



# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## Pianificazione del sistema portuale italiano: alcune considerazioni verso il primo DPP

***Vittorio Marzano***

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione

*Roma, 22 marzo 2017*



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- progettualità portuale italiana
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- progettualità portuale italiana
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP



## Uno scenario frammentato e inefficiente

- assenza di un quadro unitario di pianificazione nazionale dal *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica* del 2001
- il PSNPL indica *vision*, obiettivi e azioni, occorre definire una strategia di implementazione coerente
- quadro attuale progetti (approccio *bottom up*):
  - frammentazione delle fonti di finanziamento
  - mancanza di un database aggiornato ed esaustivo
  - incompatibilità dei progetti a causa di visioni strategiche divergenti
  - disomogeneità nelle previsioni di traffico e negli scenari di mercato



## Uno scenario frammentato e inefficiente

- complessità della gestione del transitorio verso la «nuova» stagione di pianificazione
- ritardi fisiologici nell'insediamento:
  - della *Conferenza Nazionale delle AdSP*, cui è demandata la pianificazione centralizzata degli investimenti e delle opere strategiche
  - dei *Comitati di Gestione delle AdSP*



## Metodologia di lavoro

- proposta programmatica articolata per **programmi trasversali**, suddivisi per ambiti di intervento infrastrutturali, al fine di indirizzare la **pianificazione di settore nel breve periodo**:
  - sulla base dei dati attualmente disponibili
  - derivata da analisi di criticità e fabbisogni
  - coerente con PSNPL e Connettere l'Italia
- ruolo centrale della Conferenza Nazionale delle AdSP:
  - predisporre di concerto con il MIT uno studio volto a definire puntualmente fabbisogni e criticità nei vari settori della portualità, sulla base della quale
  - definire visione, opere prioritarie e pianificazione di settore di medio-lungo periodo



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- progettualità portuale italiana
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP



## Traffici complessivi porti italiani 2014-2016

	2014	2015	2016	Var % 2016-2014	CAGR 2016-2014
rinfuse liquide [Mt/anno]	169.91	182.92	182.48	7.4%	3.6%
rinfuse solide [Mt/anno]	72.90	69.27	69.11	-5.2%	-2.6%
merce in container [Mt/anno]	108.33	106.68	110.99	2.5%	1.2%
merce Ro-Ro [Mt/anno]	85.54	90.44	93.65	9.5%	4.6%
altre merci [Mt/anno]	24.19	22.18	21.92	-9.4%	-4.8%
<b>totale traffici merci [Mt/anno]</b>	<b>460.87</b>	<b>471.49</b>	<b>478.34</b>	3.8%	1.9%
container [MTEU/anno]	10.22	10.18	10.58	3.5%	1.7%
<b>passengeri totali [Mpax/anno]</b>	<b>43.30</b>	<b>44.66</b>	<b>47.00</b>	8.6%	4.2%
di cui crocieristi [Mpax/anno]	10.41	11.09	11.10	6.6%	3.3%

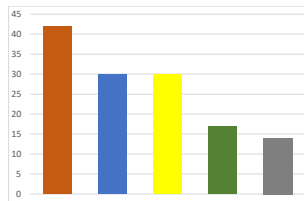
Fonte: elaborazione STM su dati Assoport, Autorità di Sistema Portuale, Rapporto Turismo



