particolare, l'attrazione di nuovi investimenti esteri, fornirebbe un contributo all'**apertura della società italiana**, anche nel solco di una tradizione quale ad esempio, quella armatoriale nazionale, che rappresenta uno dei settori più attrezzati nel mercato globale internazionale.

### 3.3.2 Obiettivo crescita traffici

In termini di crescita dei traffici, il Piano si pone obiettivi molto ambiziosi rispetto ai *trend* tendenziali di crescita dei singoli segmenti stimati per l'Italia (par.3.3.2.1). Il Piano considera indispensabile un'elevata ambizione per agganciare le importanti prospettive di crescita complessiva dei traffici previste nel Mediterraneo e per imprimere un impulso positivo all'incremento della competitività nazionale.

Degli otto segmenti di mercato considerati, quattro sono stati individuati come ad alto potenziale, e sono stati fissati, su questi, obiettivi di crescita più ambiziosi:

- il segmento **container** (differenziando la strategia per *gatewaye transhipment*);
- il segmento **Ro-Roe** delle **autostrade del mare**;
- il segmento delle **crociere**.

I quattro segmenti sono stati selezionati tenendo conto di una serie di fattori:

- il potenziale implicito legato alla crescita storica e tendenziale della domanda;
- le strategie di concentrazione dei traffici operate dalle *shipping companies* come effetto delle evoluzioni del naviglio (grandi navi);

- la crescita della containerizzazione;
- il valore aggiunto prodotto, in particolare come effetto indiretto e indotto;
- il *know-how* e la presenza di operatori nazionali in grado di catalizzare l'andamento della domanda;
- gli obiettivi fissati dall'Unione Europea di riduzione delle emissioni e sviluppo delle autostrade del mare.

Gli obiettivi quantitativi complessivi sui traffici del Piano sono riassunti nella seguente tabella.

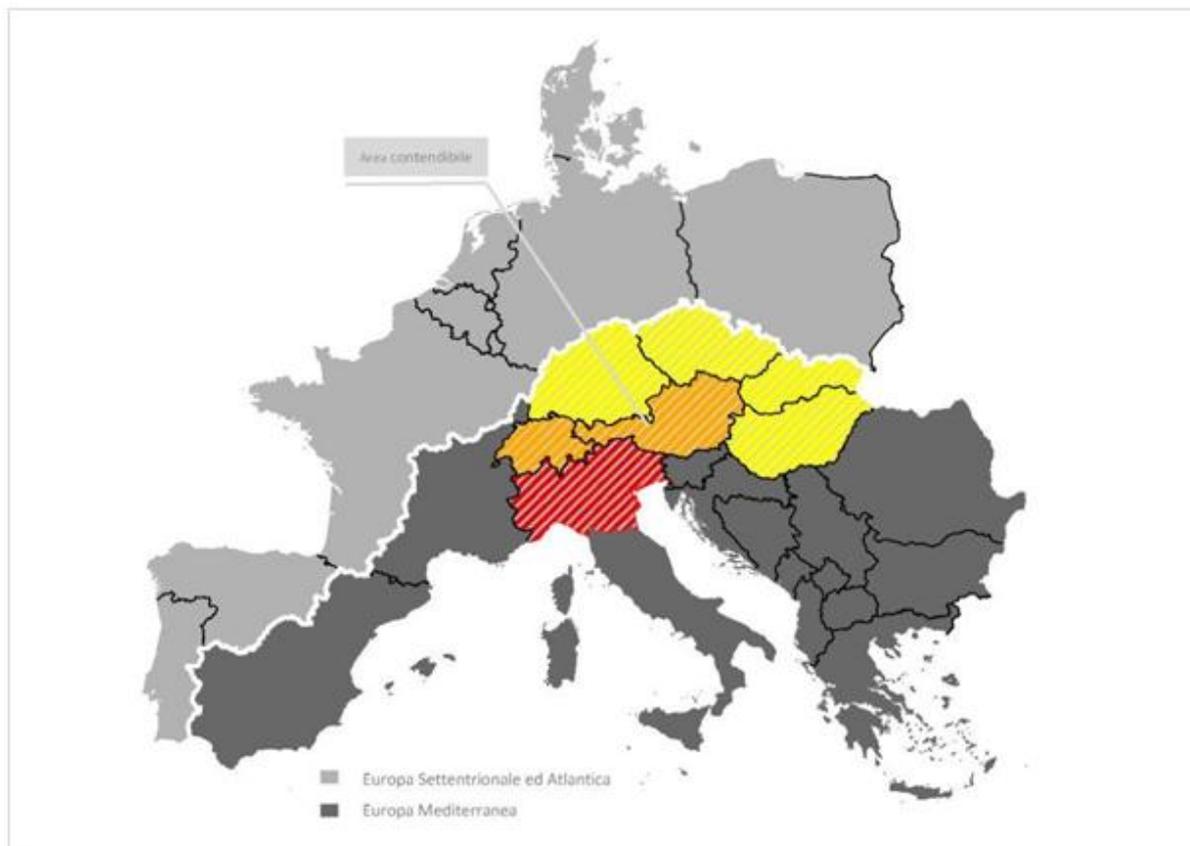
Segmento	Volumi 2013	Target 2020	Target 2030	Trend evolutivo (Cagr 2013-2030)
<i>Gateway</i>	6,1Mln TEU	8,3-9,1Mln TEU	12,8– 16,1 Mln TEU	+ [4,4-5,9]%
<i>Transshipment</i>	4,0 Mln TEU	6,0-6,6Mln TEU	8,5 – 10,6 Mln TEU	+ [6,1-7,5]%
<b>Ro-Ro</b>	75,0 Mln ton	82-87Mln ton	100-110 Mln t	+ [1,7- 2,3]%
<b>Rinfuse Secche</b>	71,5 Mln ton	65-75 Mln ton	65-75 Mln ton	inv.
<b>Rinfuse Liquide</b>	174,8 Mln ton	165-180 Mln ton	165-180 Mln ton	inv.
<b>General Cargo</b>	22,0 Mln ton	20-25 Mln ton	20-25 Mln ton	inv.
<b>Trasporto Passeggeri</b>	39,35 Mln pax	40-42 Mln pax	44-46 mln pax	+ [0-1,0]%
<b>Crociere</b>	11,2 Mln pax	14,8-16,9Mln pax	19,9-27,5 Mln pax	+ [3,4-5,4]%

**Tabella 3 - Obiettivi di traffico per segmento di mercato al 2020e al 2030**

Il target obiettivo della domanda **Container Gateways** si compone di quattro fattori di rilievo, indispensabili al raggiungimento del quantitativo di domanda individuato:

- **crescita** della domanda ad oggi già soddisfatta sulla base di un andamento **tendenziale**, prevalentemente legato alle attività *import-export* delle aziende nazionali;
- **crescita** dell'**importanza** e della **centralità** dell'**industria logistica** (attrazione investimenti per attività logistiche, centri di distribuzione Europei e Mediterranei) derivante dalla crescita aggiuntiva del commercio estero per effetto di una maggiore competitività del sistema Paese;

- **recupero di domanda** generata da bacini **nazionali** che oggi transita attraverso **altri sistemi portuali**. Tipicamente è la domanda generata dalle aree del nord Italia (in rosso nell'immagine seguente) che utilizza i porti del *Northern Range* e che ad oggi è stimata in quantitativi variabili tra **0,4 e 1,2 milioni di TEU/annui** confermati anche dai dati elaborati dall'Agenzia delle Dogane che segnalano una elevata quota di importazioni intracomunitarie di merce di origine extra UE;
- **allargamento della *catchment area*** italiana ad aree contendibili oggi non servite, se non in misura minore, dai porti italiani. Si tratta di **aree *landlocked* (Regione Alpina ed Europa Centro Orientale)** la cui accessibilità al mare dipende fortemente dalle **caratteristiche delle connessioni logistiche ai porti marittimi**, condizioni oggi **favorevoli ad altri porti** (es.: *Northern Range*, *Koper* in Adriatico). **Potenziale stimabile** ad oggi in circa **5 Milioni di TEU**. Quest'ultima indicazione presuppone che vengano soddisfatte una serie di condizioni vantaggiose rispetto alle soluzioni adottate attualmente (tempi e costi del transito portuale, qualità delle infrastrutture, numerosità dei controlli, chiarezza e certezza della normativa e della sua applicazione). Dal punto di vista infrastrutturale le opere in corso di realizzazione (valichi alpini e investimenti ferroviari per il miglioramento delle sagome e delle linee sugli archi appenninici) consentono nel medio periodo un incremento della qualità e della capacità dell'infrastruttura.



**Figura 50- Illustrazione delle aree contendibili**

Il target obiettivo della domanda **Container Transshipment** è quantificabile come *market share* acquisibile trattandosi di un segmento ad elevata contendibilità. Gli obiettivi massimi di traffico indicati sono riferibili ad un'acquisizione di *market share* pari al **20%** e **25%** agli **anni obiettivo 2020-2030**.

I target di crescita dei traffici per i Container sono stati identificati mediante ipotesi su ciascuna delle componenti di crescita, come evidenziato nella Figura 51.

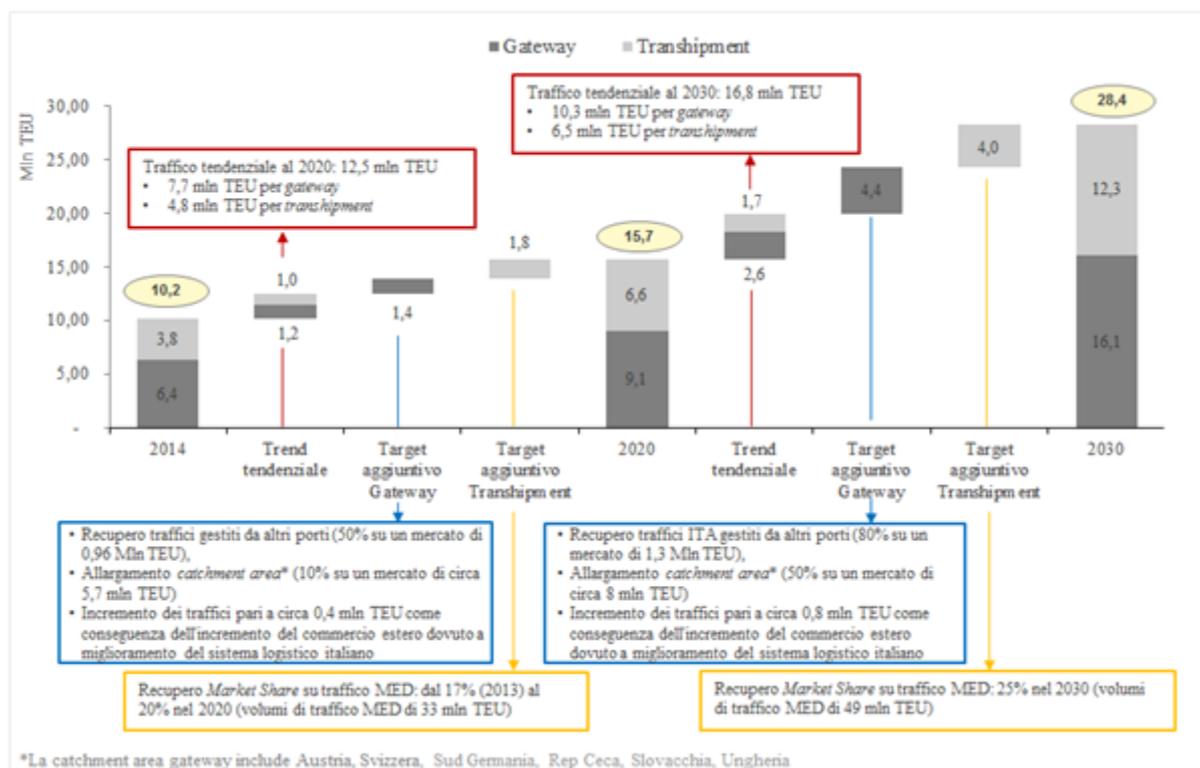


Figura 51 - Target segmentati per la crescita dei settori container Gateway e Transshipment nel breve e medio periodo

Nella strategia vengono indicate alcune azioni che possono favorire la crescita degli investimenti e l'attrazione di domanda. Una valutazione ulteriore su quali effetti potrebbero avere in concreto andrebbe fatta interpellando potenziali investitori (terminalisti). Il target obiettivo della domanda **Ro-Ro** è fissato considerando lo sviluppo di due aree di domanda:

- **cabotaggio nazionale**, che vede ancora margini inespressi in particolare per i trasporti nord-sud;
- **cabotaggio internazionale** per gli scambi con la sponda sud del Mediterraneo verso la quale sono in intensificazione *export* ed *import*.

Il target obiettivo della domanda **crocieristica** è fissato considerando, i forti *trend* di crescita nazionali e mediterranei degli storici e previsionali, l'incremento della domanda di *home port* che ne consegue e la domanda turistica italiana prevista in crescita.

### 3.3.2.1 Geopolitica degli obiettivi di crescita dei traffici

Gli **obiettivi target** di traffico sui segmenti prioritari, sono **declinati a livello territoriale e temporale** considerando i *driver* della domanda, l'attuale dotazione infrastrutturale disponibile e quella in corso di realizzazione ed il potenziale inespresso.

Per il segmento dei **container gateway** considerata, la forte correlazione della domanda alle dinamiche di produzione e consumo che vedono la prevalenza delle aree settentrionali (vedi par.2.6.2.1) e le forti dinamiche di concentrazione degli operatori di mercato (vedi par.2.5c) che fanno propendere verso una concentrazione su grandi bacini di servizio, sono definiti tre target molto ambiziosi:

- due bacini prevalenti Nord Tirreno (Savona, Genova, La Spezia, e Livorno) e Nord Adriatico (Ravenna, Venezia e Trieste) per una strategia di sviluppo nel breve-medio periodo con obiettivi di traffico ambiziosi fortemente legati ai fattori indicati in precedenza ed in particolare al processo di allargamento della *catchement* area che deve svilupparsi già nel breve periodo, anche attraverso accordi commerciali:
  - ✓ **Bacino Nord Tirreno:** 5,6Mln TEU al 2020e 9,1Mln TEU al 2030;
  - ✓ **Bacino Nord Adriatico:** 2,2Mln TEU al 2020e 5,3 Mln TEU al 2030.
- un bacino dell'area meridionale (Taranto e Napoli come poli principali, Augusta come polo regionale<sup>30</sup>) che nel medio periodo mediante interventi infrastrutturali può esprimere le potenzialità del sistema portuale e logistico con obiettivi di traffico:
  - ✓ **Bacino Sud:** 1,3Mln TEU al 2020e 1,7Mln TEU al 2030.

Dal punto di vista dei singoli bacini si prevede che:

- nel bacino **Nord Tirreno, Genova e La Spezia** continuino a rappresentare i porti *leader* quanto a traffico attratto. Il nuovo terminal di Savona costituisce nel breve periodo un'opportunità per l'accoglimento di grandi navi. I potenziamenti in corso nei porti di Genova, La Spezia e Livorno dovrebbero consentire di gestire la domanda in crescita per i prossimi anni. Il porto di Genova, a seguito della realizzazione della nuova diga foranea rappresenta la maggiore opportunità per ulteriori espansioni in grado di rispondere alla crescita della domanda, se accompagnata da investimenti lato terra per infrastrutture di adduzione e adeguati spazi retroportuali;
- nel bacino **Nord Adriatico**, il porto di **Trieste** rappresenta il porto *leader* in quanto a traffici e in quanto a potenzialità di accoglimento navi di maggiori dimensioni. Nel medio periodo i potenziamenti previsti nei vari porti (**Ravenna, Trieste e Venezia**, ampliamento

---

<sup>30</sup> Considerando anche il miglioramento infrastrutturale previsto con la velocizzazione della linea ferroviaria Bicocca-Targia che collega Augusta a Catania, opera finanziata in corso nella programmazione nazionale (PON).

terminal di Marghera) consentono di soddisfare la crescita tendenziale della domanda. Un forte impulso della domanda determinato dal recupero di quote di mercato ed allargamento della *catchment* area come fissati dagli obiettivi del Piano (condizionati all'attivazione di forti azioni di incentivo all'attrazione della domanda), potrebbe richiedere nel lungo periodo la realizzazione di ulteriori potenziamenti infrastrutturali;

- nel bacino **Sud**, pur non evidenziando forti discontinuità nella crescita della domanda, il ruolo prevalente determinato dalla domanda del proprio *hinterland* è attribuibile a **Napoli**. **Taranto** dovrà soprattutto nel medio periodo recuperare centralità agganciandosi da un lato al traffico *transshipment* (vedi sotto) dall'altro al corridoio Adriatico come rete di terra in grado di allargare il proprio *hinterland*.

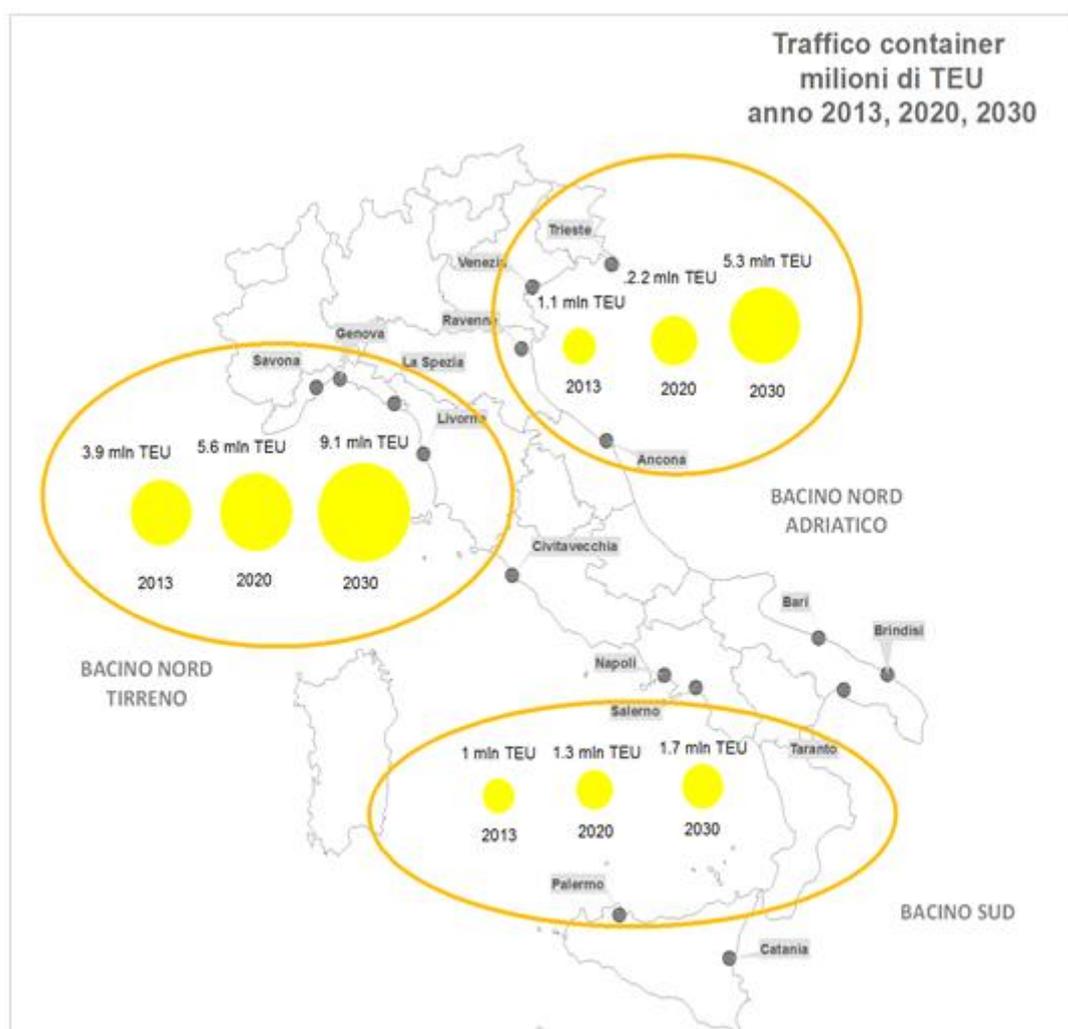


Figura 52 - Traffici container gateway per bacino 2013 e target al 2020e al 2030

Per il segmento del **container transhipment**, gli scali dell'area meridionale rappresentano il traino della crescita, con un ambizioso obiettivo:

- ✓ **Bacino Sud:** 6,6 Mln TEU al 2020 e 12,3 Mln TEU al 2030.

Per quanto riguarda le opportunità per i singoli porti, **Gioia Tauro** dovrebbe continuare a rappresentare il porto *leader*. Il ruolo di **Cagliari** dovrebbe rimanere subalterno a Gioia Tauro, mentre opportunità di rilancio sono individuabili per il porto di Taranto che accanto alla prevalente funzione di *transhipment*, possiede una quota non trascurabile di traffico *gateway* legato all'economia regionale.

