



Roma, 4 luglio 2015

## **PIANO STRATEGICO NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA: IL SISTEMA MARE, UNA RISORSA, UNA SFIDA ED UN'OPPORTUNITÀ PER L'ITALIA**

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

Pur se separata dal resto d'Europa dai monti più alti del continente, l'Italia si presenta come un *hub* naturale del Mediterraneo e al centro della rotta Asia-Europa: è una penisola, con quasi 8mila km di coste, è attraversata da 4 corridoi europei ferroviari TEN-T, è al centro delle reti marittime trans-mediterranee. La sua posizione strategica può essere un'opportunità, per ora è solo una sfida che può essere vinta o persa.

Le inefficienze del sistema logistico costano oggi 50 miliardi l'anno e il cluster portuale dell'intero Paese genera il 2,6% del PIL nazionale, quando il porto di Rotterdam genera da solo il 2,1% del PIL dei Paesi Bassi.

L'obiettivo del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) è di integrare la rete logistica italiana connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale, con le piattaforme logistiche (Interporti) e con i distretti industriali e intervenendo su ritardi, disorganizzazioni e inefficienze dell'organizzazione attuale.

Non riguarda solo le merci, ma i milioni di passeggeri e crocieristi che ogni anno passano per i porti italiani. La riforma viene individuata come una urgenza dalle indicazioni della Commissione Europea e dallo Sblocca Italia.

### **Quanto vale il sistema Mare italiano?**

Il Sistema Mare riveste un ruolo rilevante per l'economia e i sistemi industriali italiani.

Il 20% del traffico marittimo mondiale, merci e passeggeri, passa per il Mediterraneo.

In Italia sono circa un milione gli addetti impiegati e oltre 160.000 le imprese del cluster logistico e portuale.

Sono 41 milioni i passeggeri che viaggiano via mare in Italia (20% del traffico UE) e 10,4 milioni i crocieristi imbarcati e sbarcati in Italia nel 2014 (uno su tre dei crocieristi imbarcati e sbarcati in Europa).

Il cluster logistico ha un'incidenza sul PIL del 14% mentre l'incidenza del cluster portuale, come detto, è del 2,6%.

### **Import ed export**

L'interscambio commerciale marittimo vale 220 miliardi, mentre ammonta a 400 miliardi di euro l'export italiano nel 2014.



Per ogni euro di scambi commerciali che coinvolgono l'Italia, 40 centesimi arrivano in Italia dal mondo via mare, 30 centesimi partono via mare dall'Italia.

Riguardo i volumi di merci, viaggiano via mare circa il 48% delle merci italiane dirette all'estero (ed il 75% dell'export verso i Paesi del Mediterraneo) e il 67,7% delle merci importate.

### **Segnali di crisi dal mercato italiano**

Negli ultimi anni in alcuni settori si è registrato un rallentamento complessivo dei traffici italiani.

Dal 2005 al 2014: -6,5% circa di traffico merci e -7% circa di traffico passeggeri, solamente le crociere crescono del 10% circa l'anno.

Nel frattempo nel Mediterraneo triplica il traffico container nei primi 30 porti MED, triplicano i passaggi Nord-Sud attraverso il Canale di Suez e il raddoppio del Canale permetterà un ulteriore aumento dei traffici.

L'Italia ha continuato a perdere posizioni, restando dietro a Olanda, Germania, Francia, Marocco.

### **Le criticità: crisi, governance, burocrazia, infrastrutture**

Oltre alla crisi economica globale, si scontano deficit strutturali.

La governance dei porti è complessa e sconta uno scarso coordinamento nazionale.

Sono presenti 24 Autorità Portuali (delle quali, secondo la classificazione europea, 14 sono porti *core*, 9 sono porti *comprehensive*, una non è classificata). Ci sono 336 membri complessivi nei Comitati Portuali. Si contano in ogni porto 113 provvedimenti amministrativi all'import/export gestiti da 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli.

E' scarsa la qualità delle infrastrutture portuali: l'Italia è al 55° posto mondiale per la qualità delle infrastrutture portuali dopo Spagna, Portogallo, Grecia, Francia, Marocco, Croazia.