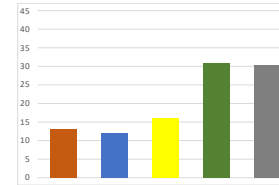


# Traffici per macroarea e tipo al 2016 (%)

### Nord Tirreno

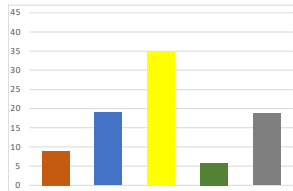


### Nord Adriatico

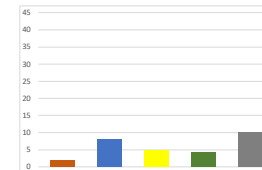


- CONTAINER
- RO-RO
- CROCIERE
- RINFUSE LIQUIDE
- RINFUSE SOLIDE

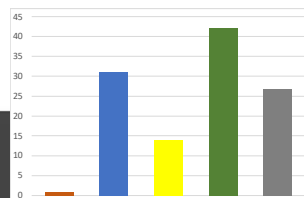
### Centro Tirreno



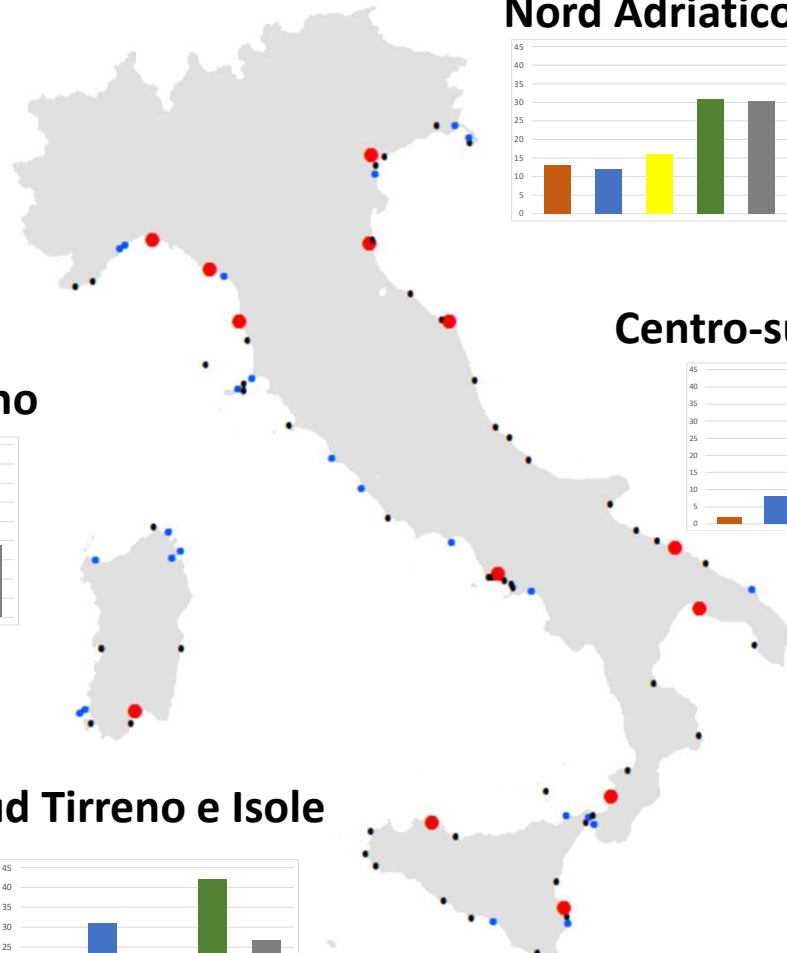
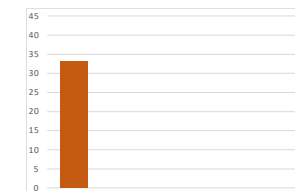
### Centro-sud Adriatico