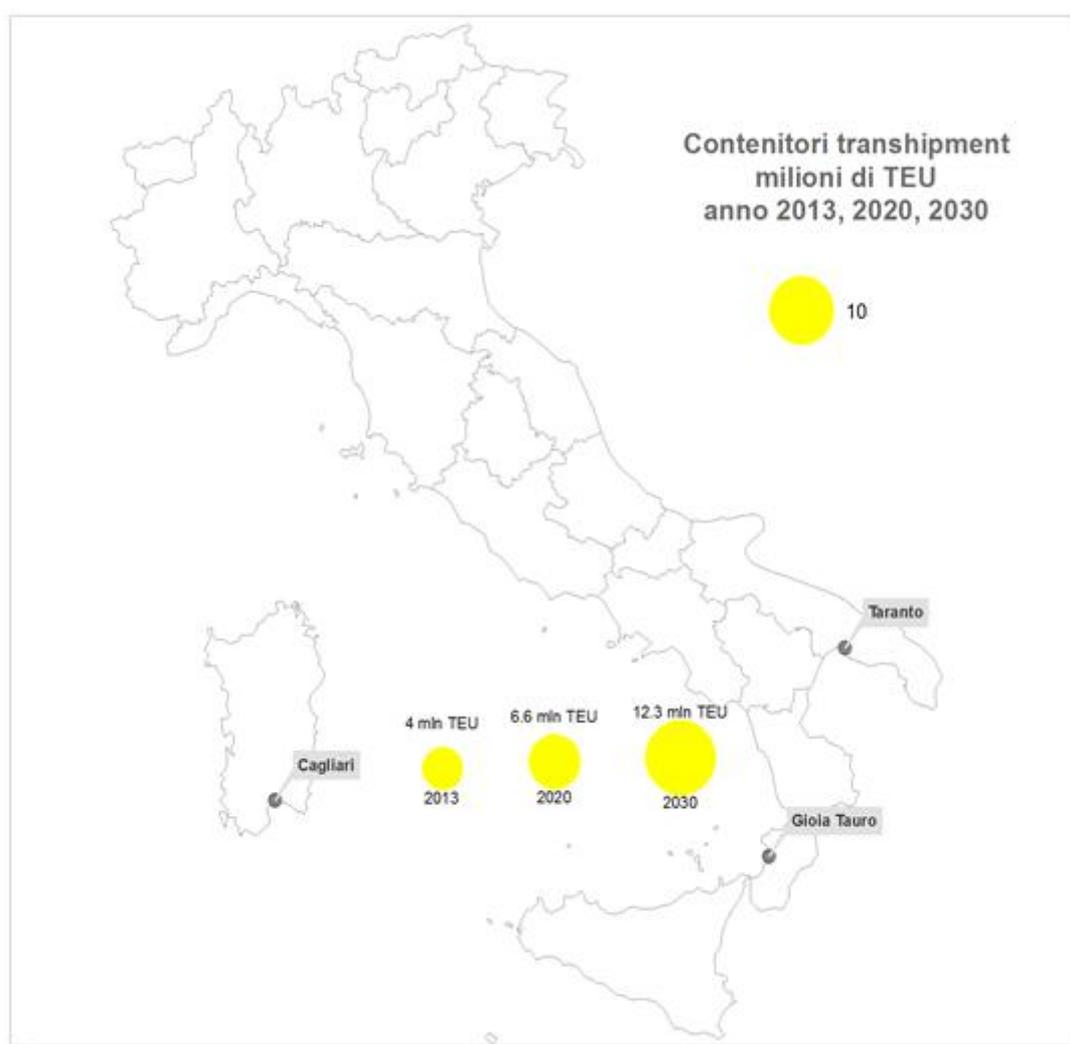


Figura 53 - Traffici container *transhipment* per bacino 2013 e target al 2020e al 2030

Per il segmento dei **Ro-Ro** la declinazione degli obiettivi di traffico complessivi di +9,6 Mln ton al 2020 e +30,8 Mln ton al 2030, vede tre funzioni principali per i bacini territoriali:

- ✓ il Bacino Nord Tirreno (Genova e Livorno scali principali): per lo sviluppo delle relazioni con le isole, l'Europa occidentale e il Mediterraneo meridionale;
- ✓ i Bacini Sud Tirreno e Isole (Napoli, Salerno e Civitavecchia oltre a porti siculi e sardi): per lo sviluppo delle relazioni di continuità territoriale, con l'Europa occidentale e con il Mediterraneo meridionale.
- ✓ i Bacini Adriatico e Ionico (abbastanza caratterizzati per tipologia di traffico, con Trieste unico polo per relazioni con Turchia): per lo sviluppo delle relazioni con la Grecia, la Turchia, i Balcani e il Mediterraneo orientale.

Il potenziale di crescita dipende fortemente dalla domanda generata nell'*hinterland* e dalla capacità di attrarre flussi in transito già oggi parte rilevante dei traffici (scambi Grecia-Turchia con paesi Centro-Nord Europa). Rispetto alla geografia degli scambi attuale, il bacino adriatico potrebbe avere opportunità di crescita maggiori legate agli scambi con Grecia, Turchia da un lato e dall'attivazione di servizi con il Mediterraneo orientale dall'altro.

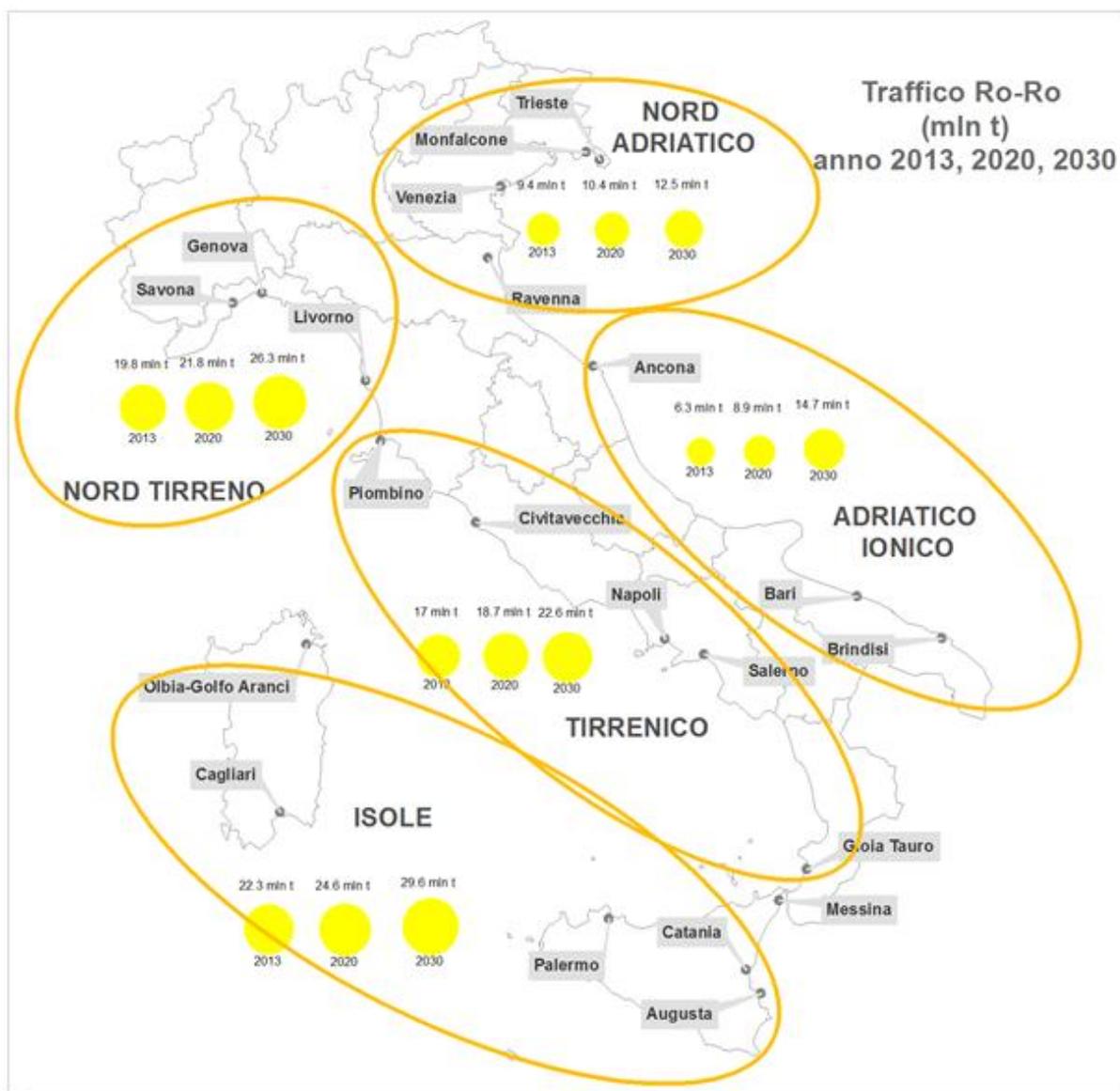


Figura 54 - Traffici Ro-Ro al 2020 e 2030 per bacino

Per il segmento delle **crociere**, la declinazione degli obiettivi di traffico complessivi di +4,6Mln pax al 2020e +12,5 Mln pax al 2030, vede, a partire dal breve periodo, un forte contributo soprattutto degli **home porte** delle destinazioni a **più forte valenza turistica** individuando:

- ✓ prioritariamente: **Civitavecchia, Venezia, Napoli, Genova e Savona**
- ✓ secondariamente: **La Spezia, Livorno, Palermo, Messina e Bari.**

Il lancio di nuovi itinerari crocieristici che valorizzino oltre alle città d'arte anche le principali mete balneari del sud Italia (Puglia e Calabria) e delle Isole, può rappresentare elemento di crescita dei traffici.

La forte rilevanza del settore per le principali località turistiche (Roma, Venezia, Firenze in primis) richiede che vengano adottate misure per l'accoglienza delle navi negli scali portuali di riferimento.

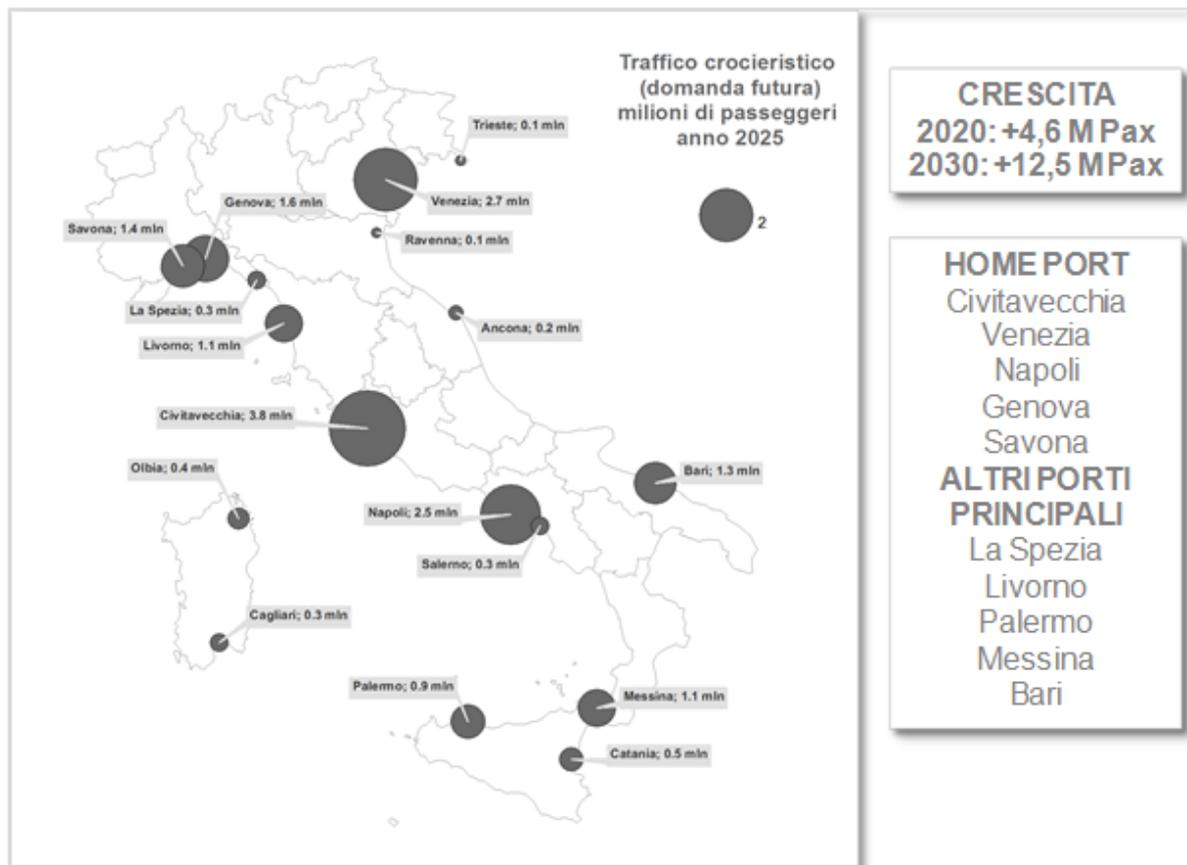


Figura 55 - Traffico crocieristico al 2020 e 2030 per porto

### 3.3.3 Obiettivo efficienza

Il Piano si pone obiettivi di **riduzione dei tempi e dei costi della catena logistico-portuale di import ed export.**

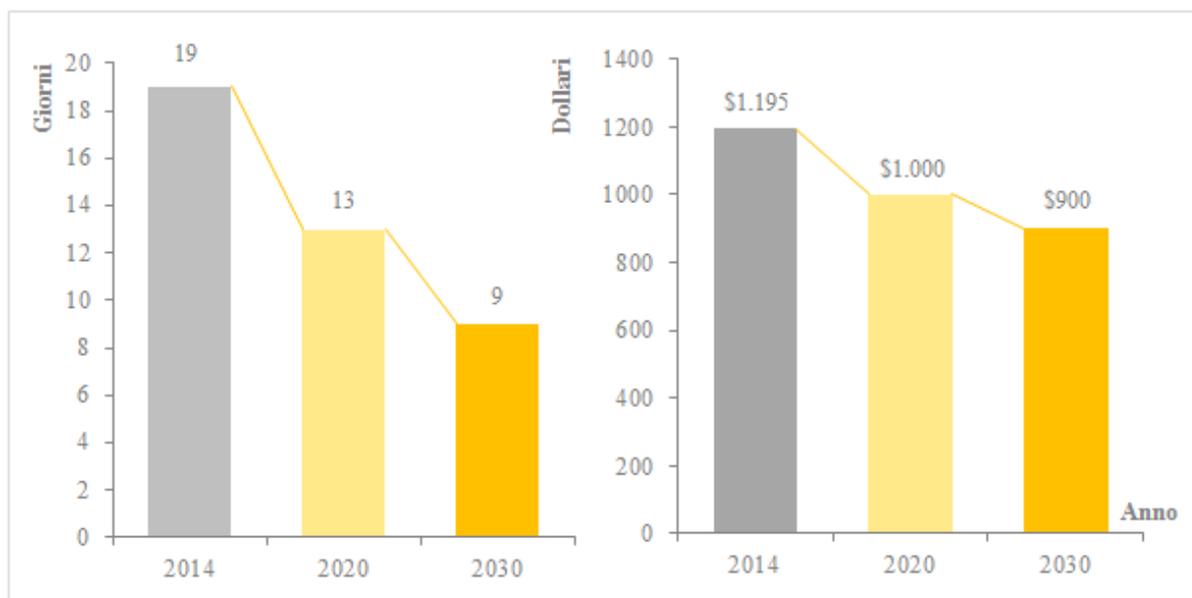
Una quantificazione di massima dell'obiettivo di efficienza può essere condotta sulla base dei dati derivanti dall'indagine *Doing Business2015* della *World Bank* pur tenendo conto delle rettifiche metodologiche proposte dall'Italia in sede internazionale.

In assenza di altre fonti documentali complete relative alla misurazione delle tempistiche effettive del processo di import-export marittimo, tale dato consente comparazioni internazionali e quindi di fornire una misurazione dei miglioramenti ottenibili.

In aggiunta, indagini specifiche e ricerche condotte ad esempio da Banca d'Italia, seppur con carattere qualitativo, confermano, in linea con il rapporto internazionale, una diffusa percezione da parte degli operatori del settore di lungaggini operative e burocratiche, incertezze dei tempi di uscita dal porto ed elevati costi comparati a realtà estere.

**Il target obiettivo sui tempi** è fissato per garantire l'**allineamento italiano entro il 2030, alle performance di nostri competitor second best in graduatoria** (Germania e Belgio al 2015) che vedono, secondo la World Bank, un completamento del processo di *export* (documentazione, dogana e controlli, movimentazione e trasporto) in 9 giorni. Per il raggiungimento di questo target, è stato fissato un target intermedio pari a 13gg per il 2020.

I target obiettivo per l'*import* seguono quelli definiti per l'*export*, con la riduzione della giornata dedicata al rilascio del certificato di origine per l'*export*.



**Figura 56 - Target obiettivo su tempi (giorni) e costi (\$) di attraversamento della catena logistico-portuale di import - export 2020-2030**

**Il target obiettivo sui costi del ciclo di import-export** è impostato con una **riduzione** rispetto all'attuale rilevazione del **16% al 2020** per arrivare a circa il **25% al 2030**.

L'obiettivo strategico di riduzione dei tempi e dei costi di attraversamento della catena logistico-portuale di *import-export*, ha:

- un **impatto diretto** sul settore, rendendolo più competitivo, rispetto ai concorrenti sia mediterranei che europei, e quindi potenzialmente più attrattivo per nuovi traffici;

- un **impatto indiretto** sull'intero sistema produttivo e sul mercato di consumo, laddove una migliore efficienza del sistema logistico e portuale può tradursi in una riduzione dei costi dell'intera catena logistica e potenzialmente in una riduzione dei costi sui prodotti.

L'implementazione di un sistema efficiente comprende non solo miglioramenti negli aspetti fisici e organizzativi del nodo portuale, ma anche di tutte le tratte che compongono la catena. Gli effetti conseguenti potranno riverberarsi sull'efficienza dell'intero sistema nazionale dei trasporti con benefici in cascata su tutti i modi, senza legami particolari con il sistema logistico nel suo insieme. Si potranno apprezzare effetti sulle reti ed anche sulle aziende di produzione dei servizi di trasporto che potranno ottimizzare i loro fattori di produzione, crescere dimensionalmente e affrontare il mercato europeo ad un livello competitivo più elevato contando su una base di domanda incrementata.

### **3.4 La strategia di posizionamento per segmento**

Le linee strategiche, implementate nei diversi segmenti di mercato tenuto conto degli obiettivi strategici target, ne consentono lo sviluppo lungo l'orizzonte di piano mediante una specifica **strategia di posizionamento** di seguito delineata.

#### **3.4.1 La strategia di posizionamento per il container gateway**

Per il traffico container di destinazione (*gateway*), perseguire nel breve politiche di **differenziazione** mediante la creazione di una offerta portuale e logistica italiana: rinnovata nell'**affidabilità**, nell'**infrastruttura performante** (eliminazione *bottlenecks*) e nell'**efficienza** (tempi e costi competitivi rispetto a scali alternativi); moderna e innovativa nei servizi, attraverso una nuova **offerta telematica a valore aggiunto** (garantita dallo sviluppo di sistemi informatici integrati), in modo da **rinnovare l'immagine italiana nel breve periodo nei bacini a maggior traffico e buona dotazione infrastrutturale complessiva.** Affiancare alla differenziazione, la **valorizzazione** della **posizione geografica**, il perseguimento di mirate **politiche commerciali** (accordi, *partnership*) con le grandi *shipping companies*, spedizionieri e operatori logistici globali, l'**ampliamento** della **capacità infrastrutturale** (dove necessario) nel medio periodo combinando interventi in bacini ad alto traffico e/o in contesti con dotazione infrastrutturale non adeguata. In questo modo, l'obiettivo è quello di incrementare strutturalmente **nel medio periodo la leadership nel Mediterraneo** per il traffico destinato ad altri Paesi continentali e conquistare la posizione di ***second tier*** nel contesto europeo.



Figura 57 – Linee strategiche di posizionamento per il container *gateway*

### 3.4.2 La strategia di posizionamento per il container *transhipment*

Per il *transhipment*, sfruttare **già nel breve periodo** la dotazione infrastrutturale disponibile (adeguata al traffico di grandi navi), il vantaggio competitivo derivante dalla stabilità politica, dalla sicurezza e dalla posizione geografica del Paese e perseguire congiuntamente, una differenziazione dell'offerta con servizi a valore aggiunto e il lancio di un *pricing* competitivo per recuperare una posizione di **leadership nel Mediterraneo**.