E' scarso il coordinamento degli investimenti: ognuna delle 24 autorità portuali decide in autonomia le priorità di investimento infrastrutturale nei porti, al di fuori di un piano nazionale e strategico, con una dispersione di risorse e di efficacia complessiva ("particolarismo portuale"). Attualmente vi sono progetti finanziati per circa 5 miliardi di euro.

Vi è quindi una inefficienza diffusa dovuta a numerose pratiche burocratiche complicate e lente, sia per gli investimenti, sia per le operazioni di import ed export.

### **Quanto tempo ci vuole?**

Per fare un esempio, il viaggio di uno *smartphone* dall'Asia all'UE attraverso l'Italia: dopo 17 giorni di navigazione, può impiegare fino a 13 giorni in più di sosta nel porto per pro-



cedimenti amministrativi in import, controlli lenti sulla merce, scarso coordinamento fra amministrazioni, inaffidabilità delle procedure. I tempi sono sempre incerti.

### **Le possibilità di crescita ci sono**

Guardando al 2020 i traffici marittimi di merci e passeggeri possono crescere, premiando le risorse turistiche del Paese e l'eccellenza del made in Italy, e valorizzando tutti i settori della blue economy, dal commercio alla cantieristica al turismo.

Per le crociere si può raggiungere un più 23% secondo i valori stimati rispetto al 2014 (minimo e massimo), per le merci più 12-22% rispetto ai valori stimati per il 2015.

### **L'Italia riparte dal Sistema Mare, e dai porti**

Il Piano Strategico Nazionale della Logistica e della Portualità va ad attuare quanto previsto dal decreto Sblocca Italia del 2014 che prevede, per la prima volta da oltre vent'anni, una riforma complessiva dell'intero Sistema Mare: «migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità» anche attraverso «la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti».

### **Una vera riforma del settore**

Il Piano Strategico Nazionale per la Portualità e la Logistica è una vera riforma del settore e interpreta la portualità e logistica

- al centro della ripresa economica del Paese attraverso il sostegno al tessuto produttivo nei territori ed al commercio con i partner internazionali;
- come strumento attivo di politica euro-mediterranea per favorire l'integrazione tra la sponda Nord e la sponda Sud del Mediterraneo,
- per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno, per valorizzare il Sud e le eccellenze del suo sistema industriale;
- per la promozione della sostenibilità, lo sviluppo del trasporto ecosostenibile e la tutela dell'ambiente.

### **La strategia, 10 obiettivi da raggiungere**

Il Piano è organizzato per 10 Obiettivi e 10 Azioni:

*Semplificazione e snellimento:* misure per la velocizzazione delle procedure.

*Competitività:* concorrenza, trasparenza, migliore qualità dei servizi.

*Accessibilità:* migliori collegamenti dei trasporti marittimi e terrestri.

*Integrazione logistica e imprese:* integrazione del sistema logistico e delle attività manifatturiere del territorio.

*Infrastrutture:* potenziamento delle infrastrutture dei porti e dei collegamenti terrestri.

*Innovazione:* misure per la ricerca, la formazione, lo sviluppo e l'innovazione tecnologica.



*Sostenibilità:* misure per l'efficienza energetica e l'ambiente.

*Certeza delle risorse:* misure per la gestione e la programmabilità degli investimenti nei porti a lungo termine.

*Coordinamento nazionale:* coordinamento e promozione centrale.

*Nuova governance:* adeguare la governance al nuovo ruolo della portualità italiana.

**In particolare:**

- ***Semplificazione burocratica e competitività***

Per aumentare la competitività del Sistema Mare ed attrarre gli operatori è già iniziato il lavoro per: tempi più brevi per l'import/export e lo Sportello Unico in capo all'Agenzia delle Dogane, costi più bassi per gli operatori, procedure più semplici per velocizzare tutte le opere in particolare escavi e dragaggi, meno burocrazia per attivare gli investimenti e regolamentazione delle concessioni, realizzazione della catena logistica digitale per l'interoperabilità dei sistemi, più trasparenza, controlli di qualità rafforzati sulle merci importate.