### Sud Tirreno e Isole



### Transshipment hubs





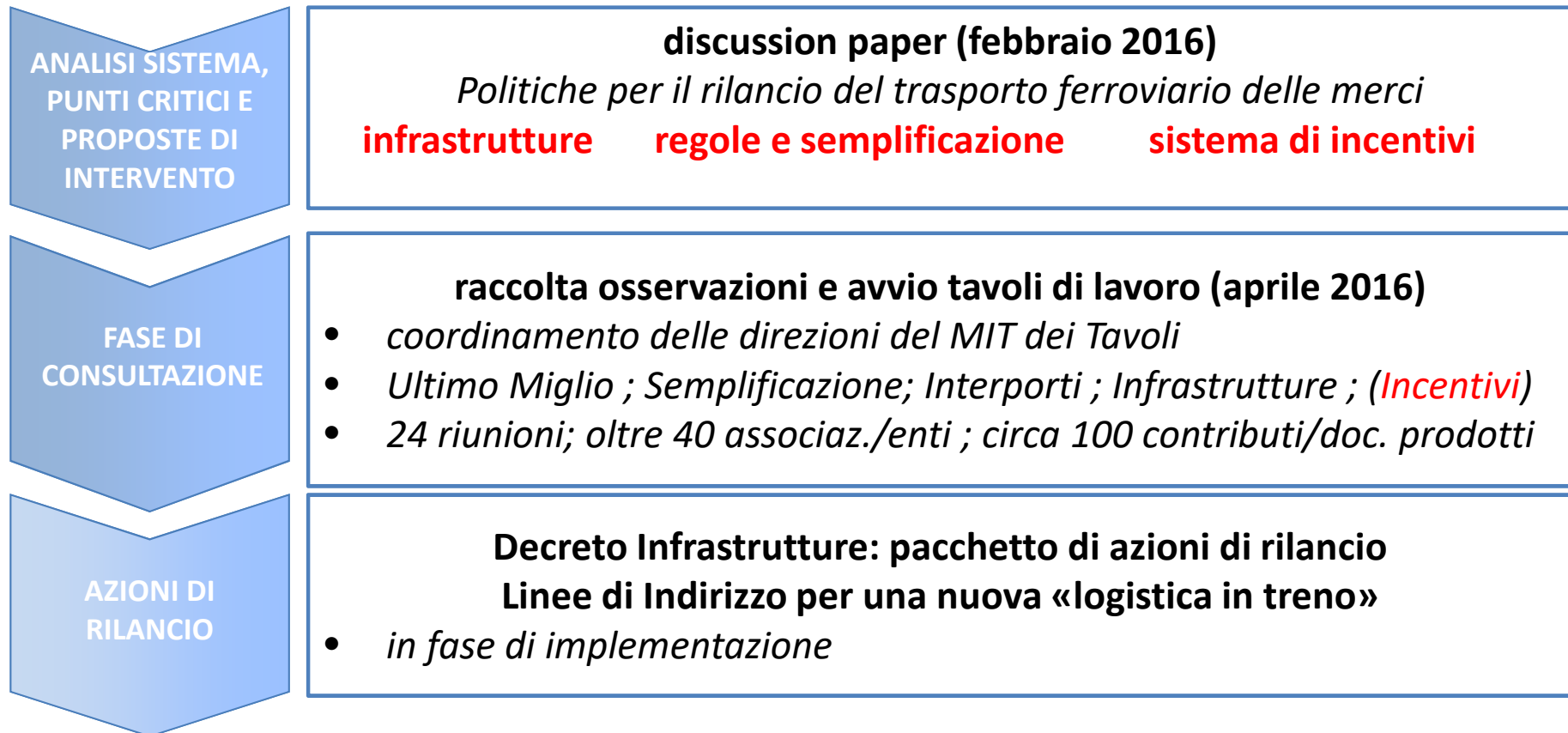
## Confronti e osservazioni

- container 2016 vs. 2015:
  - Italia: +3.9 %
  - *Northern range*: Anversa + 4%, Rotterdam e Amburgo +1.1%
  - *Mediterraneo*: Valencia +2.3%, Pireo +10.5%, Suez: - 3.9%
- confronto dei dati con le previsioni del PSNPL (2014):
  - gateway 6,9 MTEU al 2016, previsti 7.2÷8 MTEU al 2020
  - crociere: confermato un rallentamento nella crescita (nel 2017 previsto - 7% da Risposte Turismo)
  - Ro-Ro: già raggiunti nel 2017 traffici previsti al 2020
- necessità di statistiche migliori e coerenti!