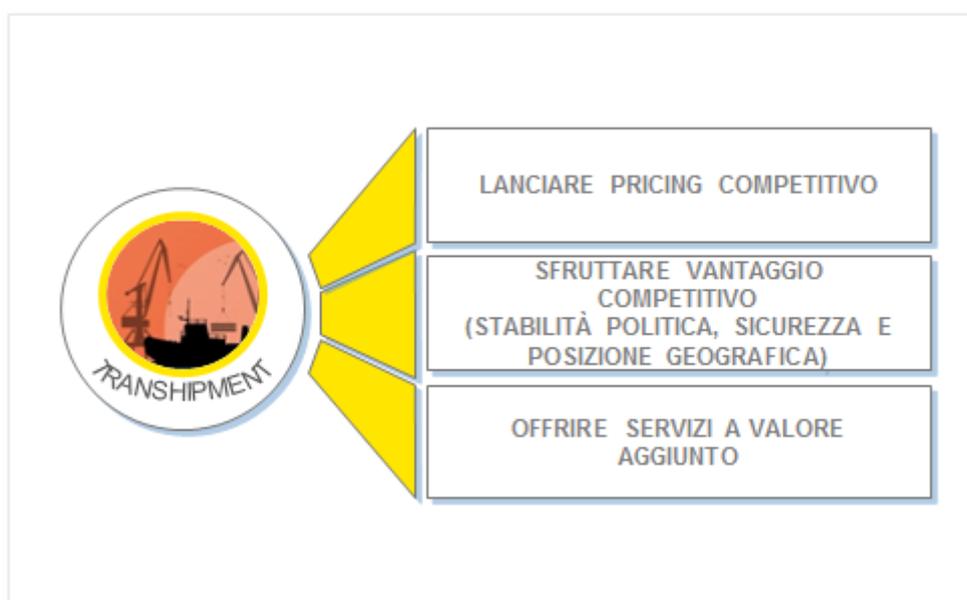


Figura 58 - Linee strategiche di posizionamento per il container *transhipment*

### 3.4.3 La strategia di posizionamento per le rinfuse e i *general cargo*

Per le **rinfuse liquide e secche**, sostenere l'elevato **knowhow italiano** nel settore e politiche di **differenziazione**, fin dal breve-medio periodo, con la predisposizione di una rete di distribuzione e stoccaggio di **gas naturale liquefatto** (per la rigassificazione e l'immissione nella rete gas nazionale e di deposito / stoccaggio per rifornimento carburante al settore dello *shipping* e in prospettiva per utilizzo per autotrazione).

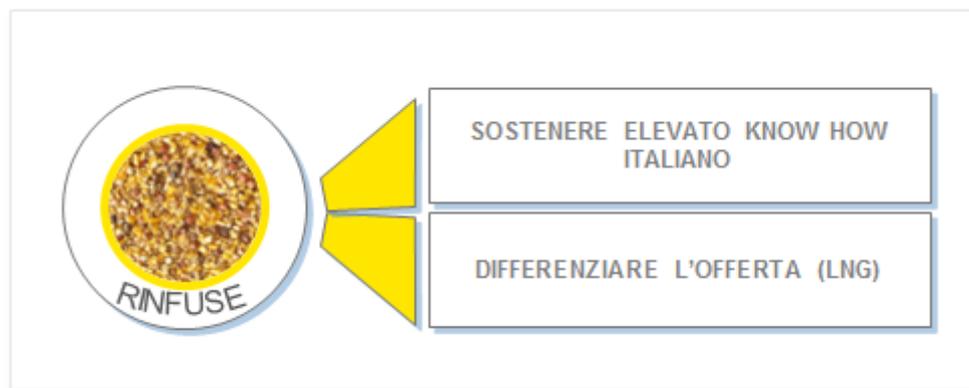


Figura 59 - Linee strategiche di posizionamento per le rinfuse

Per il **general cargo**, promuovere fin dal breve periodo politiche di **efficientamento** delle **filieri industriali** a maggior potenziale.



Figura 60 - Linee strategiche di posizionamento per il *general cargo*

### 3.4.4 La strategia di posizionamento per il Ro-Ro

Per i **Ro-Ro e autostrade del mare**, sul mercato del **cabotaggio nazionale**, accrescere a **partire dal breve periodo** la **gamma** e la **qualità** dei **servizi** offerti e promuovere **politiche di pricing competitive** rispetto alle modalità concorrenti. Per il **mercato internazionale**, **perseguire**, congiuntamente con i settori interessati politiche di **promozione di filiera** a

maggior potenziale come agroalimentare e tessile in cui l'Italia è riconosciuta per i suoi prodotti di elevata qualità; l'effetto di *modalshift* risponde altresì alla strategia di riduzione dell'impatto ambientale. Consolidare la posizione di *leadership* nel mercato.

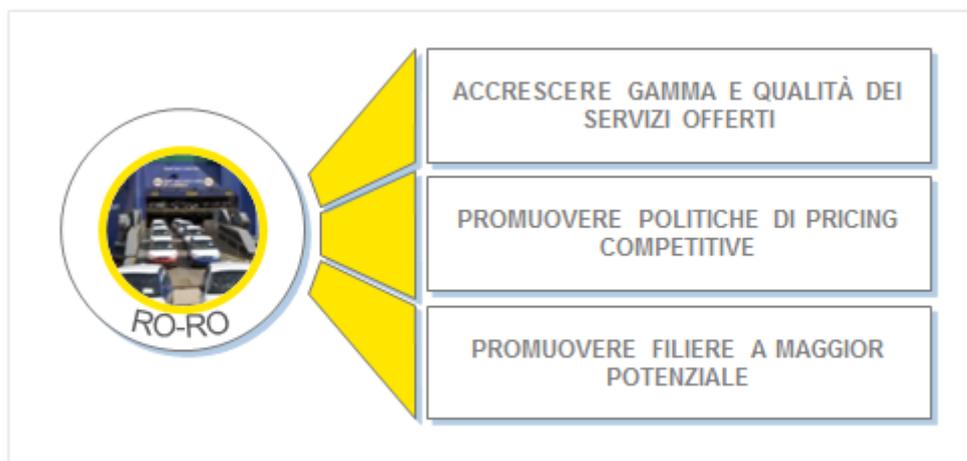


Figura 61 - Linee strategiche di posizionamento per il Ro-Ro

### 3.4.5 La strategia di posizionamento per il trasporto Passeggeri

Per il **trasporto Passeggeri**, **accrescere** la **qualità** dei **servizi** offerti (tempi di attesa e gestione flussi) nel breve periodo mediante l'introduzione di *bundle* di offerta e servizi innovativi anche digitali, e nel medio periodo mediante l'integrazione infrastrutturale con le altre modalità (ferro e aereo) favorendo *bundle* di offerta.



Figura 62 - Linee strategiche di posizionamento per il trasporto Passeggeri

### 3.4.6 La strategia di posizionamento per le crociere

Per le **crociere**, **perseguire** una **politica commerciale** aggressiva per incrementare nel breve – medio periodo il ruolo di *home port* di scali italiani offrendo una gamma di servizi ampia e di qualità, che consolidi la posizione di *first tier nel Mediterraneo*. Perseguire al contempo, **una**

**politica di innovazione** promuovendo, in *partnership* con operatori crocieristici e turistici di rilievo nazionale e internazionale, **nuovi “prodotti crocieristici”** che valorizzino l’offerta mare e turistico culturale italiana rendendola quindi, un punto di riferimento nel Mediterraneo.

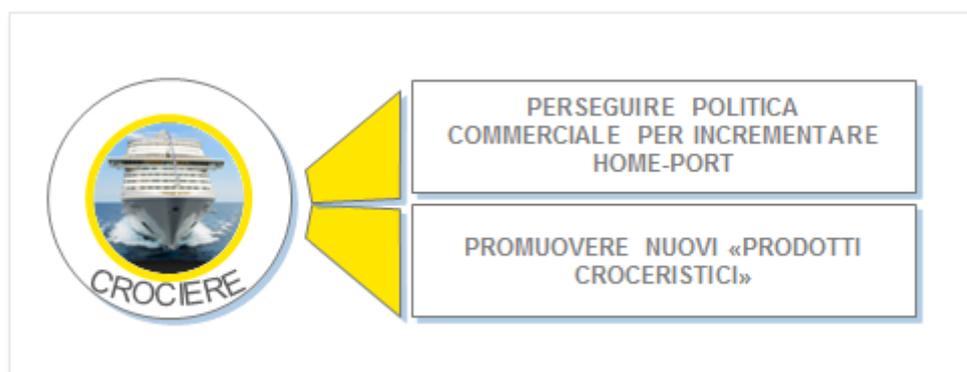


Figura 63 - Linee strategiche di posizionamento per le Crociere

### 3.5 I fattori abilitanti

Per sviluppare il nuovo approccio strategico l’Italia intende fare **leva** principalmente su **otto Fattori Abilitanti (FA)** da graduare nel breve e medio-lungo periodo.



Figura 64 - I fattori abilitanti la strategia portuale-logistica italiana 2014-2030

- FA1: *Semplificazione amministrativa:*** favorire l'adozione legislativa di processi e procedure snelli sia per la realizzazione di opere e lavori infrastrutturali sia per l'espletamento delle formalità amministrative previste per il ciclo di *import - export*;
- FA2: *Rafforzamento infrastrutturale:*** eliminare prioritariamente i *bottlenecks* di nodo (spazi, fondali, ultimo miglio ferro e strada) ad impatto sui segmenti di punta e rafforzare la dotazione infrastrutturale di rete sulle linee merci a maggior impatto;
- FA3: *Tecnologia & Innovazione:*** investiree favorire la diffusione dell'interoperabilità dei sistemi informatici a supporto del processo portuale-logistico perseguendo il paradigma del «once» sia per l'offerta di servizi amministrativi sia per il lancio di nuovi servizi operativi e di trasporto dedicati alla comunità di business;
- FA4: *Promozione internazionale:*** realizzare il nuovo posizionamento italiano attraverso una politica centralizzata di accordi, alleanze e partnership internazionali istituzionali e con operatori privati volti a valorizzare i differenti segmenti di mercato in cui opera l'Italia;
- FA5: *Rafforzamento struttura di decisione:*** implementare un modello di *Governance* che preveda una centralizzazione delle funzioni di indirizzo strategico e di programmazione e selezione degli investimenti infrastrutturali;
- FA6: *Defiscalizzazione:*** promuovere ed attuare politiche di defiscalizzazione per imprimere una spinta dinamica al mercato mediante azioni su IVA e su altre imposte;
- FA7: *Coordinamento e sinergia tra gli attori pubblici:*** promuovere il coordinamento celere ed armonico delle amministrazioni, degli enti e delle società pubbliche coinvolte nel processo operativo di *import-export* o nella realizzazione di strategie infrastrutturali;
- FA8: *Concorrenza e trasparenza:*** sostenere e promuovere iniziative di incremento della concorrenza eliminando rendite di posizione legate a modelli organizzativi derivanti da schemi superati, preservando e garantendo elevati livelli di *safety&security* dei porti italiani ed eque condizioni di mercato per gli investitori privati.

### **3.6 Linee di intervento 2015-2030**

La realizzazione della strategia e il raggiungimento degli obiettivi strategici fissati, passa per l'attivazione di **linee d'intervento specifiche per ciascuno degli otto fattori abilitanti.**

Le linee di intervento sono valutate in base alla necessità/opportunità di attuazione in un orizzonte di breve, medio e lungo periodo, in funzione del livello di complessità realizzativa, e del soggetto attuatore.

Sulla base dei fattori abilitanti sono state definite delle azioni strategiche che si riportano nella tabella seguente:

Fattore abilitante	#	Azione strategica
<b>FA1 - Semplificazione amministrativa</b>	<b>1</b>	Semplificazione delle procedure VIA/VAS/VINCA
	<b>2</b>	Semplificazione delle procedure di dragaggio
	<b>3</b>	Revisione ed armonizzazione delle normative relative ai Piani Regolatori Portuali in termini di standard minimi di tempistiche ed estensione dell'ambito portuale
	<b>4</b>	Semplificazione delle procedure amministrative di ottenimento del titolo di credito
<b>FA2 - Rafforzamento infrastrutturale</b>	<b>5</b>	Adeguamento dotazione infrastrutturale dei porti lato mare
	<b>6</b>	Miglioramento dell'accessibilità lato terra
	<b>7</b>	Miglioramento della logistica lato terra
	<b>8</b>	Realizzazione di infrastrutture per i green port (elettrificazione banchine, energie rinnovabili, ...)
<b>FA3 - Tecnologia &amp; Innovazione</b>	<b>9</b>	Completamento dello Sportello Unico Dei Controlli
	<b>10</b>	Completamento della National Single Window (NSW)
	<b>11</b>	Digitalizzazione della catena logistica e piena integrazione dei servizi
	<b>12</b>	Costituzione di un sistema per il monitoraggio fisico delle merci e dei mezzi di trasporto
<b>FA4 - Promozione internazionale</b>	<b>13</b>	Promozione di marketing strategico del sistema portuale e logistico italiano
	<b>14</b>	Diversificazione del portafoglio di offerta

Fattore abilitante	#	Azione strategica
FA5 - Rafforzamento della Governance	15	Creazione di una cabina di regia con funzioni di indirizzo strategico, coordinamento, Programmazione e monitoraggio unitario degli investimenti
FA6 - Defiscalizzazione	16	Misure di incentivo alla crescita dei traffici
	17	Semplificazione sull'IVA
	18	Esenzione dei concessionari dalla corresponsione di ICI/IMU
	19	Semplificazione su altre imposte
FA7 - Coordinamento e sinergia tra gli attori pubblici	20	Costituzione di un'Autorità Unica Dei Controlli
	21	Regolamentazione della dipendenza funzionale dell'ufficio doganale dal Soggetto preposto dal nuovo modello di governance per la gestione portuale
FA8 - Concorrenza & Trasparenza	22	Concessioni demaniali
	23	Incremento della competitività del lavoro portuale
	24	Servizi Tecnico-Nautici

**Tabella 4 - Azioni strategiche**

Le singole azioni strategiche costituiscono un insieme organico, abilitante il raggiungimento degli ambiziosi *target* di traffico del piano, che presenta differenti impatti sui diversi segmenti di mercato.



Figura 65 – Livello di impatto delle azioni sui segmenti

### **3.6.1 Piano delle azioni**

Le azioni strategiche sono sviluppate in un orizzonte di breve e medio periodo per garantire il raggiungimento dei target obiettivo. È inoltre, stato ipotizzato un *crash program*, costituito da azioni di brevissimo periodo, che mira a creare un volano per l'intero piano.

		BREVE - MEDIO PERIODO																
		CRASH PROGRAM BREVE PERIODO		BREVE PERIODO						MEDIO PERIODO								
#	Azione	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
F A B I L I T À N A V I G L I A N T E	FA1 - Semplificazione amministrativa	1		◆														
		2						◆										
		3							◆									
		4							◆									
	FA2 - Rafforzamento infrastrutturale	5																◆
		6																◆
		7																◆
		8																◆
	FA3 - Tecnologia & Innovazione	9																◆
		10																◆
		11																◆
		12																◆
	FA4 - Promozione internazionale	13																◆
		14																◆
	FA5 - Rafforzamento della Governance	15		◆														
	FA6 - Defiscalizzazione	16		◆														
		17																◆
		18																◆
		19																◆
	FA7 - Coordinamento e sinergia	20		◆														
		21		◆														
	FA8 - Conoscenza & Trasparenza	22		◆														
		23		◆														
		24		◆														

◆ Milestone finale

Figura 66 –Piano delle azioni in anni



4..... L

**E AZIONI**

**4.1 FA1-Semplificazione amministrativa**

Questo capitolo presenta le principali **azioni** del Piano Strategico **finalizzate a semplificare il quadro normativo e le procedure amministrative**, che attualmente rappresentano un freno agli investimenti strategici ed all’attrazione della domanda. Le azioni riguardano la **facilitazione** sotto il profilo normativo **dell’esecuzione di opere di investimento strategiche** e lo **snellimento del complesso sistema di procedimenti prodromici e contestuali del ciclo portuale e logistico di import ed export**.

<b>Azione 1</b>	<b>SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE VIA/VAS/VINCA</b>
Razionale	<p>Le procedure amministrative di <b>Valutazione Impatto Ambientale (VIA), Valutazione Ambientale Strategica (VAS), Valutazione di Incidenza Ambientale (VIncA)</b> risultano complesse e caratterizzate da lunghi tempi di espletamento, indipendentemente dall’entità del progetto.</p> <p>La procedura di <b>VIA, coinvolge 3 Attori (Proponente, Soggetti Interessati e Autorità Competente)</b> risulta attualmente di una durata complessiva massima compresa tra <u>300 e 360 giorni</u> e si compone di <b>9 fasi</b><sup>31</sup>.</p> <p>La procedura di <b>VAS</b> coinvolge numerosi attori (<b>Autorità Competente, Autorità Procedente, Proponente, Sistema Agenzie Ambientali, ISPRA, Soggetti competenti in materia ambientale</b>), di una durata complessiva di <b>330 giorni</b> e si compone di <b>7 fasi</b><sup>32</sup>.</p> <p>La procedura di <b>VIncA</b> si compone di <b>4 fasi (Verifica, screening per la fattibilità del piano/progetto – 4 attività; Valutazione “appropriata” – 4 attività; Analisi di soluzione alternative – 2 attività; Definizione di misure di</b></p>

<sup>31</sup> (**Verifica di assoggettabilità** – 5 attività entro 90gg; **Realizzazione incontro di Scoping** - 2 attività entro 60gg; **Elaborazione dello Studio di Impatto Ambientale** - include la sola attività di redazione dello studio e della sintesi tecnica; **Presentazione dell’istanza** - 2 attività entro 30gg; **Svolgimento delle consultazioni** - 9 attività; **Valutazione del SIAe degli esiti delle consultazioni; Decisione** - 6 attività; **Informazione dell’attuazione** - 3 attività; e **Attuazione del monitoraggio**)

<sup>32</sup> (**Verifica di assoggettabilità** – 7 attività entro 90gg; **Elaborazione del Rapporto preliminare di Scoping**, - 3 attività entro 90gg; **Elaborazione del Rapporto Ambientale** - 3 attività; **Svolgimento delle consultazioni sulla proposta di piano/programma e sul Rapporto Ambientale** - 3 attività entro 60gg; **Valutazione del piano/programma, del Rapporto Ambientale e degli esiti delle consultazioni** - 3 attività entro 90gg; **Decisione e informazione sulla decisione** – 3 attività con approvazione del piano/programma; **Monitoraggio**)

	<b>compensazione).</b>
Descrizione	Uniformare, mediante intervento legislativo le procedure di approvazione dei progetti del Piano Operativo Triennale portuale alla procedura semplificata prevista per opere in <b>Legge Obiettivo</b> , che prevede per la VIA una <b>riduzione della frammentazione decisoria</b> nella fase iniziale dell'intervento conferendo al CIPE i poteri autorizzativi e <b>anticipando il rilascio dei provvedimenti VIA e l'intesa Stato-Regioni</b> alla fase di progettazione preliminare.
Tempi	<b>Crash program - Breve periodo</b>
Complessità	<b>Media</b> – Intervento di carattere legislativo, in cui sono da considerare le competenze delle Regioni che tramite le assemblee legiferanti sono coinvolte nel processo
Soggetto Attuatore	<b>MATTM e MIT, da ratificare nelle assemblee legislative</b>

<b>Azione 2</b>	<b>SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE DI DRAGAGGIO</b>
Razionale	<p>L'effettuazione dei dragaggi è una delle attività tipiche che consentono di innalzare la capacità ricettiva di un porto. Nel caso italiano si tratta di una priorità sia per la gestione dell'attuale naviglio (l'insabbiamento è un fenomeno che ha peggiorato le condizioni di accesso ad alcuni porti) sia per l'accoglimento, nei porti che saranno individuati, delle navi di ultima generazione (15.000 - 18.000 TEU).</p> <p>I dragaggi (sia di <i>maintenancedredging</i> sia di <i>capital dredging</i>) sono soggetti a particolari vincoli quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ un <b>iter approvativo lungo</b> e che coinvolge molteplici soggetti, iter in cui non sono disciplinati i tempi per l'espletamento;</li> <li>✓ la <b>classificazione dei materiali di escavo assimilati a rifiuti</b>, norma che ne rende molto più complesso e costoso lo smaltimento. Anche soluzioni alternative quali il riempimento di vasche di colmata ha risentito di vincoli operativi (necessità di impermeabilizzazione)</li> <li>✓ <b>la complessità causata</b> da vincoli ambientali dovuti all'ottenimento della denominazione SIN di molti porti italiani, che sebbene abbia garantito un flusso cospicuo di finanziamenti alle Regioni, ha complicato le procedure sui dragaggi (con conseguenze civili e penali), tanto da scoraggiare molti</li> </ul>