- ***Investimenti infrastrutturali, accessibilità, integrazione***

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

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

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

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

*Investimenti infrastrutturali:* recupero e ammodernamento delle infrastrutture esistenti, investimenti in escavi e manutenzione straordinaria, costruzione di nuove opere di protezione, banchine, fondali, terminali passeggeri e merci, raccordi ferroviari e stradali interni, impianti di bunkeraggio.

*Sviluppo delle Autostrade del Mare.*

- ***Risorse certe e misure ad hoc***

Il Piano mette a sistema le risorse disponibili per la portualità e i trasporti marittimi, tra cui: circa 700 milioni destinati dall'UE alle Regioni del Mezzogiorno per infrastrutture portuali (PON e POR, fondo FESR), 85 milioni già stanziati dal Governo per investimenti nei porti italiani nel 2015, più di 600 milioni l'anno stanziati dal Governo per il trasporto via nave, oltre all'esistenza dei progetti finanziati già citati e guarda a finanziamenti della Banca Europea degli investimenti legati al Piano Juncker.



Per assicurare il coinvolgimento di tutti gli operatori del Sistema Mare, verranno valutate iniziative di promozione importanti: un Fondo Nazionale per i Greenports, misure per l'efficienza energetica nel trasporto navale, programmi di alta formazione sui temi della blue economy, misure per l'adozione della Piattaforma Logistica Nazionale, maggiore coinvolgimento degli investimenti privati.

- ***La nuova governance: le ragioni per fare sistema***

I porti italiani svolgono la decisiva funzione di *regional gateway* (cioè porti di partenza e arrivo) rispetto ai retrostanti sistemi economici territoriali: produttivi ed industriali, della manifattura e dei servizi, dei consumi.

Per meglio competere sui mercati globali occorre scalare le dimensioni: i porti limitrofi devono cooperare e coordinare le proprie scelte strategiche, infrastrutturali e di efficientamento dei servizi, per offrire alla potenziale domanda mondiale "sistemi portuali" multipurposal, efficienti, integrati, competitivi.

La governance viene ripensata in modo incisivo e sinergico per guadagnare più competitività, passando:

- dal sistema attuale con scarso coordinamento nazionale, ad un ruolo di coordinamento con la Direzione generale unica per Porti e Logistica del Mit;
- da 336 membri complessivi nei Comitati portuali a circa 70 membri nei nuovi Comitati di gestione;
- da 113 procedimenti amministrativi in porto e 23 soggetti pubblici responsabili dei controlli in ogni porto a uno Sportello Unico dei Controlli in capo all'Agenzia delle Dogane, mentre numerosi altri procedimenti amministrativi ordinari saranno in capo a uno Sportello Amministrativo Unico;
- da 24 Autorità Portuali a Autorità di Sistemi Portuali.

### **La base di analisi: punti di forza, di debolezza, opportunità, minacce della situazione attuale (analisi Swot)**

Il Piano si avvale di un'analisi su Punti di forza, di debolezza, opportunità, minacce della situazione attuale.

**Punti di forza:** posizione strategica nel Mediterraneo, bacino industriale e di consumo nel Nord Italia, possibilità di accoglimento di grandi navi per il traffico transhipment (trasbordo), eccellenza della filiera agroalimentare, enormi potenzialità per il traffico Ro-Ro (traghetto mezzi su ruote), numerosissime destinazioni turistiche per il traffico passeggeri e crocieristico.

**Punti di debolezza:** inefficienze dell'ultimo miglio (collegamento infrastrutturale al porto); troppi interlocutori per i processi di import/export; costi elevati per gli operatori; poco spazio per ampliare i porti; alto costo del lavoro rispetto ai competitor; infrastrutture obsolete; scarsa intermodalità (flessibilità agli scambi con mezzi diversi).



*Opportunità:* crescita dei traffici nel Mediterraneo; 4 corridoi TEN-T che passano per l'Italia; crescita del turismo; l'Italia al centro della rete di Autostrade del Mare; presenza di Università e Centri di ricerca di livello internazionale.

*Minacce:* forte competizione internazionale nel Mediterraneo e nel Nord Europa; nuove rotte intercontinentali che escludono il Mediterraneo; riduzione della domanda interna soprattutto al Sud; competizione crescente nel settore turistico.