# La cura del ferro: percorso di lavoro

## Approccio innovativo: concertazione con gli stakeholders e co-pianificazione





## Traffici ferroviari italiani

- a livello Paese:
  - ripresa dal 2015 (+9% complessivo nel periodo 2010-2016, +5,3% nel biennio 2015-2016 e circa +3% nel 2016)
  - +27% percorrenze medie dal 2010 al 2016, cioè da 173 a 220 km
  - maggiore dinamicità dei traffici internazionali (+18% tra 2010 e 2016)
  - ripresa traffici nazionali per effetto “sconto pedaggio”: +3.9% nel 2015 vs. 2014 e crescita dei servizi da/verso il Sud: +23% nel 2015 e +15% nel 2016
- traffici ferroviari dei porti:
  - notevole dinamicità di alcuni porti (es. Trieste 2016)



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- **progettualità portuale italiana**
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP



## Quadro (parziale) del parco progetti

Fonti Dati	Numero progetti *	Importo progetti [M€]
L 443/2001 (c.d. Legge Obiettivo) - XI Allegato Infrastrutture al Documento di economia e finanza 2013 - Delibera CIPE n. 26/2014) Tabella 0 Programma Infrastrutture Strategiche (G.U. n. 3 del 5 gennaio 2015)	34	6.259
Interventi in corso di realizzazione e da intraprendere ai sensi dell'art. 29 c. 2 D.L. 133/2014	382	15.743
Programma Triennale OO. PP. 2017-2019 (ad esclusione del porto di Augusta)	470	4.942
Piano Operativo Fondo Sviluppo e Coesione Infrastrutture 2014-2020 (L 190/2014 c.703 Delibera CIPE 25 del 10/08/2016)	8	137
Progetti inseriti nelle c.d. liste di corridoio TEN-T	66	5.756

\* Nota: lo stesso progetto può essere presente in più fonti.



## Osservazioni

- **sproporzione** tra:
  - entità complessiva dell'impostazione programmatica, es. Programma Triennale OO.PP. 2016-2018 circa **6400 M€**
  - reali capacità di spesa complessive di sistema, spesa storica media AP **500 M€/anno**, totale 2005-2014 di **5000 M€**
  
- **scarsa capacità realizzativa**, dati periodo 2007-2016:
  - 3050 CUP per progetti portuali finanziati
  - 100 interventi conclusi
  - 150 cantieri in corso
  - ~2800 opere di cui non si hanno dati certi



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- progettualità portuale italiana
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP





## Container: tendenze del mercato e tabù

- Suez e Panama: per noi cambia poco
- compagnie di navigazione e porti:
  - strategia unitaria valorizza il sistema portuale italiano
- il gigantismo navale non va inseguito
  - consolidamento *effetto cascata* di seconda generazione
  - essere serviti via *feeder* non è di per sé un problema
  - profittabilità? valore aggiunto?
- ferrovia per ampliare la *catchment area* internazionale
- *regional hubs* vs *hub* di puro *transshipment*



# Fabbisogno di capacità container

## Scenari di DOMANDA GATEWAY per l'analisi del fabbisogno di capacità

Scenario di domanda ambizioso, basato sulla previsione di un **ampliamento massimo internazionale** delle **catchment area** dei cluster portuali, grazie ad una **elevata accessibilità lato mare** e **collegamenti ferroviari efficienti** e ad elevate prestazioni

	<b>Traffico gateway - ipotesi ottimistica * (MTEU/anno)</b>			
<b>cluster</b>	<b>2016</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Nord Tirreno	4.00	4.90	5.65	6.40
Nord Adriatico	1.90	3.19	4.55	5.90
Altro	1.00	1.30	1.50	1.70
<b>Totale</b>	<b>6.90</b>	<b>9.39</b>	<b>11.70</b>	<b>14.00</b>