	<p>degli enti pubblici competenti a procedere con tali attività.</p>
<p>Descrizione</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Completamento dell'iter del Decreto in corso di approvazione da parte del MATTM per la <b>semplificazione</b> delle <b>attività di immersione in mare dei materiali di escavo</b> (erroneamente definiti in generale rifiuti).</li> <li>✓ <b>Revisione</b> della <b>disciplina</b> della <b>gestione</b> dei <b>sedimenti</b> nelle aree marine ricadenti <b>nei SIN-SIR</b>, finalizzata al raggiungimento di una coerenza giuridica e tecnica della stessa e accompagnata dalla individuazione di nuovi criteri per la definizione di area marina "contaminata", sulla base dell'analisi dell'effettiva pericolosità ambientale e delle migliori tecniche di intervento possibili a costi sostenibili.</li> <li>✓ <b>Consentire il consolidamento e la destinazione a fini produttivi delle vasche di colmata</b>, considerando anche il loro costo per il pubblico erario, anche attraverso palificazioni che ne perforino l'impermeabilizzazione qualora sia dimostrato che non esistono tecniche di consolidamento alternative.</li> <li>✓ Fissare tempi certi per l'approvazione dei progetti di dragaggio e favorire l'<b>effettuazione contestuale delle operazioni di bonifica e di dragaggio</b>.</li> </ul>
<p>Tempi</p>	<p><b>Breve periodo</b></p>
<p>Complessità</p>	<p><b>Media complessità</b> - Intervento di carattere legislativo. Risulta da verificare eventuale presenza di norme regionali.</p>

Soggetto attuatore	<b>MATTM e MIT, da ratificare nelle assemblee legislative</b>
--------------------	---

<b>Azione 3</b>	<b>REVISIONE ED ARMONIZZAZIONE DELLE NORMATIVE RELATIVE AI PIANI REGOLATORI PORTUALI IN TERMINI DI STANDARD MINIMI DI TEMPISTICHE ED ESTENSIONE DELL'AMBITO PORTUALE</b>
Razionale	<p>L'<b>approvazione</b> dei <b>Piani Regolatori Portuali</b> (avente finalità di definizione del perimetro e dell'assetto delle aree portuali e finalità di individuazione delle connessioni stradali e ferroviarie) risulta:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>eccessivamente complessa</b> a causa della numerosità <b>degli enti coinvolti</b> (Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, Regione, Provincia, Comuni interessati, Camera di Commercio, Sindacati e rappresentanze imprenditoriali) <b>e per l'iter di approvazione molto lungo</b> (Adozione da parte del Comitato Portuale, Intesa con i Comuni interessati, Parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavoratori Pubblici, Nullaosta in materia di compatibilità ambientale, Approvazione finale da parte della Regione).</li> <li>✓ avere <b>tempistiche che variano sensibilmente da Comune a Comune</b>, con in generale, un elevato grado di indeterminatezza.</li> </ul> <p>Questi elementi rappresentano un forte ostacolo all'avvio degli investimenti.</p>
Descrizione	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Uniformare e ridurre (proposta: limite a 12 mesi) a livello nazionale le tempistiche di approvazione dei Piani Regolatori portuali</li> <li>✓ Imporre che il PRP approvato comporti il recepimento automatico all'interno degli strumenti urbanistici vigenti (ed in primis del PRG) – tale norma richiede cambiamento legislativo nazionale recepito a livello regionale; le modifiche che dovessero essere richieste al Piano urbanistico saranno esplicitate all'atto dell'approvazione del PRP da parte dell'ente che lo approva.</li> <li>✓ Estendere l'ambito portuale (o, se si preferisce, di distretto logistico-portuale) a tutte le aree, anche non contigue, direttamente funzionali alle attività portuali e di logistica connesse al porto. <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le aree eventualmente attribuite alle AP saranno stabilite dall'ente centrale di pianificazione (in capo al MIT). Tale attribuzione dovrà essere giustificata da: necessità logistiche relative alla gestione dei</li> </ul> </li> </ul>

	<p>traffici, o da criteri di funzionalità legati a forte domanda di scambio tra le due aree interessate (esempio: competenza su area retroportuale dedicata).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Nel caso di un distretto portuale che accorpi più AP anche tra più regioni, deve essere redatto un quadro strategico di riferimento per i PRP.</li> <li>○ Nel caso di circoscrizioni portuali che includono nel PRP Waterfront Urbani e/o porti storici in ambito urbano, aree non più utilizzabili per attività funzionali al porto o interessate da programmi innovativi in corso, l’Autorità procede, con riferimento a tali aree, in accordo con l’Amministrazione Comunale all’individuazione di funzioni compatibili e/o di trasformazione urbana, provvedendosi al riguardo anche mediante strumenti negoziati. In ogni caso, qualora non si pervenga, entro un tempo limite da fissare alla formalizzazione dell’intesa con l’amministrazione comunale, l’Autorità Portuale procederà autonomamente nell’ambito delle proprie competenze di pianificazione.</li> </ul>
Tempi	<b>Breve periodo</b>
Complessità	<b>Media complessità</b> - sui tempi decisionali che possono diventare tassativi con un intervento legislativo (anche delle Regioni), elevata complessità sulla gerarchia dei Piani Regolatori, da modificare sempre via legge
Soggetto Attuatore	<b>MIT</b>

<b>Azione 4</b>	<b>SEMPLIFICAZIONE DELLE PROCEDURE AMMINISTRATIVE DI OTTENIMENTO DEL TITOLO DI CREDITO</b>
Razionale	Nella <b>fase pre-operativa</b> del ciclo di <b>import-export</b> , rientrano le attività necessarie per ottenere il <b>titolo di creditore relativo alla transazione commerciale</b> . Le durate connesse a tali attività da una stima dell’Agenzia delle Dogane, sono di <b>circa 7 gg</b> su un ciclo di import-export complessivo di 18gg(import) - 19 gg (export) <sup>33</sup> .

<sup>33</sup> Le riduzioni di tempi/costi della fase pre-operativa sono state trattate in seno al **Tavolo Strategico nazionale sulla TradeFacilitation**, istituito dal Ministero per lo Sviluppo Economico nel dicembre 2009, la cui attività ha portato, nel febbraio 2011, alla sigla di un **Protocollo di Accordo tra il Ministero stesso e l’ABI per la realizzazione di una piattaforma unica di sistema (International TradeHub – Italia)** a cui hanno poi aderito anche ItalianTrade Agency - ICE, INVITALIA, SIMEST, SACE ed altri soggetti.

Descrizione	<p><b>Promuovere</b> interventi e tavoli di lavoro inter-istituzionali volti alla riduzione delle tempistiche di esecuzione della fase pre-operativa per il rilascio del titolo di credito e alla relativa semplificazione procedurale tramite:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'integrazione in un processo unico delle procedure amministrative erogate dai vari enti di comparto necessarie per le operazioni di import/export;</li> <li>✓ il supporto al marketing internazionale (informazioni, ricerca controparti, contrattualistica, agevolazioni nazionali e sovranazionali, strumenti finanziari, ecc.)</li> <li>✓ il supporto alle fasi di gestione degli impegni economici e dei flussi finanziari delle operazioni attraverso i rapporti con Istituti bancari.</li> </ul>
Tempi	<b>Breve Periodo</b>
Complessità	<b>Media</b>
Soggetto Attuatore	<b>MIT di concerto con MEF e MISE</b>

#### 4.2 FA2 - Rafforzamento infrastrutturale

È un fattore abilitante chiave per **ridurre il gap infrastrutturale del Paese**.

Gli interventi infrastrutturali necessari allo sviluppo di un'offerta in grado di incontrare l'ambiziosa crescita di domanda posta come obiettivo strategico del piano devono rispondere ad una pluralità di criteri:

- coerenza con la programmazione europea: la rete core dei corridoi TEN-T identifica le infrastrutture lineari e puntuali prioritarie.
- adeguamento della dotazione infrastrutturale sull'intera catena, partendo dall'eliminazione dei *bottleneck* puntuali nel breve periodo
- interventi di potenziamento coordinati avendo cura che gli standard di capacità siano analoghi nei diversi anelli della catena (lato mare, lato terra, interconnessioni con le piattaforme logistiche terrestri) nel medio periodo.

Le azioni di seguito indicate evidenziano le caratteristiche principali degli interventi da prevedere nei vari anelli della catena.

<b>Azione 5</b>	<b>ADEGUAMENTO DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DEI PORTI LATO MARE</b>
Razionale	<p>I <b>porti gateway</b> italiani prioritari presentano <b>fondali spesso non adeguati all'accoglimento delle navi di ultima generazione</b> (15-18.000 TEU) ed <b>equipment non adeguato a gestire flussi crescenti</b> di merci. I porti <i>transshipment</i> hanno in generale condizioni di accessibilità marittima migliori. In particolare il porto leader di Gioia Tauro è in grado di accogliere le navi delle maggiori dimensioni in esercizio.</p> <p>Anche i porti <i>gateway</i> di rilevanza regionale necessitano di adeguamenti proporzionati al traffico aggiuntivo previsto.</p>
Descrizione	<p><b>Nei porti gateway <i>transshipment</i> prioritari le condizioni operative minime devono garantire:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'accoglimento di navi da 15-18.000 TEU, per le quali è necessaria la disponibilità di fondali da 16-18 metri .</li> <li>✓ <b>banchine/accosti</b> di lunghezza adeguata alle dimensioni delle navi (lunghezza)</li> <li>✓ <i>equipment</i> per la movimentazione dei container adeguato secondo le dimensioni massime delle navi da gestire (sbraccio gru, portata, tirante aereo)</li> </ul> <p><b>Nei porti gateway di rilevanza regionale, le condizioni minime devono garantire</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'accoglimento di navi da 8.000-10000 TEU per le quali è necessaria la disponibilità di fondali da 12-15 metri</li> <li>✓ <b>banchine/accosti</b> di lunghezza adeguata alle dimensioni delle navi (lunghezza)</li> <li>✓ <i>equipment</i> per la movimentazione dei container adeguato secondo le dimensioni massime delle navi da gestire (sbraccio gru, portata, tirante aereo)</li> </ul>
Tempi	<b>Breve e medio periodo</b> (secondo gli obiettivi di domanda)
Complessità	<b>Alta</b> - Attuazione complessa (dragaggi, e ampliamento banchine) ma semplificata in caso modifiche procedure di approvazione

Soggetto Attuatore	<b>Autorità Portuali e terminalisti</b>
--------------------	---

<b>Azione 6</b>	<b>MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ LATO TERRA</b>
Razionale	<p>I porti <i>gateway</i> prioritari presentano <b>binari di lunghezza limitata e/o distanti dalle banchine e layout dei binari nei piazzali non efficienti</b>, che comportano un maggior numero di manovre con conseguenti maggiori costi e perdita di competitività del servizio.</p> <p>L'accessibilità stradale è meno compromessa anche se forti crescite della domanda richiedono adeguamenti strutturali.</p>
Descrizione	<p><b>Nei porti <i>gateway</i> prioritari:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>gli impianti ferroviari devono garantire</b> l'utilizzo di treni a modulo di <b>750 metri</b>, per i collegamenti con i <i>core corridor</i> della rete TEN-T.</li> <li>✓ è necessario prevedere accessi diretti e separati alle reti stradali di lunga percorrenza in grado di assorbire il traffico aggiuntivo legato alla crescita della domanda.</li> </ul> <p><b>Porti regionali <i>gateway</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'infrastruttura ferroviaria va sviluppata eliminando i <i>bottlenecks</i> ed intervenendo sugli standard ferroviari tenendo conto dell'acrescita e delle caratteristiche della domanda servibile.</li> <li>✓ per i porti collegati alla rete core, è importante che gli interventi siano coerenti con gli standard esistenti sulle reti di adduzione.</li> </ul> <p>Interventi sulle reti stradali sono da prevedere nei casi in cui si verificano condizioni di congestione</p>
Tempi	<b>Breve e Medio periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b> - Attuazione relativamente semplice ad eccezione di alcune procedure di approvazione degli interventi. Lo sviluppo di infrastruttura ferroviaria in porto può richiedere il cambio di layout interno al porto (cambi di destinazione d'uso per aree interessate dai lavori).
Soggetto attuatore	Autorità Portuali e RFI

<b>Azione 7</b>	<b>MIGLIORAMENTO DELLA LOGISTICA LATO TERRA</b>
Razionale	Poche possibilità di ampliamento in particolare per i terminal portuali collocati nei porti storici, ma non solo  Si registrano conseguenti <b>fenomeni di congestione degli spazi nelle aree portuali</b> , non bilanciate da adeguato coordinamento tra porti e aree retroportuali, con impatti negativi sui livelli di servizio offerti dal porto.
Descrizione	<b>Porti gateway prioritari</b>  ✓ Identificare aree logistiche/interportuali che possano fungere da retroporti per i terminal principali;  ✓ Attivare funzioni amministrative portuali nei retroporti (dogane, sanità marittima), e collegamenti ferroviari frequenti in grado di decongestionare le aree portuali.  Adeguaamenti della capacità sulla catena logistica porto-retroporto/interporto (standard ferroviari nei terminal terrestri)
Tempi	<b>Breve-Medio periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b>
Soggetto attuatore	Attuatore principale RFI (per la componente infrastruttura)  Attuatori operativi le Autorità Portuali, gli Interporti/gestori di piattaforme logistiche e in particolare, Trenitalia Cargo o altri potenziali operatori in grado di offrire servizi adeguati (numero carri, tempi, costi) alle capacità e alla domanda accresciute

<b>Azione 8</b>	<b>REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE PER I GREEN PORT (ELETTRIFICAZIONE BANCHINE, ENERGIE RINNOVABILI, ...)</b>
Razionale	<b>Elevare la sostenibilità ambientale dei porti</b> anche attraverso una adeguata strategia energetica di cui beneficerebbero anche le città data l'ubicazione urbana dei porti.  <b>Garantire la compliance</b> alle direttive UE in materia di emissioni (in particolare <b>Direttiva 2002/49/CE</b> su emissioni sonore, <b>Direttiva 2005/33/CE</b> e <b>revisione 2012 su carburanti marini</b> , e la <b>Direttiva 2014/94/UE</b> sulla

	<p><b>realizzazione dell'infrastruttura per i combustibili alternativi</b></p> <p><i>Ulteriori requisiti principali</i> derivano dalle Convenzioni Internazionali (in particolare MARPOL e in misura minore la SOLAS su <i>safety e security</i>).</p>
Descrizione	<p>✓ <b>Definizione di strategie ambientali</b> il più possibile legate a standard riconosciuti a livello internazionale, che identifichino gli obiettivi e diano coerenza alle iniziative intraprese dai singoli porti.</p> <p>✓ <b>Incrementare la dotazione infrastrutturale</b> dei porti dal punto di vista <b>energetico</b> («<i>green port</i>»), e al contempo <b>incentivare la produzione autonoma di energia</b> a vantaggio delle attività portuali e degli stessi territori che li ospitano.</p> <p>✓ <b>Garantire il rispetto dei livelli di emissione</b> sempre più ridotti e compatibili anche del naviglio, dei motori e dei carburanti.</p> <p>✓ <b>Attrezzaggio</b> dei porti alla fornitura di energia coerentemente con gli obiettivi sulle emissioni (alte potenze elettriche, gas, energie alternative)</p> <p>✓ <b>Realizzare infrastrutture per lo stoccaggio e la distribuzione per LNG</b> (tra le soluzioni più praticabili per riduzione tenore zolfo in carburanti).</p> <p>✓ <b>Effettuare interventi volti a limitare emissioni inquinanti e acustiche</b> (efficienza energetica su impiantistica, elettrificazione <i>handling equipment</i>, elettrificazione banchine per consentire l'alimentazione elettrica da terra specie per navi traghetto e navi da crociera).</p> <p>✓ Effettuare interventi volti alla <b>produzione di energia elettrica rinnovabile</b> sfruttando ad esempio energia eolica, o il moto ondoso.</p>
Tempi	<b>Breve-Medio periodo</b>
Complessità	<b>Media</b>
Soggetto attuatore	Autorità Portuali, RFI, terminalisti, ENEL, e altri operatori del settore energy

### 4.3 FA3 - Tecnologia & Innovazione

Questo capitolo presenta le **principali azioni** del **Piano Strategico** finalizzate all'**digitalizzazione della catena logistica** per il **miglioramento dell'offerta amministrativa** e per l'estensione e l'ampliamento dell'**offerta di servizi innovativi** (diffusione del modello *Fast Corridor*) **destinati alla *business community*** ottenibili mediante la piena integrazione dei sistemi informatici disponibili nel rispetto dei profili di sicurezza e di competenza dei diversi soggetto coinvolti.

<b>Azione 9</b>	<b>COMPLETAMENTO DELLO SPORTELLO UNICO DEI CONTROLLI</b>
Razionale	<p>Gli operatori lamentano un <b>sistema, di procedimenti amministrativi prodromici e contestuali all'attività di importazione ed esportazione</b>, da cui si generano i controlli, estremamente <b>complessi per la numerosità dei procedimenti</b> previsti e degli Enti ad essi preposti (23 Enti da DPCM<sup>34</sup>), che si ripercuote sui <b>tempi e sui costi</b> di stazionamento in banchina.</p> <p>Operatori che lavorano su più ambiti portuali lamentano anche un'<b>applicazione difforme sul territorio nazionale</b> dei suddetti controlli, che genera confusione tra gli operatori del settore ed innesca meccanismi di competizione tra i porti.</p> <p>L'esperienza dello <b>Sportello Unico Doganale</b> avviata dall'Agenzia delle Dogane e <u>a cui al momento aderiscono solo altre 3 Amministrazioni</u>, permette di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>omogenizzare</b> a livello nazionale il processo di controllo relativo agli Enti coinvolti;</li> <li>✓ <b>anticipare</b> l'attività di presentazione delle dichiarazioni da parte degli operatori;</li> <li>✓ <b>informatizzare</b> le procedure di controllo (ove possibile);</li> <li>✓ <b>pianificare</b> i controlli fisici;</li> <li>✓ <b>eseguire</b> i controlli di competenza delle altre amministrazioni <b>contestualmente</b> agli eventuali controlli doganali riducendo così anche i costi di movimentazione dei <i>container</i>.</li> </ul>

<sup>34</sup>Decreto del presidente del consiglio dei ministri 4 novembre 2010, n. 242 Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione

Descrizione	<p><b>Sostenere un pacchetto di interventi volti a ridurre le tempistiche e le disuniformità operative nazionali dei procedimenti di import- export</b> della fase operativa (DPCM 242/2010) e a realizzare l’approccio “<b>ONCE</b>” (un solo invio delle informazioni e 1 solo controllo):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ integrare le procedure amministrative di <i>import/export</i> dei vari enti (dichiarati nel DPCM 242/2010) in un <b>processounico</b> condiviso;</li> <li>✓ estendere le competenze dello sportello unico doganale tramite l’<b>adesione delle Amministrazioni che non hanno ancora aderito</b> anche mediante adeguamento dei relativi piani strategici e operativi e con l’inserimento di ulteriori elementi meccanismi per induzione all’adesione;</li> <li>✓ <b>introdurre meccanismi di premialità</b> per l’incremento dell’utilizzo dello Sportello Unico dei controlli.</li> </ul>
Tempi	<b>Breve periodo</b>
Complessità	<b>Media</b> – considerando la numerosità delle Amministrazioni da far convergere, la formalizzazione delle procedure e l’implementazione informatica
Soggetto attuatore	<b>Agenzia delle Dogane e tutte le Amministrazioni coinvolte nel DPCM 242/2010</b>

<b>Azione 10</b>	<b>COMPLETAMENTO DELLA NATIONAL SINGLE WINDOW (NSW)</b>
Razionale	<p><i>Compliance</i> alla <b>Direttiva Europea 2010/65/CE</b> in base alla quale a partire dal 1° Giugno 2015 tutte le formalità di dichiarazione delle navi in arrivo e in partenza da porti degli stati membri, relative alla Componente A, B e C dovranno essere adempite in formato elettronico e la loro trasmissione dovrà avvenire attraverso un’interfaccia unica. Inoltre, la Direttiva specifica che:</p> <p>“l’interfaccia unica, che collega <i>SafeSeaNet</i>, la dogana elettronica e altri sistemi elettronici, rappresenta il luogo dove, in conformità della presente direttiva, tutte le informazioni sono dichiarate una volta e messe a disposizione delle varie autorità competenti e degli Stati membri.”</p>
Descrizione	<p><b>Sostenere</b> con adeguati investimenti la <i>compliance</i> alla Direttiva Europea 2010/65/CE riuscendo le implementazioni e l’esperienza di metodo messa in campo dall’Agenzia delle Dogane con lo Sportello Unico Doganale. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ definire un <b>processo unico a livello nazionale</b> della Pratica nave integrato con gli altri attori coinvolti nel processo per un efficace ampliamento della <i>National Maritime Single Window - NMSW</i> (Dogane, Autorità Portuali, Altri Enti, Guardia di Finanza, Polizia di</li> </ul>

	<p>Frontiera, ..);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ implementare l'<b>interoperabilità</b> tra la <i>National Maritime Single Window - NMSW</i> e la <i>National Custom Single Window - NCSW</i> ed ulteriori sistemi identificati nelle fasi di analisi (es.: PCS, PNL, ...);</li> <li>✓ realizzare ed effettuare il <b>deployment sul territorio della NSW</b>;</li> <li>✓ <b>adeguare le infrastrutture fisiche di rete e tecnologiche</b> sul territorio per un efficiente funzionamento della NSW.</li> </ul>
Tempi	<b>Breve-Medio periodo</b>
Complessità	<b>Media</b> - considerando la numerosità delle Amministrazioni da far convergere, la formalizzazione delle procedure e l'implementazione informatica.
Soggetto attuatore	<b>Comando Generale delle Capitanerie di Porto e Agenzia delle Dogane</b>

<b>Azione 11</b>	<b>DIGITALIZZAZIONE DELLA CATENA LOGISTICA E PIENA INTEGRAZIONE DEI SERVIZI</b>
Razionale	<p>La presenza di <b>molteplici sistemi informativi istituzionali</b> operanti <b>non completamente integrati</b> (PMIS, AIDA, i PCS, PNL, PIC, PIL, Sistri, PAT) e la <b>limitata offerta tecnologica dedicata alla <i>Business Community</i></b> a supporto del processo <i>end to end</i>, rappresentano un freno per la logistica italiana e un limite per la qualità dei servizi offerti agli utenti finali.</p> <p>I <b>modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio dei porti urbani e la necessità di tempi di sdoganamento più veloci</b> rappresentano le maggiori difficoltà sul fronte competitivo dell'Italia, è quindi necessario considerare soluzioni che consentano alle realtà portuali di integrarsi con una rete logistica più ampia ed efficiente. In questa direzione si muove l'<b>accordo di collaborazione Agenzia delle Dogane-UIRNET</b>, finalizzato alla realizzazione di un sistema per il "monitoraggio documentale e fisico delle merci in movimento". Ad oggi, sono state attuate le seguenti sperimentazioni e studi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'introduzione, a partire dal <b>2008</b>, su <b>Genova - Rivalta</b> di una procedura per la <b>movimentazione dei container, su treno, tra le aree portuali ed i magazzini di temporanea custodia</b> situati presso spazi esterni ai porti, ma rientranti comunque nella competenza territoriale dell'Ufficio delle Dogane portuale (primo <b>pilota di corridoio ferro</b>);</li> <li>✓ l'introduzione, a partire dal <b>2009</b>, di una <b>semplificazione per i soggetti</b></li> </ul>

	<p><b>AEO</b> (Operatori Economici Autorizzati) che operano in procedura domiciliata per il <b>trasferimento dei container da sottoporre a verifica fisica presso luoghi autorizzati esterni all'area portuale</b>, attraverso un <b>corridoio controllato dalla Piattaforma Logistica Nazionale (PLN)</b>;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Fast Corridor per IKEA</b>: progetto “Banchina lunghissima”;</li> <li>✓ <b>Fast Corridor Ferroviario La Spezia – Bologna</b>: progetto FS Italiane</li> <li>✓ <b>soluzioni innovative</b> (in collaborazione con il CCR Centro Comune di Ricerca della Commissione Europea), basate su tecnologie a radiofrequenza (<b>sigilli elettronici RFID</b>) per suggellare i container e controllarne a distanza la movimentazione;</li> <li>✓ <b>l'introduzione del cosiddetto “appuntamento intermodale”</b> (ferro-gomma, mare-ferro e mare-gomma).</li> </ul> <p>Fattore abilitante di tali sperimentazioni è stata l' informatizzazione a cura dell' Agenzia delle Dogane del manifesto doganale (<i>e-manifest</i>), in anticipo rispetto agli altri Paesi europei, vantaggio competitivo da valorizzare.</p>
<p>Descrizione</p>	<p>Sviluppare la <b>piena interoperabilità dei sistemi verticali esistenti</b> orientata al cliente finale, per l' offerta di un servizio logistico integrato in modo da garantire l' attendibilità dell' appuntamento intermodale e convergere verso un modello di catena logistica completamente digitalizzato.</p> <p>Realizzare un' <b>architettura modulare cooperativa</b> (visione già condivisa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero dell' Economia e dalle Finanze) che permette di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ integrare informazioni e servizi relativi al trasporto su <b>gomma</b> (PLN - UIRNet), alla gestione e controllo dei <b>rifiuti</b> (SISTRI - MATT), al trasporto <b>ferroviario</b> di merci (PIL/PIC - FS Italiane), al trasporto sulle vie del <b>mare</b> (PMIS – Comunità Portuali), all' <b>agestione dei nodi</b> (PLN, PCS, PIL) e al trasporto <b>aereo</b> (DG-Trasp. Aereo), con l' obiettivo di disporre di un <i>network</i> di servizi integrati secondo il principio della co-modalità e dell' intermodalità;</li> <li>✓ coordinare misure d' intervento, attraverso il monitoraggio e la valutazione degli effetti sui trasporti sull' <b>ambiente</b> e sulla <b>sicurezza</b>;</li> <li>✓ supportare la <b>distribuzione dell' ultimo miglio</b> attraverso l' erogazione di servizi specifici.</li> </ul> <p><b>Promuovere e investire</b> in iniziative che mirino a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>estendere il modello dei fast corridor (su gomma, ferrovia e intermodale) su scala nazionale</b> attraverso l' attuazione di una strategia di convergenza delle amministrazioni/Enti/società coinvolte (Agenzia delle</li> </ul>

	<p>Dogane, UIRNet, FSitaliane);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>integrare i <i>fast corridor</i> con strumenti di “Gate automation” e/o con tecnologie per la sicurezza portuale</b> (es: riuso di tecnologie per la prevenzione di intrusioni all’interno delle aree portuali e per la tutela dei vettori) eventualmente già presenti nei porti (Agenzia delle Dogane e Autorità Portuali);</li> <li>✓ <b>velocizzare /semplificare</b> le operazioni doganali in porto e retroporto <b>mediante</b> il ricorso a tecnologie innovative per il suggellamento dei container (sigilli RFID) – (Agenzia delle Dogane);</li> <li>✓ <b>estendere ed aprire l’uso delle piattaforme nazionali dedicate alla modalità ferroviaria anche agli operatori privati per il rilancio del trasporto ferroviario</b>, nel rispetto delle regole di sicurezza, responsabilità e riservatezza delle informazioni (FSitaliane);</li> <li>✓ <b>estendere i modelli di appuntamento intermodale (ferro-gomma, mare-ferro e mare-gomma) su scala nazionale</b> attraverso la valorizzazione ed il riuso dei servizi messi a disposizione delle rispettive piattaforme di valenza nazionale (Agenzia delle Dogane, UIRNet, FSitaliane);</li> <li>✓ <b>implementare varchi automatizzati per il riconoscimento di merci e mezzi presso i nodi logistici intermodali</b>, sia sul fronte strada che su quello ferroviario ed integrazione degli stessi con le rispettive piattaforme nazionali (UIRNet, FSitaliane);</li> <li>✓ <b>realizzare servizi unificati di monitoraggio dello stato della merce e dei mezzi</b> (es. ritirabilità della merce, etc.) sia dal punto di vista documentale (T&amp;T documentale), che di localizzazione (T&amp;T fisico) - (UIRNet, FSitaliane, RFI);</li> <li>✓ <b>studiare nuove soluzioni</b> procedurali volte ad anticipare gli adempimenti doganali per i <i>container</i> inoltrati in corridoi controllati (es. sdoganamento in treno).</li> </ul>
Tempi	<b>Breve periodo</b>
Complessità	<b>Media</b> – funzione dei molteplici soggetti interessati
Soggetto attuatore	<b>Agenzia delle Dogane, UIRNet, FSitaliane, RFI, Comando Generale delle Capitanerie di Porto sotto la Cabina di Regia del MIT</b>

<b>Azione 12</b>	<b>COSTITUZIONE DI UN SISTEMA PER IL MONITORAGGIO FISICO</b>
------------------	--

	<b>DELLE MERCI E DEI MEZZI DI TRASPORTO</b>
Razionale	<p>Necessità di disporre di un'<b>affidabile e completa base di dati sulla catena portuale-logistica</b>, con il duplice scopo, di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ disporre di dati certi sui tempi e i costi di attraversamento della catena portuale-logistica, anche da presentare in contesti internazionali.</li> <li>✓ effettuare una mirata pianificazione della domanda di traffico basata su dati di traffico origine-destino completi e aggiornati.</li> </ul>
Descrizione	<p><b>Promuovere</b> interventi finalizzati alla <b>realizzazione</b> di un <b>sistema informatico di analisi e pianificazione</b>, anche basato sull'approccio "<i>Big Data</i>", <b>dedicato ai dati logistiche</b>, utilizzando quanto messo a disposizione dalle piattaforme nazionali, permetta di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ effettuare un'analisi oggettiva e di dettaglio dei tempi e dei costi della catena logistica italiana, in modo da poter: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ porre rimedi mirati ad eventuali inefficienze o alternativamente valorizzare anche nel contesto internazionale le <i>performace</i> positive;</li> <li>○ indirizzare o addirittura anticipare fabbisogni di investimento infrastrutturale materiale e immateriale;</li> </ul> </li> <li>✓ creare un'adeguata e completa base informativa che includa dati sulla domanda di traffico merci per flussi origine – destinazione e disporre quindi, di strumenti decisionali per effettuare una <b>pianificazione della domanda</b> con ricadute in termini di attivazione di tempestive azioni commerciali finalizzate alla crescita dei traffici.</li> <li>✓ <b>offrire servizi profilati</b> agli enti, alle amministrazioni e gli altri <i>stakeholders</i> della logistica (es. indicatori quali flussi, <i>time to release</i>, grado utilizzo dell'infrastruttura, etc.) in grado di supportare ed indirizzare la definizione della <i>roadmap</i> evolutiva dei servizi offerti dagli attori, massimizzando i benefici per il Paese.</li> <li>✓ <b>assicurare</b>, mediante una corretta profilatura, il <b>rispetto delle regole di sicurezza, responsabilità e riservatezza delle informazioni</b>, contenute nel sistema anche mediante l'erogazione di servizi informatici con un <b>dettaglio informativo a più livelli</b>.</li> </ul>
Tempi	<p><b>Breve periodo</b> per l'implementazione, <b>Medio</b> periodo per l'effettiva disponibilità di dati per il monitoraggio</p>

Complessità	<b>Media</b> – per il coinvolgimento di molteplici attori e la sensibilità dei dati.
Soggetto attuatore	<b>Uirnet e Agenzia delle Doganesotto la Cabina di Regia del MIT</b>

#### 4.4 FA4 - Promozione internazionale

<b>Azione 13</b>	<b>PROMOZIONE DI MARKETING STRATEGICO DEL SISTEMA PORTUALE E LOGISTICO ITALIANO</b>
Razionale	Per traguardare gli ambiziosi obiettivi del Piano sui traffici merci e passeggeri sui segmenti di punta, e in considerazione del carattere internazionale degli traffici, della concentrazione del mercato su grandi compagnie di <i>shipping</i> e MTO (quali importanti attori decisionali), è rilevante un <b>rilancio immediato e coordinato dell’offerta portuale e logistica italiana</b> sia in termini di <b>immagine</b> sia di <b>penetrazione internazionale</b> delle politiche commerciali
Descrizione	Sostenere adeguatamente la: <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Definizione e attuazione di una <b>strategia a livello internazionale</b> per <b>l’attrazione di investimenti esteri</b> sul sistema portuale e logistico italiano</li> <li>✓ <b>Identificazione di opportunità di mercato</b> per gli operatori italiani all’estero;</li> <li>✓ identificazione e stipula di <b>Accordi e Intese istituzionali</b>;</li> <li>✓ <b>definizione di una campagna di marketing</b> diversificata tra il breve e medio periodo per traguardare i relativi obiettivi target di traffico;</li> <li>✓ <b>promozione diretta</b> del sistema della portualità e logistica italiana con i principali <i>potential target</i>;</li> <li>✓ <b>gestione coordinata</b> a livello <b>nazionale</b> della <b>partecipazione a eventi di carattere internazionale</b> per la promozione di un’immagine univoca e unitaria della portualità e logistica italiana</li> </ul>
Tempi	<b>Breve periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b> – Occorre individuare soggetto attuatore e il migliore allineamento con il modello di <i>Governance</i> selezionato

Soggetto attuatore	MIT
--------------------	-----

<b>Azione 14</b>	<b>DIVERSIFICAZIONE DEL PORTAFOGLIO DI OFFERTA</b>
Razionale	La <b>realizzazione</b> della <b>strategia di diversificazione</b> , che l'Italia vuole perseguire sullo scenario internazionale e nazionale, passa per lo studio, la creazione, lo sviluppo e il lancio di prodotti/servizi innovativi.
Descrizione	<p>✓ <b>Attivare iniziative mirate ad identificare nuovi prodotti/servizi</b> nei diversi segmenti del comparto portuale e logistico, con il duplice obiettivo di attrazione di nuovi clienti e di incremento dei traffici di operatori che già operano con l'Italia.</p> <p>✓ Promuovere <b>la stretta collaborazione pubblico-privato</b> (con possibili <i>partner commerciali</i>) nelle indagini di mercato per il lancio di un portafoglio di offerta più ampio e diversificato (es. crocieristici mare, <i>bundle</i> di offerta intermodale, <i>bundle</i> di offerta di attracco abbinato ad altri servizi in porto, servizi agli autisti, servizi per i <i>green ports</i>, ... )</p>
Tempi	<b>Breve</b>
Complessità	<b>Bassa</b> – Occorre individuare soggetto attuatore e il migliore allineamento con il modello di <i>Governance</i> selezionato
Soggetto attuatore	MIT

#### 4.5 FA5 - Rafforzamento della *Governance*

Questo capitolo presenta l'azione Piano Strategico finalizzata alla creazione di un organismo (Agenzia/Cabina di Regia/Direzione/Ufficio speciale) coordinato dal MIT (con possibilità di prevedere al suo interno una rappresentanza del MEF) con funzioni di indirizzo, programmazione, coordinamento, controllo e promozione (*eventuale*).

<b>Azione 15</b>	<b>CREAZIONE DI UNA CABINA DI REGIA CON FUNZIONI DI</b>
------------------	---

	<p><b>INDIRIZZO STRATEGICO, COORDINAMENTO, PROGRAMMAZIONE E MONITORAGGIO UNITARIO DEGLI INVESTIMENTI</b></p>
<p>Razionale</p>	<p>Il sistema portuale e logistico, così come il sistema delle infrastrutture di trasporto in generale, si caratterizza per un'assenza di pianificazione strategica nazionale "di sistema", anche con riferimento agli investimenti infrastrutturali (infrastrutture materiali e immateriali). L'assenza di pianificazione e di concentrazione delle risorse unita a una mancanza di coordinamento tra livello centrale e locale comportano una inefficacia degli investimenti pubblici e possibili ridondanze di pianificazione. Da quest'ultimo punto di vista, l'integrazione tra programmazioni (e investimenti) centrali e locali sconta un limitato dialogo tra i vari livelli di governo e una inevitabile ridotta integrazione e coerenza delle molteplici scelte di investimento nel settore.</p> <p>Anche sul piano della programmazione delle risorse delle Politiche di Coesione in Italia, le risorse che possono avere un impatto diretto o indiretto sul sistema portuale e logistico sono distribuite in vari Programmi Operativi (Nazionali e Regionali), senza che ci sia un coordinamento o una forma di integrazione delle programmazioni, che ne indirizzi l'attuazione verso forme di maggior impatto di sistema.</p> <p>Oltre alla pianificazione e al coordinamento, appare forte l'esigenza di definire a livello centrale una approccio all'investimento pubblico nel settore basato su logiche di integrazione della filiera logistica e delle attività economiche.</p>
<p>Descrizione</p>	<p>Costituzione di un organismo (Agenzia/Cabina di Regia/Direzione/Ufficio speciale) con funzioni di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ definizione di una strategia dinamica per il settore portuale/logistico che tenga conto della domanda come elemento trainante le scelte infrastrutturali e che abbia come obiettivo l'integrazione logistica delle reti e delle attività economiche;</li> <li>✓ definizione di <b>criteri</b> per la <b>finanziabilità</b> delle opere (logica di corridoio TEN – T, sistemi logistici integrati, sostenibilità del piano finanziario, Analisi Costi Benefici, partecipazione privata al finanziamento);</li> <li>✓ <b>selezione</b> delle <b>opere</b> presentate nei <b>POT</b> dai singoli porti in coerenza con gli obiettivi strategici di piano e i criteri di finanziabilità (con aggiornamento annuale);</li> <li>✓ <b>monitoraggio</b> dell'avanzamento delle opere e del rispetto dei tempi;</li> <li>✓ aggiornamento su base triennale del <b>Piano</b>, anche attraverso il confronto con soggetti istituzionali e/o rappresentanze del mondo privato, curandone</li> </ul>

	<p>anche l'integrazione e l'inserimento nel PIS e nell'Allegato Infrastrutture;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ allineamento agli obiettivi strategici di piano di rilevanti <i>stakeholder</i> nazionali;</li> <li>✓ definizione di Linee guida nazionali per la progettazione in ambito CEF, al fine di garantire – nel rispetto dei Regolamenti – la coerenza con il Piano delle proposte progettuali a valere sul CEF;</li> <li>✓ coordinamento con l'Autorità di Gestione del PON Infrastrutture e Reti l'integrazione della strategia propria della politica regionale dell'Unione europea con il Piano;</li> <li>✓ raccordo con il Decreto Ministeriale n. 44 del 12 febbraio 2014 di Adozione del Piano d'Azione ITS Nazionale (anni 2013-2017);</li> <li>✓ coordinamento e raccordo, all'interno di un tavolo di lavoro permanente per l'integrazione delle politiche di coesione che hanno un rilievo sul settore della portualità e della logistica (in ambito sviluppo regionale, ricerca scientifica e tecnologia, <i>capacity building</i>....).</li> </ul> <p>La realizzazione dell'azione è focalizzata sulle funzioni che la stessa deve assicurare, ed è indipendente dal modello di <i>Governance</i>.</p>
Tempi	<b>Crash program</b> Breve periodo: 4 mesi per la costituzione.
Complessità	<b>Semplice</b>
Soggetto attuatore	<b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b>

#### 4.6 FA6 -Defiscalizzazione

Questo capitolo presenta le principali azioni del Piano Strategico finalizzate alla defiscalizzazione delle attività connesse ai settori portuale e logistico.

<b>Azione 16</b>	<b>MISURE DI INCENTIVO ALLA CRESCITA DEI TRAFFICI</b>
Razionale	Per traguardare gli ambiziosi obiettivi del Piano sui traffici di <i>container</i> , e autostrade del mare, ma anche per incrementare i flussi logistici terrestri (casce mobili) e promuovere investimenti privati nella realizzazione di infrastrutture, sono da attivare azioni di incentivo.