*Fonte: Elaborazione STM su dati PSNPL e MDS Transmodal*



## Capacità container attuale e futura (MTEU/anno)

<b>Capacità di movimentazione porti Gateway (M Teu) - scenario con minore infrastrutturazione</b>				
<b>Cluster</b>	<b>2016</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Nord Tirreno	5,20	7,45	7,95	8,45
Nord Adriatico*	3,21	3,81	4,53	5,56
Altro	2,56	2,73	2,73	2,73
<b>Totale</b>	<b>10,97</b>	<b>13,99</b>	<b>15,21</b>	<b>16,74</b>

\* comprende porti di Koper e Rijeka

<b>Capacità di movimentazione porti Gateway (M Teu) - scenario con maggiore infrastrutturazione</b>				
<b>Cluster</b>	<b>2016</b>	<b>2020</b>	<b>2025</b>	<b>2030</b>
Nord Tirreno	5,20	7,95	8,45	9,60
Nord Adriatico*	3,21	4,41	5,33	8,28
Altro	2,56	2,73	3,87	4,45
<b>Totale</b>	<b>10,97</b>	<b>15,09</b>	<b>17,65</b>	<b>22,33</b>

\* comprende porti di Koper e Rijeka



## Saturazione attuale e futura dei terminal container

- **Nord Tirreno:** gli interventi in realizzazione più ~*Darsena Europa* soddisfano la domanda
- **Nord Adriatico:** incertezze nello scenario con minore infrastrutturazione, ma anche maggiori incertezze sull'evoluzione della domanda, quindi modularità
- **altri porti gateway:** non serve capacità aggiuntiva, solo infrastrutture più efficienti

cluster	Grado di saturazione - scenario offerta "alto"			
	2016	2020	2025	2030
Nord Tirreno	0.77	0.62	0.67	0.67
Nord Adriatico	0.59	0.72	0.85	0.71
Altro	0.39	0.48	0.39	0.38
<b>Medio</b>	0.63	0.62	0.66	0.63

cluster	Grado di saturazione - scenario offerta "basso"			
	2016	2020	2025	2030
Nord Tirreno	0.77	0.66	0.71	0.76
Nord Adriatico	0.59	0.84	1.00	1.06
Altro	0.39	0.48	0.55	0.62
<b>Medio</b>	0.63	0.67	0.77	0.84



## Criticità nel segmento container

- **Nord Tirreno:**
  - inadeguatezza delle connessioni intermodali per l'ampliamento internazionale
  - accessibilità marittima e capacità
- **Nord Adriatico:**
  - capacità di movimentazione, stoccaggio ed inoltro terrestre, inadeguate al potenziale «boom» di domanda ed allargamento internazionale
- **altri Gateway:**
  - criticità puntuali legate ad infrastrutture portuali e connessioni inefficienti
- **hub di transshipment**
  - mercato volatile e concorrenza con i *regional hub*



## Fabbisogni del segmento container

- **Nord Tirreno:**
  - potenziamento connessioni intermodali e «terzo valico» per supportare l'espansione internazionale
  - adeguamento accessibilità marittima ed incremento capacità programmata
- **Nord Adriatico:**
  - crescita modulare/modulabile della capacità di movimentazione, stoccaggio ed inoltro terrestre (area orientale a maggior potenziale di crescita)
- **altri Gateway:**
  - risoluzione di criticità puntuali di accessibilità terrestre e/o infrastrutturale
  - incremento capacità e accessibilità nautica solo se supportate con analisi
- **hub di transshipment:**
  - efficienti connessioni ferroviarie come condizione necessaria



## Criticità e Fabbisogni del Segmento Ro-Ro

### CRITICITA'

- **Inadeguatezza dell'inoltro terrestre dei traffici di semirimorchi**
- **Inefficienza del layout portuale dei terminali Ro-Ro**

### FABBISOGNI

- **aumento competitività dell'inoltro delle merci via ferrovia e via strada**
- **sviluppo di servizi intermodali connessi alle Autostrade del Mare (es: Trieste e Venezia con il nuovo terminal di Fusina)**
- **adeguamento spazi di parcheggio per il trasporto non accompagnato di semirimorchi**
- **adeguamento spazi di viabilità interna per il corretto deflusso degli automezzi merci pesanti**