Descrizione	<p>Per operatori privati che presentino progetti in cui si impegnino ad incrementare i traffici di <i>container</i>, casse mobili e/o autostrade del mare del 20% annuo nei successivi 3 anni, e/oa promuovere investimenti infrastrutturali, e/o all'efficientamento organizzativo dei terminal avuto riguardo al dato di mercato si potrebbe prevedere una serie di facilitazioni quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ l'esenzione per un triennio fino al 100% da tributi o oneri contributivi,</li> <li>✓ esenzione o riduzione dei canoni per l'utilizzo delle aree messe a disposizione,</li> <li>✓ riduzione o esenzione dalle tariffe per l'uso delle infrastrutture ferroviarie nei limiti dei traffici aggiuntivi.</li> </ul>
Tempi	<b>Crash program Breve Periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b>
Soggetto attuatore	<b>Parlamento su proposta del MIT e del MEF</b>

<b>Azione 17</b>	<b>SEMPLIFICAZIONE SULL'IVA</b>
Razionale	<p><b>Modalità di riscossione IVA:</b> in base alla normativa comunitaria sull'Iva gli Stati Membri hanno facoltà di scegliere come riscuotere l'Iva sulle importazioni: <b>in dogana</b> al momento dell'importazione, ovvero <b>all'interno, in sede di liquidazione periodica dell'imposta</b> (art.211 Direttiva Ue 2006/112). In Italia l'Iva sulle importazioni è riscossa in dogana (ad inizio e fine mese), per un ammontare di 16 miliardi di Euro (anno 2012), il che contribuisce a rendere il sistema di sdoganamento italiano più complesso, più oneroso e meno efficiente rispetto alla media europea.</p> <p><b>IVA su servizi legati alle spedizioni internazionali.</b> In sede di verifiche fiscali presso grandi imprese di spedizione i funzionari dell'Agenzia delle Entrate hanno contestato che alcuni costi specifici delle imprese di spedizione – in particolare il DEM, nonché le spese professionali comprendenti varie voci tra cui diritti fissi e stampati – non possano essere addebitati col titolo della non imponibilità, bensì debbano sempre scontare l'Iva in quanto si tratterebbe di spese generali non riferibili al servizio di spedizione in esportazione. Viceversa, quelle operazioni sono accessorie alla spedizione in esportazione, in quanto non si verificherebbero qualora non ci fosse la spedizione in <i>export</i> e sono indispensabili per il buon fine dell'operazione.</p> <p><b>Requisiti per i rimborsi IVA.</b> Le imprese di logistica dal 2012 sono ammesse</p>

	<p>al rimborso trimestrale dell'Iva a condizione che oltre il 50% delle prestazioni sia svolto nei confronti di committenti comunitari o extra Ue (art. 38 bis DPR n.633/72 così come integrato dall'art.8 della L. n.217/2011). Tali prestazioni nel 2012 non rientravano nel volume d'affari. Modifiche alla normativa Iva intervenute dal 2013 prevedono che le prestazioni rese nei confronti di soggetti Iva comunitari o extra Ue, pur essendo non imponibili, debbano essere conteggiate nel volume d'affari (art.1 comma 325 L. 228/2012), rendendo così di fatto più difficile il raggiungimento della condizione del 50%, con grandi oneri per le imprese maggiormente internazionalizzate.</p>
Descrizione	<p><b>Semplificazione sull'operatività doganale mediante riscossione dell'IVA all'importazione all'interno invece che in dogana.</b> Spostamento della riscossione all'interno, in sede di liquidazione periodica dell'imposta (metà del mese, per tutte le importazioni del mese precedente). L'intervento non comporterebbe effetti finanziari significativi.</p> <p><b>Non imponibilità IVA su costi specifici delle imprese di spedizione internazionale.</b> Chiarificazione degli Artt. 9 e 12 DPR n.633/1972, ai fini dell'inclusione delle spese amministrative riferite alla singola spedizione dettagliate in fattura dalle imprese di spedizione internazionale tra le prestazioni accessorie non imponibili Iva ex art.9 c.1 punto 4 DPR 633/72</p> <p><b>Ammissibilità al rimborso trimestrale dell'IVA a condizione che il 30% delle prestazioni sia svolto nei confronti di committenti comunitari o extra UE.</b> Alleggerimento per le imprese di logistica dei requisiti necessari per ottenere i rimborsi trimestrali, in particolare riducendo al 30% la percentuale oggi fissata al 50%.</p>
Tempi	<b>Breve Periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b>
Soggetto attuatore	<b>Parlamento su proposta del MIT e del MEF</b>

<b>Azione 18</b>	<b>ESENZIONE DEI CONCESSIONARI DALLA CORRESPONSIONE DI ICI/IMU</b>
Razionale	Oneri connessi al pagamento di ICI/IMU eccessivi per i Terminalisti
Descrizione	Introdurre la non imponibilità ICI/IMU e quindi IUC sulle aree demaniali, da accatastare nella categoria E, rilasciate in concessione ai Terminalisti

Tempi	<b>Breve Periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b>
Soggetto attuatore	<b>Parlamento su proposta del MIT e del MEF</b>

<b>Azione 19</b>	<b>SEMPLIFICAZIONE SU ALTRE IMPOSTE</b>
Razionale	<p><b>Adattamento alla logistica della disciplina <i>black list</i>.</b> Per poter dedurre i costi sostenuti nei confronti di operatori <i>black list</i> occorre dimostrare che le spese abbiano avuto un effettivo interesse economico, ovvero che i fornitori <i>black list</i> svolgano prevalentemente un'attività commerciale. Tenuto conto che i principali porti e aeroporti mondiali di scalo merci sono situati in territori <i>black list</i> (es. Hong Kong, Singapore, Emirati Arabi, ecc.) e che primarie compagnie marittime e aeree per trasporto container (MSC e Swiss Air) risiedono in Svizzera, le imprese di spedizione internazionale per lo svolgimento dell'attività sostengono necessariamente costi con operatori <i>black list</i>.</p> <p>Gradualità delle sanzioni comminate in dogana: I meri errori formali nelle dichiarazioni doganali, fino al 2012, erano puniti con una sanzione minore se fatti in buona fede. Modifiche intervenute successivamente hanno ridotto la gradualità delle sanzioni.</p>
Descrizione	<p><b>Deducibilità dei costi di transazione commerciale dei soggetti insediati negli stati a regime privilegiato.</b> Previsione, nelle disposizioni attuative della legge di delega fiscale (n.23/2014), che per una serie di spese tipiche dell'attività di trasporto e spedizione internazionale l'effettivo interesse economico sia presunto per legge.</p> <p><b>Sanzioni minori per gli errori formali nelle dichiarazioni doganali che non comportano danni per l'erario.</b> Riequilibrio del regime sanzionatorio doganale, mediante sanzioni più basse per i meri errori formali nelle dichiarazioni doganali.</p>
Tempi	<b>Breve Periodo</b>
Complessità	<b>Bassa</b>
Soggetto attuatore	<b>Parlamento su proposta del MIT e del MEF</b>

#### 4.7 FA7 - Coordinamento e sinergia tra gli attori pubblici

Questo capitolo presenta le **principali azioni del Piano** Strategico finalizzate alla **creazione di una Autorità Unica dei controlli**, sul modello dell'agenzia *U.S. Customs & Border Protection*, che raccoglie in sé la competenza (con correlata supremazia gerarchica) su tutti i procedimenti amministrativi che accompagnano lo sdoganamento della merce nonché alla **costituzione di strumenti di lavoro per favorire il coordinamento con il MIT di altri soggetti su tematiche infrastrutturali**.

<b>Azione 20</b>	<b>COSTITUZIONE DI UN'AUTORITÀ UNICA DEI CONTROLLI</b>
Razionale	Il complessosistema di procedimenti amministrativi prodromici e contestuali all'attività di importazione ed esportazione, caratterizzato da un'elevata numerosità di procedimenti previsti e di Enti ad essi preposti (23 Enti da DPCM <sup>35</sup> ), impatta sull'efficienza della sistema portuale – logistico
Descrizione	<b>Attribuzione all'Autorità Unica dei Controlli di competenze, responsabilità e personale</b> Tale Autorità, una rinnovata Agenzia delle Dogane, acquisisce competenze, responsabilità e personale relativi a tutti i procedimenti amministrativi connessi ai processi di <i>import/export</i> delle merci, comprensivo del trasferimento delle competenze regionali (ad es.: Servizio Fitosanitario Regionale); le vengono trasferite le competenze di Agecontrol.
Tempi	<i>Crash program</i> Breve periodo
Complessità	<b>Alta</b> – per l'elevato numero di Enti Pubblici coinvolti facenti capo a ministeri differenti
Soggetto attuatore	<b>MIT e Presidenza del Consiglio</b>

<b>Azione 21</b>	<b>REGOLAMENTAZIONE DELLA DIPENDENZA FUNZIONALE DELL'UFFICIO DOGANALE DAL SOGGETTO PREPOSTO DAL</b>
------------------	---

<sup>35</sup>Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri 4 novembre 2010, n. 242 Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione

	<b>NUOVO MODELLO DI GOVERNANCE PER LA GESTIONE PORTUALE</b>
Razionale	L' <b>elevata correlazione</b> dello svolgimento dei <b>servizi di controllo</b> con le <b>altre operazioni portuali richiede un coordinamento</b> funzionale complessivo da porre in capo al soggetto, preposto dal nuovo modello di <i>Governance</i> , al coordinamento delle realtà portuali (Autorità Portuale/Uffici territoriali dell'Agenzia).
Descrizione	L'organizzazione in sede locale dell'insieme di servizi di controllo definiti dal DPCM 242/2010), nonché di tutti gli ulteriori servizi presenti in porto, avviene sulla base delle direttive emanate dal soggetto preposto dal nuovo modello di <i>Governance</i> , al coordinamento delle realtà portuali (Autorità Portuale/Uffici territoriali dell'Agenzia). Tale soggetto deve essere dotato anche dei poteri attuativi necessari.
Tempi	<b>Crash program Breve periodo</b>
Complessità	<b>Alta</b> – per l'elevato numero di Enti Pubblici coinvolti facenti capo a ministeri differenti
Soggetto attuatore	<b>MIT e Presidenza del Consiglio</b>

#### 4.8 FA8–Concorrenza & trasparenza

Questo capitolo presenta le **principali azioni del Piano Strategico** finalizzate all'apertura del mercato e alla introduzione di regole di trasparenza nel settore:

<b>Azione 22</b>	<b>CONCESSIONI DEMANIALI</b>
Razionale	L'assenza dell'emissione del <b>Decreto Ministeriale</b> di cui all'art.18 <sup>36</sup> della Legge 84/94 ha generato, di fatto, l'assenza di un sistema di regole

<sup>36</sup> L'art. 18 ha istituito i "**Terminalisti**", imprese private che hanno **in concessione aree e banchine**: *L'autorità portuale ... o l'autorità marittima danno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nell'ambito portuale alle imprese di cui all'articolo 16, comma 3, per l'espletamento delle operazioni portuali, fatta salva l'utilizzazione di immobili da parte di amministrazioni pubbliche per lo svolgimento di funzioni attinenti ad attività marittime e portuali. ... Le concessioni sono affidate, previa determinazione dei relativi canoni, anche commisurati all'entità dei traffici portuali ivi svolti, sulla base di idonee forme di pubblicità,*

	<p>concessorie omogeneo, con casi di affidamenti senza gara, stati da correggere nel rispetto del principio di concorrenza.</p> <p>La correlazione dell'art. 18 all'art.16<sup>37</sup>, legittimando le sole Imprese di Servizio (soggette a un regime di <b>Autorizzazione</b>) all'ottenimento delle concessioni di aree e banchine (ovvero al ruolo di Terminalisti), limita la concorrenza del settore.</p> <p>L'attuale normativa, inoltre, imperniata solo sul <b>sistema sanzionatorio della revoca/decadenza</b> si è rivelata impraticabile e comunque inidonea a costituire adeguato stimolo per il concessionario a massimizzare lo sviluppo dei traffici.</p>
<p>Descrizione</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Definizioni di un <b>modello concessorio omogeneo</b> a livello <b>nazionale</b> con un meccanismo che tenga conto di <i>driver</i> di operatività.             <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Correlare la durata della concessione all'entità degli investimenti effettuati al fine di assicurare l'equilibrio economico-finanziario della concessione.</li> <li>○ Introdurre l'impossibilità di prorogare le concessioni esistenti qualora siano state affidate senza ricorrere a gare ad evidenza pubblica.</li> </ul> </li> <li>✓ <b>Abolizione</b> del meccanismo delle <b>Autorizzazioni</b> di cui all'art. 16</li> <li>✓ <b>Definizione di modalità di gestione del fine concessione</b></li> </ul> <p>Prevedere il superamento della normativa relativa all'incameramento dei beni realizzati dal concessionario durante la concessione, prevedendosi l'introduzione, nei bandi per riassegnare le concessioni in scadenza, dell'obbligo della corresponsione, a carico del concessionario subentrante, di un <b>indennizzo corrispondente al valore commerciale o del costo di rimpiazzo dei beni</b>. Si dovrebbe altresì stabilire che, ricorrendo specifici presupposti, si possa prevedere a carico dell'aggiudicatario la compensazione e/o l'indennizzo al terminalista cessante che abbia sviluppato le attività meritandosi il riconoscimento di un <b>avviamento commerciale</b>.</p> <p>Normare il fine concessione, prevedendo, per non creare problemi di continuità dell'attività portuale, la possibilità per l'Autorità Portuale, in caso di pericolo di</p>

*stabilite dal Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro delle finanze, con proprio decreto. Con il medesimo decreto sono altresì indicati: la durata della concessione .... e i limiti dei canoni ...*

<sup>37</sup> L'art. 16 ha istituito le **Imprese di servizio**:

*L'esercizio delle attività portuali, espletate per conto proprio o di terzi, è soggetto ad autorizzazione dell'autorità portuale o, laddove non istituita, dell'autorità marittima. Le imprese autorizzate sono iscritte in apposito registro tenuto dall'autorità portuale, o laddove non istituita, dall'autorità marittima e sono soggette al pagamento di un canone annuo e alla prestazione di una cauzione determinati dalle medesime autorità.*

	<p>interruzione del servizio, di <b>imporre la prosecuzione del rapporto fino ad un massimo di due anni in caso di necessità</b> (similmente a quanto previsto dall'art. 5 del Regolamento UE 1370/2007 con riferimento all'affidamento dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri su strada e per ferrovia).</p> <p>Si dovrebbero, poi, indicare i casi in cui, in ragione dell'esistenza di precisi, specifici e comprovati interessi pubblici, l'Autorità Portuale potrebbe procedere, in alternativa, all'indizione di una procedura di gara per il rilascio di una nuova concessione, alla <b>proroga della concessione</b> in essere.</p>
Tempi	<b>Crash program Breve periodo</b>
Complessità	<b>Alta</b> – per spostamento attuali equilibri del sistema portuale
Soggetto attuatore	<b>MIT</b>

<b>Azione 23</b>	<b>INCREMENTO DELLA COMPETITIVITÀ DEL LAVORO PORTUALE</b>
Razionale	<p>L'<b>esercizio</b> dell'attività economica (<b>operazioni e servizi portuali</b>) è attualmente <b>disciplinato agli art. 16</b> (Imprese di servizio autorizzate da AP) e <b>17<sup>38</sup> della Legge 84/94</b> (Consorzi o Agenzie di lavoro temporaneo autorizzate da AP).</p> <p>L'applicazione legislativa, nei fatti, non si è tradotta in un <b>modello organizzativo e gestionale delle aree portuali</b> comune ed omogeneo a livello nazionale bensì in una serie di applicazioni <b>discrezionali</b> con un conseguente differente livello di competitività territoriale e generale <b>indebolimento</b> del ruolo <b>dei pool di lavoro</b> (soggetti autorizzati a fornire appunto lavoro portuale</p>

<sup>38</sup>Disciplina la fornitura del lavoro portuale temporaneo istituendo di fatto:

- Consorzi (Compagnie portuali), le Autorità portuali o, laddove non istituite, le Autorità marittime promuovono la costituzione di un consorzio volontario aperto a tutte le imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, al fine esclusivo di agevolare lo svolgimento delle fasi delle imprese consorziate caratterizzate da variazioni imprevedibili di domanda di manodopera.
- Agenzie, qualora non si addivenga alla costituzione del consorzio volontario, ovvero qualora a detto consorzio non partecipi la maggioranza delle imprese di cui agli articoli 16, 18 e 21, le Autorità portuali o, laddove non istituite, le Autorità marittime, che ravvisino l'esigenza di soddisfare variazioni imprevedibili di domanda di manodopera, istituiscono l'Agenzia per l'erogazione di mere prestazioni di manodopera. Tale Agenzia è l'unico soggetto autorizzato a fornire mere prestazioni temporanee di manodopera ... nell'ambito portuale in cui è istituito, ed è tenuto a fornire, ad eguali condizioni, l'erogazione delle suddette prestazioni a tutte le imprese di cui agli articoli 16 e 18 che ne facciano richiesta.

	<p>flessibile, temporaneo e qualificato).</p> <p>L'esigenza di incremento della competitività dei porti italiani vede tra le altre cose, la necessità di risoluzione del <i>trade off</i>:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>riduzione dei costi dei servizi portuali</b>, con incremento del livello di liberalizzazione del mercato;</li> <li>○ <b>qualità delle attività svolte</b>, che passa per la stabilità del lavoro portuale e delle competenze espresse nel ciclo produttivo, competenze che si sviluppano mediante investimenti sulla formazione permanente, continuità lavorativa, attenzione alla sicurezza sul lavoro.</li> </ul>
Descrizione	<p>Per incrementare la competitività del lavoro portuale possono essere valutate le seguenti proposte alternative, aventi differenti livelli di impatto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Completa liberalizzazione: Abrogazione</b> entro il 31/12/2015 dell'art. 17 della Legge 84/94 (Compagnie portuali e Agenzie)</li> <li>✓ <b>Assorbimento graduale delle Compagnie portuali</b> nel mantenimento di particolari cautele in termini di sicurezza e formazione del lavoratore al fine di garantire adeguata qualità delle attività portuali mediante: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Attivazione dell'Agenzia del lavoro secondo le modalità di cui all'art. 17 commi 2 o 5 su decisione del comitato portuale, superando il "qualora non si realizzi".</li> <li>○ Il 15bis dell'art. 17 dovrà venire finalizzato per 5 anni alla riduzione degli organici eccedentari degli artt.17 ed a quelli dei 16 ex 21bis.</li> </ul> </li> </ul> <p><b>Abbandono della disciplina speciale</b> e definizione di una nuova normativa per la definizione dei contratti di lavoro in ambito portuale.</p>
Tempi	<b>Crash program Breve periodo</b>
Complessità	Alta – per l'impatto occupazionale sul settore portuale
Soggetto attuatore	<b>MIT e Presidenza del Consiglio</b>

<b>Azione 24</b>	<b>SERVIZI TECNICO NAUTICI</b>
Razionale	<b>Disomogeneità ed elevati oneri delle tariffe</b> applicate sui <b>Servizi Tecnico Nautici (STN)</b> , che svolgono non solo funzioni commerciali ma anche di

	<p>sicurezza. L'attuale <b>modello di definizione delle tariffe</b> è basato su concertazioni effettuate su base <b>locale</b> e l'affidamento per i servizi di Pilotaggio e Ormeaggio è di fatto in <b>regime di monopolio</b>. L'<b>organizzazione dei STN</b> disciplinata dalle Autorità Portuali (garanti degli interessi commerciali) di concerto con l'Autorità Marittima (garante della <i>safety&amp;security</i> in mare) <b>non è costantemente monitorata</b>, con effetti di sovradimensionamento del servizio in alcuni scali.</p> <p>In particolare, il <b>servizio di rimorchio</b>, dato in concessione per una durata massima di 15 anni (tenuto conto degli elevati investimenti necessari per l'erogazione del servizio) è affidato ad un unico operatore in porto. Per tale servizio non esiste separazione tra la funzione pubblica di safety e quella commerciale. Ad oggi, quindi <b>l'intero costo è pagato dagli utilizzatori</b> del servizio di rimorchio <b>commerciale</b>.</p>
<p>Descrizione</p>	<p><b>Regolazione delle tariffe e del dimensionamento organizzativo dei servizi tecnico nautici</b> finalizzata a rendere <b>i servizi più competitivi assicurando la prestazione di servizio pubblico a garanzia della sicurezza dei porti</b>. L'obiettivo è la <b>riduzione</b> degli elevati <b>costi</b> connessi ai servizi tecnico nautici, che rappresentano un fattore discriminante per la scelta del porto di destinazione da parte degli Armatori.</p> <p>Alcuni interventi specifici da valutare sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Accentramento nazionale</b> effettivo presso il MIT della <b>regolazione delle tariffe del dimensionamento organizzativo dei STN</b> a garanzia di trasparenza, uniformità applicativa e di correlazione monitorata ai flussi di domanda di traffico.</li> <li>✓ <b>Affidamento dei STN da parte dell'AP</b> secondo una delle seguenti modalità: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Regime di libera iniziativa economica;</li> <li>○ Affidamento in esclusiva mediante procedura ad evidenza pubblica , previa definizione degli eventuali obblighi di servizio (in tal caso è necessaria la richiesta di un parere preventivo vincolante all'Autorità Garante della concorrenza e del mercato)</li> </ul> <p>Cessazione al 31 dicembre 2015 degli affidamenti diretti.</p> </li> <li>✓ <b>Per il servizio di pilotaggio:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ipotesi di introduzione di un meccanismo di obbligatorietà del servizio in funzione del grado di frequentazione del porto da parte dei Comandanti (introduzione di un patentino per porto)</li> <li>○ Ipotesi di superamento del meccanismo corporativo</li> </ul> </li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ <b>Per il servizio di ormeggio:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ipotesi di superamento del meccanismo corporativo</li> </ul> </li> <li>✓ <b>Per il servizio di rimorchio:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Ipotesi di introduzione di una <b>tariffa di prontezza operativa</b> (con impatti in termini di trasferimento dei costi da una tipologia di naviglio ad un'altra);</li> <li>○ Ipotesi di <b>accorpamento</b> dei servizi tecnico nautici di più realtà portuali limitrofe;</li> <li>○ Ipotesi di <b>riduzione</b> della <b>durata</b> della <b>concessione</b>;</li> <li>○ Introdurre meccanismi di affidamento mediante <b>gara europea</b> in tutte le realtà portuali.</li> </ul> </li> </ul>
Tempi	<b>Crash program Breve periodo</b>
Complessità	<b>Alta</b> – per gli impatti sulla categoria Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori
Soggetto attuatore	<b>MIT</b>

5..... G

## LI IMPATTI DEL PIANO

Il perseguimento degli obiettivi strategici del Piano può essere misurato attraverso quattro impatti principali: l'incremento del PIL, l'incremento occupazionale, la crescita del commercio estero e la riduzione delle emissioni.