## Criticità e Fabbisogni del Segmento Crocieristico

### CRITICITA'

- inadeguatezza dei **servizi di accoglienza a terra**
- mancanza di **terminal crociere** e/o lavori ancora in corso
- progettualità incompiuta rispetto al tema della connessione porto-città e alla valorizzazione dei *waterfront*
- **municipalismo portuale**
- accessibilità nautica (Venezia)

### FABBISOGNI

- implementazione dei servizi a terra
- completamento dei lavori in corso
- progetti mirati su connessioni porto/città e waterfront





## Criticità e Fabbisogni Trasversali

### CRITICITA'

- salvaguardia ambientale e servizi alle navi
- oneri connessi a procedure burocratiche ed amministrative

### FABBISOGNI

- penetrazione nel mercato **LNG**, condizionata alla identificazione delle esigenze delle compagnie di navigazione e dei segmenti di traffico
- favorire lo sviluppo avanzato dei **Port Community Systems (PCS)** sul territorio nazionale
- valorizzazione delle *best practices* in tema di **snellimento dei controlli** ed **unificazione delle procedure burocratiche ed amministrative**



# Indice

- contesto di riferimento e metodo
- traffici portuali nel periodo 2014-2016
- progettualità portuale italiana
- criticità e fabbisogni del sistema portuale italiano
- verso il primo DPP



## Programmi per il periodo 2017-2020 e Vision al 2030

1. **Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale**
2. **Digitalizzazione della logistica e ICT**
3. **Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni a rete**
4. **Ultimo miglio stradale**
5. **Accessibilità marittima**
6. **Efficientamento energetico ed ambientale**
7. ***Waterfront* e servizi crocieristici e passeggeri**
8. **Attività industriali nei porti**
9. **Aumento selettivo della capacità portuale**



## Programmi per il periodo 2017-2020 e Vision al 2030

### 1. **Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale**

Recupero della piena funzionalità e valorizzazione delle infrastrutture esistenti con interventi mirati su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale

### 2. **Digitalizzazione della logistica e ICT**

- preclearing in esercizio in 14 porti italiani
- 15 fast corridor operativi
- Sportello Unico Doganale e dei Controlli
- Piattaforma Logistica Nazionale

Estensione del modello integrato almeno a tutti i porti core e comprehensive



## Programmi per il periodo 2017-2020 e Vision al 2030

### 3. **Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni a rete**

- semplificazione /snellimento **terminalizzazione - manovra - trazione**
- **incentivi** certi, duraturi e proporzionati
- **servizi intermodali** rapidi economici ed affidabili
- Interventi infrastrutturali di ultimo/penultimo miglio

### 4. **Ultimo miglio stradale**

Risoluzione criticità accesso stradale funzionale ai traffici

### 5. **Accessibilità marittima**

Interventi (opere a mare, dragaggi) **finalizzati ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffico da attrarre**



## Programmi per il periodo 2017-2020 e Vision al 2030

### 6. **Efficientamento energetico ed ambientale**

Fondo nazionale *greenports* per cofinanziamento di iniziative coerenti con i Piani Energetici Ambientali (condizione necessaria) finalizzate alla riduzione di emissioni inquinanti ed al rifornimento delle navi in sosta

### 7. **Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri**

### 8. **Attività industriali nei porti**

Interventi finalizzati prioritariamente alle attività legate al naviglio e ad attività logistiche/industriali a valore aggiunto

### 9. **Aumento selettivo della capacità portuale**

Segmenti di traffico Ro-Ro e container



## Progetti da inserire

- Per ciascun programma individuazione di progetti:
  - in corso (monitoraggio MIT)
  - invariati (finanziati, OGV)
  - da sottoporre a progetto di fattibilità/project review