La misurazione di tali impatti tiene conto della crescita del traffico porta come obiettivo del piano strategico nel breve (2020) e medio (2030) periodo.

Come specificato nel paragrafo 6.3.2 gli obiettivi di crescita quantitativi sono stati fissati per 3 segmenti: il trasporto di container (suddiviso in *gateway* e *transshipment*), il trasporto Ro-Ro e i movimenti crocieristici per quanto riguarda il settore passeggeri.

Con riferimento alla classificazione degli impatti, l'impatto diretto è l'impatto economico generato dalle attività che forniscono servizi alle merci e ai passeggeri all'interno del porto. La produzione del trasporto via mare coinvolge un gran numero di soggetti, quali le compagnie marittime, i terminalisti, le cooperative, ecc.

L'impatto indiretto è rappresentato invece dall'incremento di domanda intermedia determinato dagli acquisti delle imprese coinvolte negli impatti diretti; si tratta dell'impatto derivante dalle attività che servono le funzioni portuali.

L'impatto indotto è costituito dall'incremento di domanda finale causata dalla spesa dei percettori di reddito coinvolti a vario titolo nelle attività innescate dalla presenza del porto.

Le fonti utilizzate per le stime sono:

- I valori occupazionali ed i moltiplicatori di fatturato e occupazionali contenuti nel Terzo Rapporto sull'Economia del Mare (Unioncamere, 2014)
- I valori di fatturato e occupazione per il trasporto Ro-Ro e di cabotaggio elaborati da Confitarma nel 2014
- I valori relativi a occupazione e valore aggiunto del settore crocieristico elaborati da CLIA (Cruise Lines International Association, 2014) che annualmente pubblica un report dettagliato sugli impatti dell'industria crocieristica per paese e settore economico.

Per quanto riguarda il valore aggiunto, la stima tiene conto dei valori elaborati da Confetra e considerati a più riprese dal MIT in documenti ufficiali e di piano. Secondo Confetra la

logistica distributiva crea 5 posti di lavoro ogni 1.000 TEU distribuiti e ne crea 42 ogni 1.000 TEU aperti e lavorati. Sempre secondo Confetra le attività logistichedistributive legate al traffico *gateway* dei containergenerano 300 €/TEU di valore aggiunto, 20 €/TEU di utile e 110 €/TEU di benefici per lo stato in termini di prelievi fiscali a vario titolo. Le attività di logistica a valore aggiunto, che interessano solo una quota dei traffici, generano 2.300 €/TEU di valore aggiunto. Inferiore è invece l’impatto per quanto riguarda i movimenti di *transshipment*, stimabili in 50 €/TEU di valore aggiunto, 200 €/TEU di utile e 1.000€/TEU di benefici per lo stato.

La tabella che segue sintetizza gli impatti attesi in termini di occupazione e PIL al 2020 e al 2030.

	Incremento nel breve periodo (2020)	Incremento nel medio periodo (2030)
CONTAINER GATEWAY	+ 1,9 – 2,7 Mln TEU	+ 6,4 – 9,7 Mln TEU
CONTAINER TRANSHIPMENT	+ 2,1 – 2,8 Mln TEU	+ 4,0 – 8,4 Mln TEU
RO-RO	+7 - 12 Mln Ton	+25 – 35 Mln Ton
CROCIERE	+ 3,5 – 5,6 Mln pax	+ 5,6 – 16,2 Mln pax
		
PIL (TOTALE)	+0,5%	+1,7%
ADDETTI (TOTALE)	+ 33.000 (+21%)	+ 100.000 (+64%)

Figura 67 - Effetti su PIL e Occupazione

Per quanto riguarda la stima di **riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>**, sono stati considerati due fattori:

- Il trasferimento modale strada - mare attuabile attraverso la crescita dei servizi di autostrade del mare; il consumo di CO<sub>2</sub> via strada è stimata sulla base di valori medi contenuti nello studio EcoTransit;
- La deviazione dei traffici container destinati al Nord Italia ed alla catchment area aggiuntiva sui porti italiani (con il duplice effetto di riduzione delle distanze nautiche di navigazione e delle distanze terrestri stradali e ferroviarie). L'effetto complessivo è calcolato tenendo conto di una riduzione di circa 100 kg di CO<sub>2</sub> risparmiata per ogni TEU deviato, valore intermedio tra quanto indicato da DIPE (2014) e APV (2014).

Gli effetti complessivi portano ad una riduzione di emissioni di circa 160.000 di tonnellate di CO<sub>2</sub>/anno al 2020, e circa 630.000 al 2030.

Per quanto riguarda la stima dell'incremento del **commercio estero**, la stima è stata condotta riprendendo quanto indicato da Ambrosetti (2013) secondo il quale per ogni giorno di riduzione nella tempistica riferita alle operazioni di import export, potrebbe aumentare di circa l'1% il commercio estero del paese. Sulla base dell'obiettivo di efficienza posto di riduzione di 6 -10 giorni l'incremento stimato del commercio estero è dell'ordine di 45 miliardi di euro al 2020 e 75 miliardi di euro al 2030.

Per quanto riguarda l'attrazione degli investimenti gli impatti dovrebbero essere almeno in parte ricompresi in quelli riferiti alla crescita dei traffici. D'altra parte, l'attrazione di investimenti privati ed esteri è funzionale alla realizzazione di infrastrutture per la portualità e la logistica in grado di attivare crescita del settore. Questa si traduce in incremento degli scambi ed incremento dell'occupazione. Si ritiene che gli impatti indicati sopra siano effetti della combinazione di una serie di azioni tra le quali parti fondamentali sono l'attrazione e l'attivazione di investimenti privati.

6..... P

**ROPOSTA SUL NUOVO MODELLO DI GOVERNANCE ISTITUZIONALE**

La governance dei singoli impianti portuali e del sistema portuale (e logistico) nel suo insieme è imperniata sul coordinamento e il riparto di funzioni fra due organi, uno di carattere **locale** e uno di carattere **nazionale**. La possibile evoluzione dell'attuale modello di governance prevede la ripartizione tra due specifici organi di governo:

- l'Autorità del porto, facendo distinzione tra:
  - ✓ i *Core Ports* (quattordici) e il porto di Civitavecchia;
  - ✓ i porti di interesse regionale (ovvero i *Comprehensive Ports*);
- l'Agenzia Nazionale dei porti e della logistica (ANPL)<sup>39</sup>.

Nei *Core Ports* sarà istituita un'Autorità Portuale per cui:

- è previsto un organo di governo formato: il Presidente, il Comitato di gestione (1 rappresentante della Regione, 1 del Comune, l'ispettore regionale dell'ANPL, il responsabile dell'Autorità marittima, il rappresentante dell'Agenzia delle Dogane), il Comitato consultivo;
- il Presidente è nominato con Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentita la Regione.

Nei *Comprehensive Ports* sarà istituita un'Autorità Portuale per cui:

- è previsto un organo di governo formato: il Presidente, il Comitato di gestione (1 rappresentante del Comune, l'ispettore regionale dell'ANPL o un suo rappresentante, il responsabile dell'Autorità marittima, il rappresentante dell'Agenzia delle Dogane), il Comitato consultivo;
- Il Presidente è nominato con Decreto del Presidente della Regione, sentito il Sindaco.

Gli organi che verranno istituiti nell'Agenzia Nazionale dei porti e della logistica sono:

- il **direttore** dell'agenzia, scelto in base a criteri di alta professionalità, di capacità manageriale e di qualificata esperienza nell'esercizio di funzioni attinenti al settore della

---

<sup>39</sup> [modello: Agenzie fiscali ex d.lgs. 300/1999]

portualità e della logistica. Nominato con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del consiglio dei ministri, sentita la conferenza unificata Stato-regioni-autonomie locali. L'incarico ha durata massima di 3 anni (rinnovabile).

- il **comitato di indirizzo**, composto da quattro membri e dal direttore dell'agenzia, che lo presiede. Nominati con DPCM, su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.
- il **collegio dei revisori deiconti**, composto dal presidente, da due membri effettivi e due supplenti

L'Agenzia si articolerà in Strutture centrali di vertice (ovvero le Direzioni centrali) e Ispettorati locali (di carattere Regionali) distaccati presso le nuove Autorità Portuali istituite.

### **6.1 Funzioni di governo del nuovo modello di *governance***

Alle nuove Autorità Portuali saranno distribuite le funzioni di:

- indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali (inclusi i Servizi Tecnico Nautici)
- coordinamento (con poteri sostitutivi) di tutte le amministrazioni pubbliche che operano nel porto (fatte salve le funzioni di *safety* e *security*, affidate all'Autorità marittima)
- predisposizione del Piano Regolatore Portuale e del Piano Operativo Triennale, di cui è parte integrante il *Business Plan* del porto (sottoposto poi ad approvazione dell'ANPL)
- definizione del livello delle tasse portuali (entro criteri definiti dall'ANPL)
- promozione del porto nei mercati internazionali (in coordinamento con l'ANPL)
- raccordo con le istituzioni locali
- promozione dell'intermodalità e delle iniziative per la fluidificazione della *supplychain* (in coordinamento con l'ANPL)

Saranno invece di competenza dell'Agenzia Nazionale dei porti e della logistica le funzioni di:

- coordinamento fra le strategie di sviluppo dei porti della rete *core* e *comprehensive* in funzione della strategia comune "di sistema" e allineamento con quelle degli altri *stakeholders* operanti nel settore portuale e logistico;
- pianificazione degli interventi di grande infrastrutturazione del sistema portuale italiano;
- gestione integrata delle risorse finanziarie provenienti da fonti statali ed europee;

- affidamento delle concessioni di aree demaniali e banchine e delle autorizzazioni alle imprese di servizio;
- alta sorveglianza sulla esecuzione degli interventi infrastrutturali (attraverso gli ispettorati regionali);
- Approvazione dei Piano Regolatore Portuale e del Piano Operativo Triennale;
- promozione a livello internazionale del sistema portuale italiano e coordinamento delle attività promozionali delle singole nuove Autorità Portuali istituite;
- consulenza e supporto alle nuove Autorità Portuali istituite per gli interventi in *Project Financing*, verifica preventiva di fattibilità e autorizzazione alla pubblicazione del bando di gara;
- vigilanza sulle nuove Autorità Portuali istituite.

Le attività di imbarco, sbarco, stoccaggio e immagazzinaggio merci, la fornitura di servizi alle navi e le altre attività economiche sono eseguite da soggetti privati, in regime di libera concorrenza e secondo i principi del diritto europeo.

Le attività di natura pubblicistica saranno ripartite fra istituzioni locali e l’Agenzia nazionale secondo lo schema riportato nella Tabella 5(in cui in blu sono presenti i riferimenti alla legge 84/1994).

Numero	FUNZIONI	MODELLO AS-IS	MODELLO TO-BE
1	Definizione dei criteri per l’affidamento delle concessioni di aree e banchine portuali ( <a href="#">art. 18, c. 1</a> )	DM (si tratta del DM di cui all’art. 18, comma 1, che non è mai stato emanato)	
2	Definizione dei criteri per il rilascio delle autorizzazioni ( <a href="#">art. 16, c. 4</a> )	DM 31marzo 1995, n. 585	
3	Vigilanza sulle AAPP ( <a href="#">art. 12</a> )	MIT	ANPL
4	Vigilanza e controllo in ordine all’osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro e connessi poteri di polizia amministrativa ( <a href="#">art. 24, comma 2 bis</a> )	AP	AP
5	Rilascio concessioni della aree e banchine portuali ( <a href="#">art. 18, c. 1</a> ) e stipula di accordi sostitutivi della concessione demaniale ai sensi dell’art. 11 della l. 241/1990 ( <a href="#">art. 18, c. 4</a> )	AP	ANPL
6	Revoca delle concessioni ( <a href="#">art. 18, c. 8</a> )	AP	ANPL
7	Rilascio di autorizzazioni alle imprese di servizio ( <a href="#">art. 16, c. 3</a> )	AP	ANPL
8	Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali ( <a href="#">art.</a>	AP	AP

Numero	FUNZIONI	MODELLO AS-IS	MODELLO TO-BE
	<a href="#">6, comma 1, lett. a)</a>		
9	Sviluppo promozione dell'intermodalità, della logistica e delle reti trasportistiche ( <a href="#">art. 6, c. 6</a> ), nonché promozione dei traffici	AP	AP ANPL
10	Affidamento e controllo della fornitura a titolo oneroso di alcuni servizi di interesse per gli operatori commerciali, non strettamente connessi alle operazioni portuali ( <a href="#">art. 6, c. 1, lett. c</a> ) (si tratta di: illuminazione, raccolta rifiuti, idrico, servizi telematici, gestione delle stazioni marittime passeggeri, ecc.)	AP	AP
11	Manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, compreso il mantenimento dei fondali ( <a href="#">art. 6, comma 1, lett. b</a> )	AP previa convenzione con il MIT	AP previa convenzione con l'ANPL
12	Adozione del Piano Regolatore Portuale (PRP) ( <a href="#">art. 5, comma 3</a> )	Comitato portuale, previa intesa con il Comune	AP
13	Approvazione del Piano Regolatore Portuale (PRP) ( <a href="#">art. 5, comma 4</a> )	Regione	ANPL
14	Approvazione del Piano Operativo Triennale (POT) ( <a href="#">art. 9, comma 3, lett. a</a> ) e del <i>Business Plan</i> (vedi punto 19)	Comitato portuale	ANPL su proposta AP
15	Rapporti con stakeholder istituzionali/pubblici per allineamento alle strategie portuali e logistiche	n/a	ANPL
16	Programmazione strategica infrastrutturale	n/a	ANPL
17	Proposta e promozione di iniziative di PF	n/a	AP
18	Consulenza all'istruttoria delle iniziative di PF e approvazione finale delle proposte ( <i>gatekeeper</i> )	n/a	ANPL
19	Elaborazione del <i>Business Plan</i> del porto (parte integrante del POT) nel quale sono indicati, fra l'altro, il piano tariffario, le previsioni economico-finanziarie e gli obiettivi di gestione perseguiti.	n/a	AP
20	Determinazione del livello delle tasse portuali	n/a	AP
21	Definizione di criteri e parametri per la determinazione dei livelli di tassazione	n/a	ANPL
22	Riparto dei trasferimenti alle AP sulla base di criteri di efficienza e del raggiungimento degli obiettivi del <i>Business Plan</i>	n/a	ANPL
23	Finanziamento delle opere di grande infrastrutturazione nei porti ( <a href="#">art. 5, comma 8 e rt. 18 bis</a> )	MIT con possibilità di intervento di risorse anche regionali, comunali e delle AP	ANPL con possibilità di intervento di risorse anche regionali, comunali e delle AP
24	Realizzazione delle Opere	AP	AP, con alta sorveglianza dell'ANPL
25	Funzioni di autorità concedente per i STN	Autorità Marittima	AP
26	Disciplina e organizzazione dei STN ( <a href="#">art. 14, comma 1 ter</a> )	Autorità Marittima di intesa con AP	AP
27	Regolamento di sicurezza sui STN	n/a	Autorità

Numero	FUNZIONI	MODELLO AS-IS	MODELLO TO-BE
			marittima
28	Criteri per le tariffe dei STN	n/a	ANPL
29	Determinazione dei criteri e delle regole per l'esecuzione dei controlli	n/a	ANPL Agenzia Unica dei Controlli

**Tabella 5–Confronto delle funzioni tra l’attuale modello di *governance* e il modello di *governance* evolutivo**

## 6.2 Il regime tariffario e le entrate delle Autorità Portuali

I canoni di concessione demaniale cessano di costituire entrate proprie delle Autorità Portuali e vengono invece acquisiti dall’ANPL.

Le Autorità Portuali vengono invece finanziate attraverso una serie di trasferimenti statali, ripartiti fra le stesse in base al grado di efficienza dimostrata nella gestione delle infrastrutture poste sotto il loro controllo e del livello di produttività di ogni scalo

Uno dei punti della riforma è costituito da un regime tariffario maggiormente competitivo, con la possibilità per le autorità portuali di definire autonomamente il livello delle tasse applicate in porto, così da rendere più attrattivi gli scali da esse gestiti, rendendo economicamente più conveniente l’uso dei porti da parte delle compagnie di navigazione ed altre categorie di utenti.

I livelli delle tasse portuali dovranno in ogni caso rispettare la copertura almeno dei costi sostenuti per la gestione dei porti ed assicurare comunque il conseguimento di obiettivi di rendimento minimi, che spetterà all’ANPL stabilire per ciascuna autorità portuale, attraverso appositi decreti.

7..... B

## **IBLIOGRAFIA**

### **7.1 Fonti normative**

#### **7.1.1 Atti Nazionali**

Decreto del Presidente della Repubblica del 26 ottobre 1972, n. 63, Istituzione e disciplina dell'imposta sul valore aggiunto. (GU n.292 del 11.11.1972 - Suppl. Ordinario)

Legge n. 84 del 28 gennaio 1994, Riordino della legislazione in materia portuale

Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, n. 242 del 4 novembre 2010, *Definizione dei termini di conclusione dei procedimenti amministrativi che concorrono all'assolvimento delle operazioni doganali di importazione ed esportazione.*, (GU n. 10 del 14.01.2011 )

Legge n. 217 del 15 dicembre 2011, *Disposizioni per l'adempimento di obblighi derivanti dall'appartenenza dell'Italia alle Comunità europee - Legge comunitaria 2010* (GU n.1 del 02.01.2012)

Legge n. 228 del 24 dicembre 2012, *Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato* (Legge di stabilità 2013) (GU n.302 del 29.12.2012 - Suppl. Ordinario n. 212)

Legge n. 23 del 11 marzo 2014, *Delega al Governo recante disposizioni per un sistema fiscale più equo, trasparente e orientato alla crescita* (GU Serie Generale n.59 del 12-3-2014)

Decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014, *Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive* (GU - n. 212 del 12.09.2014)

Legge n. 164 del 11 novembre 2014, di conversione del Decreto Legge n. 133 del 11 settembre 2014 "Sblocca Italia"

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2014) *Programma delle Infrastrutture strategiche*, L. 443/2001, art. 1, c. 1, allegato al Documento di Economia e Finanza 2014

### **7.1.2 Atti dell'Unione Europea**

Accordo di Partenariato 2014-2020 - Italia (Conforme all'articolo 14 del Regolamento UE N.1303/2013), settembre 2014

Ares (2012) 1326063 - "Position Paper" dei Servizi della Commissione sulla preparazione dell'Accordo di Partenariato e dei Programmi in ITALIA per il periodo 2014-2020

Commissione Europea, COM(2001) 370, Bruxelles, 12.09.2001 - Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte".

Commissione Europea, COM(2006) 314 definitivo, Mantenere l'Europa in movimento - una mobilità sostenibile per il nostro continente Riesame intermedio del Libro bianco sui trasporti pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea.

Commissione Europea, COM(2010) 2020, EUROPA 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva

Commissione Europea, COM(2011) 144 definitivo, Bruxelles, 28.3.2011 - "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile".

Consiglio, Direttiva 2006/112/CE del 28 novembre 2006 relativa al sistema comune d'imposta sul valore aggiunto

Parlamento europeo e Consiglio, Direttiva n. 65 del 20 ottobre 2010, relativa alle formalità di dichiarazione delle navi in arrivo o in partenza da porti degli Stati membri e che abroga la direttiva 2002/6/CE

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (CE) N. 1370/2007 del 23 ottobre 2007 relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) N. 1303/2013 del 17 dicembre 2013 recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale

europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) n. 1315/2013 dell' 11 dicembre 2013 , sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE

Parlamento europeo e Consiglio, Regolamento (UE) n. 1316/2013 dell' 11 dicembre 2013, che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il regolamento (UE) n. 913/2010 e che abroga i regolamenti (CE) n. 680/2007 e (CE) n. 67/2010

## **7.2 Note amministrative e documenti istituzionali**

Agenzia del Demanio, (2013) *Porto di Taranto – Molo polisettoriale e pertinenze circostanti a servizio*, Nota alla Regione Puglia del 16.02.13

Autorità Portuale di Genova, (2014) *Piano Operativo Triennale 2015-2017*

Comando Generale delle Capitanerie di porto, (2015) *Misure a supporto della competitività dei porti – Recepimento della direttiva 2010/65/UE – Standardizzazione del processo della “pratica nave” e relativo “data model”*, Nota del 02.02.15

Ministero per gli Affari Regionali, il Turismo e lo Sport, (2013) *Piano strategico per lo sviluppo del turismo in Italia*

MIT, (2012) *Il Piano Nazionale della Logistica 2012-2020*

MIT, (2014) *Porto di Taranto – Molo polisettoriale e pertinenze circostanti a servizio (aree, palazzine, opere portuali). Consegna definitiva all’Autorità Portuale ex legge 84/94*, Nota del 10.10.14

## **7.3 Articoli**

Capuzzo N., (2015) “Il Terminal Container Ravenna si adatta alle grandi navi”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Lievitano i portafoglio ordini di Ultra Large Container Vessel”, *Ship2Shore*, 10.03.15

Capuzzo N., (2015) “Nuove gru per TDT in arrivo dal Reefer Terminal”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Nuovi record di produttività a Gioia Tauro”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Per il SECH inizia la scommessa delle 14.000 TEU”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Riorganizzazione interna per il terminal LSCT”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Trieste Marine Terminal pronta alla sfida del gigantismo navale”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “Upgrade di efficienza per il CICT di Cagliari”, *Ship2Shore*, 13.03.15

Capuzzo N., (2015) “VTE punta sui gate in attesa delle nuove gru”, *Ship2Shore*, 13.03.15

“I porti italiani perdono colpi”, *Il Sole 24 ore*, 19.06.13

“Trasporto merci in pista di decollo”, *Milano Finanza*, 20.02.15, p. 19

#### **7.4 Studi**

Appetecchia A., (2015) *Il futuro dei porti italiani: lavoro e imprese al centro della riforma*, Presentazione convegno Ancip, Roma 18.02.15

Astrid, italiadecide, Repubblica, (2010) *Le infrastrutture strategiche di trasporto. Problemi, proposte, soluzioni*

Astrid, italiadecide, Repubblica, (2013) *Infrastrutture e competitività 2013. 4 nodi strategici*

AVVIMAR, (2014) *Sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale; Sistemi informatici SafeSeaNet e P.M.L.S. (PMIS2); Creazione profilo “Avvisatore Marittimo*, Nota del 22.12.2014

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2009) *Il sistema portuale italiano: un'indagine sui fattori di competitività e di sviluppo*, Questioni di Economia e Finanza n. 39, Febbraio 2009, Banca d'Italia

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2012) "Il porto di Genova: Assetto ed Evoluzione dell'interfaccia marittima del Nord Ovest", in Srm, *Trasporto Marittimo e sviluppo economico. Scenari internazionali, analisi del traffico e prospettive di crescita*, Giannini Editore, Napoli

Beretta E., Dalle Vacche A., Migliardi A., (2012) *Competitività ed efficienza della supply-chain: un'indagine sui nodi della logistica in Italia*, "Economia e diritto del Terziario" n. 2, 2012

Beretta E., Migliardi A., (2014) *Territori, servizi logistici e infrastrutture: un'indagine presso le imprese manifatturiere*,

Cassa Depositi e Prestiti, (2012) *Porti e Logistica. Il sistema portuale e logistico italiano nel contesto competitivo euro-mediterraneo: potenzialità e presupposti per il rilancio*

Censis, UIR, (2010) *Il sistema interportuale nelle piattaforme logistiche territoriali*, Roma, ottobre 2010

CLIA (2014), *The Cruise Industry: Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe*

Confetra, (2014) *Pacchetto fiscale per la logistica. Incontro con il Sottosegretario al Ministero dell'Economia e delle Finanze*, Roma, 2 luglio 2014

Confindustria, (2006) *Logistica per crescere. Proposte, analisi ed approfondimenti del Progetto Logistica di Confindustria e del suo Sistema Associativo*, Roma, 01.02.06

Confindustria, (2014) *Disciplina vigente e ipotesi di intervento normativo contenute nel DDL AS 370, nella "bozza Lupi" e nella proposta di Regolamento UE sui servizi portuali*

Confindustria, (2014) *La riforma del sistema portuale italiano. Le priorità e le proposte di Confindustria*, 19.06.14

Confitarma, (2014) *L'impatto socio-economico nazionale dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio merci e passeggeri*(Bozza), 12.12.2014

Container Ship Update, (2013) *Focus on Ultra Large Container Ships*, Numero 01, 2013

Contract Logistics, (2015) *Sintesi della presentazione dell'Osservatorio Contract Logistics del Politecnico di Milano per il convegno di Roma del 21 gennaio 2015: "Il Sistema Logistico Italia: un valore per il nostro Paese"*

Costa P., (2015) *Exchange of views with commissioner for transport, ms.VioletaBulc. European ports: common challenges and European role*, Bruxelles 19.01.15

Davidson N., (2014) *Mega ships, alliances and cascading: Implications for ports & terminals*, JOC Port Performance Conference Europe, 19.11.2014

De Novellis F., Rapacciuolo C., (2011) *Materie prime, limiti alla crescita e difficoltà per le imprese italiane*, CSC WorkingPaper n. 60

DIPE (2014), *Iniziativa di studio sulla portualità italiana*

Einaudi L. (a cura di), (2015) *Report generale: Piano Junker, aggiornamento traffici Italia, tempi di gestione merci* (Bozza), 26.01.15

ESPO, (2010) *European Port Governance. Report of an enquiry into the current governance of European Seaports*

ExxonMobil, (2014) *Outlook for Energy: A view to 2040*

Federtrasporto, (2013) *Scenari dei trasporti. L'internazionalizzazione del trasporto: la posizione dell'impresa italiana*, Numero 15 Luglio 2013

Federtrasporto, (2014) *Indagine congiunturale sul settore dei trasporti I semestre 2014*, Numero 38 Luglio 2014

Fratocchi L., *Il Back-reshoring come opportunità per il Sistema Italia. Il contributo delle aziende ANIE*

Garratt M, Teodoro A., (2014) *Impact of alliances for the European market*, Port performance conference, 19.11.2014

Huck D., (2014) *Creating Alignment to Incentivize Port Performance*, JOC Conference, London, 19.11.2014

Ice, Prometeia, (2013) *Evoluzione del commercio con l'estero per aree e settori*, n. 11, giugno 2013

Isfort (a cura di), (2014) *Autostrade del Mare 2.0. Risultati, criticità, proposte per il rilancio*

Isfort, (2011) *Far West Italia. Il futuro dei porti e del lavoro portuale*

Isfort, (2013) *Gli scenari del trasporto merci e della logistica nell'opinione degli operatori: i risultati di un'indagine diretta*

Leonardi R., Calenda D., *Politiche attive per lo sviluppo del territorio: attrazione di investimenti esteri ed interni per lo sviluppo economico e coesione sociale*, Executive Summary, Firenze

Liu T., (2014) *World Economy vs. Global Port Trade*, Port Development Forum, Marzo 2014

Lütje T., (2014) *Terminal Perspectives – Port of Hamburg*, JOC Port Performance Conference Europe, 19.11.2014

Martens L., (2014) *Carriers and terminals: how to build a sustainable future?*, JOC Port Conference, 18.11.2014

Mednet, (2013) *Mediterranean network for custom procedures and simplification of clearance in ports. Port of Genoa*, Milano, Maggio 2013

Mega M., (2014) *GAIA. Il PCS dei porti di Bari, Barletta e Monopoli*, Bari 18.12.14

Mega M., (2014) *Prototipo di Sportello Unico Marittimo e proposte di integrazione con il PCS GAIA*, Bari 28.05.14

Moret C., (2014) *The new East-West alliance lineup: what must ports do to succeed?*, TPM Europe 2014

Murphy A., (2014) *Quantifying Congestion*, JOC Port Performance Europe, 12.11.2014

Naus E., (2014) *JOC Port Productivity Conference*

Notteboom T., (2012) *Dynamics in port competition in Europe: implications for North Italian ports*, Workshop “I porti del Nord”, Milano 18.04.12

Ocean Shipping Consultants, (2013) *Strong cruise demand ahead, dynamic prospects for ports*, ComunicatoStampa

Penfold A., (2014) *Panel Discussion – Creating Alignment to Incentivise Port Performance*, JOC Port Performance Europe, Novembre 2014

Porto di Venezia, *A port centric solution*

Porto di Venezia, *Adjusting TEN-T core corridor investment strategy in order to add to the building of “Europe as a single market” the integration of “single Europe in the global market”*

Porto di Venezia, *European energy security and climate goals: Ports and the “liquid” LNG logistics*

Porto di Venezia, *Short note on EU international trade and the new geography of European manufacturing*

Porto di Venezia, *The Venice offshore – onshore container system: A contribution to the north adriatic (NAPA) strategy*

Respubblica, (2014) *Nota sul sistema delle dogane*

Respubblica, (2014) *Nota sulla competitività delle dogane*

Risposte Turismo (a cura di), (2014) *Il traffico crocieristico in Italia nel 2013*

SIPOTRA, *Una nuova accessibilità per un nuovo Mezzogiorno*

Stojanović M., PoletanJugović P., Jugović A., (2014) “Indicators of passenger flows movements on the world and mediterranean cruise market”, *Scientific Journal of Maritime Research* 28 (2014), pp. 40-48

The European House – Ambrosetti, (2013) *Il rilancio della portualità e della logistica italiana come leva strategica per la crescita e la competitività del Paese*

Tirschwell P., (2014) *JOC Port Performance Conference – Opening remark*, JOC Port Performance Conference Europe, 19.11.2014

UIR, (2014) *Il Sistema degli interporti italiani nel 2012*

UIR, (2014) *Piano Strategico degli Interporti*

Uirnet, (2014) *Ricognizione dei progetti, e piattaforma PCS esistenti a livello nazionale e internazionale*, Bozza del 08.05.14

UNCTAD, (2014) *Review of Maritime Transport*

Unioncamere, (2014) *Terzo Rapporto sull'Economia del Mare*

World Bank, (2015) *Doing Business 2015: Going Beyond Efficiency*

### **7.5 Contributi al Piano Strategico Nazionale Portualità e Logistica**

Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, (2015) *Contributo al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della logistica*, Roma, 19 gennaio 2015

Banca d'Italia, (2014) *Spunti in materia di sviluppo e programmazione dell'offerta logistica rinveniente da tre indagini della Banca d'Italia*, Note per il Comitato “Piano strategico nazionale portualità e logistica

Beretta, E., Casadio, P., (2015) *Commenti alla bozza della sintesi del sottogruppo “offerta”*, illustrata il 4 febbraio 2015, Note per il Comitato “Piano strategico nazionale portualità e logistica

Beretta, E., Casadio, P., (2015) *Note di commento al materiale sulle prospettive della domanda, distribuito e discusso il 26 gennaio al MIT*, Note per il Comitato “Piano strategico nazionale portualità e logistica, 28 gennaio 2015

Comando Generale delle Capitanerie di porto, (2014) *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica – L’Offerta portuale*, Nota

Confetra (2014), *Saturazione e congestione degli hub mediterranei di puro transhipment al 2020*, Novembre 2014

Confetra, (2014) *Analisi della saturazione della capacity portuale nel Mediterraneo*

Confetra, (2014) *Nota sulla prospettiva di trasformazione delle Autorità portuali in società di capitali*

Costa P., (2015) *Note per la redazione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica da redarre ai sensi dell’articolo 29 del decreto-legge n. 133 del 12 settembre 2014, detto "Sblocca Italia", convertito con la legge n.164 dell’11 novembre 2014*, 12.01.15

RFI, (2014) *La riforma del sistema portuale italiano. Osservazioni di Ferrovie dello Stato Italiane Spa.*, Novembre 2014

RFI, (2014) *I principali sistemi portuali*

La stesura del Piano Strategico dei Porti e della Logistica non sarebbe stata possibile senza il contributo di dati e statistiche costantemente forniti da Confetra, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Unione Interporti Riuniti, Rete Ferroviaria Italiana, Confitarma, Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, Presidenza del Consiglio dei Ministri.

## APPENDICE I – I CRITERI PER LA SELEZIONE DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI

Al fine di indirizzare una prioritizzazione del parco progetti infrastrutturale fisico in ambito portuale-logistico, e quindi abilitare una selezione delle opere infrastrutturali da realizzare è stato elaborato un “**modello multicriteria**” che permetta di valutare le opere sotto quattro profili diversamente pesati (vedi tabella “Criteri per la selezione delle opere infrastrutturali e relativo peso”):

- coerenza con la strategia delineata nel Piano Strategico Nazionale;
- livello di impatto sull’attivazione della domanda e sul miglioramento della qualità dell’offerta;
- stato di avanzamento procedurale;
- praticabilità/fattibilità.

Criterio		Peso
1.	<b>Coerenza Strategica</b>	0,4
2.	<b>Livello di attivazione della domanda e qualità dell'offerta</b>	0,3
3.	<b>Stato di avanzamento procedurale</b>	0,1
4.	<b>Praticabilità/Fattibilità</b>	0,2

Tabella 6 – Criteri per la selezione delle opere infrastrutturali e relativo peso

Ciascuno dei criteri identificatisi articola in sotto-criteri aventi un peso relativo nell’area di afferenza.

La valutazione di un’opera passa per l’attribuzione di un punteggio in base alla scala di valutazione specifica per ciascun sotto-criterio, come riportato nella tabella seguente:

Criteria	#	Sotto-criteri	Scala punteggio	Peso	Scala di Valutazione
1.		Coerenza con la strategia del Piano (porti e segmenti strategici)	(1-5)	0,75	1- Intervento su segmenti o porti non strategici 2 - Intervento coerente con la strategia su un segmento ed almeno un porto ausiliario 3 - Intervento coerente con la strategia su un segmento ed almeno un porto prioritario 4 - Intervento coerente con la strategia su più segmenti e

Criteria	#	Sotto-criteri	Scala punteggio	Peso	Scala di Valutazione	
					almeno un porto ausiliario 5 - Intervento coerente con la strategia su più segmenti ed almeno un porto prioritario (vedi Tabella 8 – Interventi e porti strategici per segmento di mercato)	
	1.2.	Presenza di accordi strategici con operatori e <i>shipping companies</i> globali	Si/No	0,05	0-No 5-Si	
	1.3.	Appartenenza alla rete Centrale o alla rete Globale definite dalla Commissione Europea	(1-5)	0,2	1- Porto non appartiene né alla rete Centrale né alla rete Globale definite dalla Commissione Europea 4 -Porto appartiene alla Rete Globale 5- Porto appartiene alla Rete Centrale	
2.	Livello di attivazione della domanda e qualità dell'offerta	2.1.	Incremento capacità porto (dimensione e numero di navi accoglibili) per segmenti prevalenti del porto	(1-5)	0,2	1- basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 - alto
		2.2.	Incremento competitività e efficienza porto (riduzione tempi e costi di attraversamento portuale)	(1-5)	0,15	1 - nullo, 2 - medio basso (0-5%), 3 - medio (5-10%), 4 - medio-alto(10- 20%), 5 - alto (>20%)
		2.3.	Capacità di attrazione domanda aggiuntiva (merci o passeggeri)	(1-5)	0,15	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 - alto
		2.4.	Impatto su <i>modalshift</i> (ferro, navigazione interna, autostrade del mare)	(1-5)	0,1	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 - alto
		2.5.	Incremento numero e qualità dei servizi offerti dal porto (inclusi servizi alle merci e alle navi, strategie <i>green port</i> )	(1-5)	0,1	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 –alto
		2.6.	Miglioramento collegamenti ultimo miglio, attraversamenti urbani e altri interventi in logica di riduzione <i>bottleneck</i>	(1-5)	0,1	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 – alto

Criteri		#	Sotto-criteri	Scala punteggio	Peso	Scala di Valutazione
		2.7.	Coerenza con pianificazione per aree logistiche / filiere	(1-5)	0,2	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto, 5 - alto
3.	Stato di avanzamento procedurale	3.1.	Stato di condivisione/approvazione dell'intervento	(1-5)	0,3	1 - basso o nullo, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto , 5 - alto
		3.3	Livello di progettazione	(1-5)	0,3	1 - proposta progettuale 2 - pre-fattibilità, 3 - fattibilità, 4 - preliminare , 5 - definitivo
		3.3.	Avanzamento procedure approvazione (VIA), se assoggettabile	(1-5)	0,2	1 - procedura da avviare 3 - procedure in corso 5 - Dichiarazione VIA
		3.4.	Avanzamento procedure approvazione (VAS), se assoggettabile	(1-5)	0,2	1 - procedura da avviare 3 - procedure in corso 5 - Dichiarazione VAS
4.	Praticabilità/ Fattibilità	4.1.	Importanza partecipazione privata (quota di partecipazione privata)	(1-5)	0,4	1 - nullo, 2 - medio basso (0-10%), 3 - medio, (10-20%) 4 - medio-alto (20-30%) , 5 - alto (>30%)
		4.2.	Analisi costi benefici (per interventi superiori ai 20 Milioni di Euro), Tasso di rendimento interno	(1-5)	0,4	1 - nullo , 2 - medio basso (0-2%), 3 - medio, (2-5%) 4 - medio-alto (5-10%) 5 - alto (>10%)
		4.3.	Coerenza con programmazione regionale / nazionale /comunitaria	(1-5)	0,2	1 - basso o non presente, 2 - medio basso, 3 - medio, 4 - medio-alto , 5 - alto

Tabella 7 - Criteri per le selezione delle opere infrastrutturali

SEGMENTO	CLASSE PORTO	PORTO	INTERVENTO STRATEGICO
Container Gateway	Prioritari	Genova La Spezia Trieste	Accessibilità nautica a navi di 15-18000 TEU (fondali 16-18 metri);
			Allungamento banchine/accosti per dimensioni delle navi (400 metri)
			Equipment in grado di operare su navi ultima generazione (sbraccio, tirante aereo)
			Interventi su Impianti ferroviari last mile tendenti a garantire l'utilizzo di treni a modulo di 750 metri, per i collegamenti con i core corridor della rete TEN-T.
			accessi diretti e separati alle reti stradali di lunga percorrenza in grado di assorbire il traffico aggiuntivo legato alla crescita della domanda.
			Collegamenti con aree logistiche/interportuali che possano fungere da retroporti
			Interventi sui corridoi TEN-T
	Ausiliari	Savona Livorno Ravenna Venezia Napoli Taranto Augusta	Accessibilità nautica a navi di 8-10000 TEU (fondali 12-15 metri);
			Allungamento banchine/accosti per dimensioni delle navi (350 metri)
			Sviluppo infrastruttura ferroviaria per eliminazione dei <i>bottlenecks</i> e adeguamento standard ferroviari in base alla crescita e alle caratteristiche della domanda servibile.
			per porti su rete core, interventi coerenti con gli standard previsti sulle reti di adduzione e sui corridoi relativi
Container Transhipment	Prioritari	Gioia Tauro	Accessibilità nautica a navi di 15-18000 TEU (fondali 16-18 metri);
			Allungamento banchine/accosti per dimensioni delle navi (400 metri)
			Equipment in grado di operare su navi ultima generazione (sbraccio, tirante aereo)
	Ausiliari	Cagliari Taranto	Accessibilità nautica a navi di 10-14000 TEU (fondali 14-16 metri); da estendere nel medio periodo a 15-18000 TEU.
			Allungamento banchine/accosti per dimensioni delle navi (400 metri)
Ro-Ro	Prioritari	Genova Livorno Napoli Salerno Civitavecchia Trieste Palermo Bari Ancona	Miglioramento accessibilità stradale (riduzione conflitti con tessuto urbano, collegamenti diretti alla rete extraurbana)
			Collegamenti alla rete ferro sulla base di domanda servibile (in particolare per transiti)
			Realizzazione di terminal dedicati, da verificare sulla base della domanda servita
			Realizzazione strutture a servizio di navi e mezzi
Crociere	Prioritari	Venezia Civitavecchia Napoli Genova Savona	Realizzazione di strutture per servizi home port
			Realizzazione strutture per offerta servizi / gestione flussi a terra
			Miglioramento intermodalità (aerea, ferroviaria)

SEGMENTO	CLASSE PORTO	PORTO	INTERVENTO STRATEGICO
			Miglioramento accessibilità stradale (riduzione conflitti con tessuto urbano, collegamenti diretti alla rete extraurbana)
	<b>Ausiliari</b>	<i>Messina</i>	Realizzazione strutture per offerta servizi / gestione flussi a terra
		<i>Palermo</i>	
		<i>Bari</i>	Miglioramento accessibilità stradale (riduzione conflitti con tessuto urbano, collegamenti diretti alla rete extraurbana)
		<i>Livorno</i>	
		<i>La Spezia</i>	

**Tabella 8 – Interventi e porti strategici per segmento di mercato**

Il modello multicriteria proposto potrà essere sottoposto ad un affinamento e/o aggiornamento sulla base di un *testing* da effettuare su un “parco progetti da realizzare” ed un’eventuale evoluzione della strategia nazionale.

Per la valutazione delle opere è stato predisposto un simulatore del modello multicriteria proposto che permette il calcolo del punteggio complessivo di ciascun progetto da valutare. Il simulatore è contenuto nell’*“Allegato 2- Modello di simulazione criteri opere infrastrutturali fisiche”*.

Il modello operativo di accesso al finanziamento sarà definito sulla base del modello di *governance* individuato.