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

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

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

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



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

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

- Integrare la rete logistica italiana connettendo al meglio i porti con i sistemi di trasporto:
  - Ferroviario
  - Stradale
  - Con le piattaforme logistiche (interporti)

- Non solo merci: per i porti italiani ogni anno passano **41 milioni di passeggeri** e **10,4 milioni di crocieristi**

- Fare evolvere il sistema portuale che da tempo sconta ritardi, disorganizzazioni e inefficienze. La riforma viene individuata come una urgenza dallo Sblocca Italia e dalle indicazioni della Commissione Europea

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

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

Quanto vale il Sistema Mare?

Il 20% del traffico marittimo mondiale passa per il Mediterraneo

2,6%
incidenza del **cluster portuale** sul PIL

400 mld €
L'export italiano nel 2014

220 mld €
L'interscambio commerciale marittimo dell'Italia

Circa 1.000.000
di addetti impiegati nel **cluster logistico e portuale** italiano

Oltre 160.000 le imprese del cluster logistico e portuale italiano

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

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

14%
incidenza del **cluster logistico** sul PIL

13%
del traffico marittimo merci UE interessa l'Italia

I numeri dell'import e dell'export per il Sistema Mare

Per ogni **euro** di scambi commerciali che coinvolgono l'Italia…

- **40 cent** arrivano in Italia dal mondo via mare
- **30 cent** partono via mare dall'Italia





Per quanto attiene i **volumi** di merci, viaggia via mare:

- **il 48% delle merci italiane dirette all'estero** (ed il **75% dell'export** verso i Paesi del Mediterraneo);
- **Il 67,7% delle merci importate**

Il mercato

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

Dal 2005 al 2014:

- **-6,5% circa** di traffico **merci**
- **-7% circa** di traffico **passeggeri**
- solo le **crociere** crescono del **10% circa** l'anno

mentre il Mediterraneo cresce….

- triplica il **traffico container** nei primi 30 porti MED
- triplicano i **passaggi Nord-Sud** attraverso il **Canale di Suez**
- il **raddoppio del Canale** permetterà un ulteriore aumento dei traffici

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

Oltre alla crisi economica globale, si sconta una mancanza di coordinamento e organizzazione del settore portuale:

Scarsa qualità delle infrastrutture portuali

L'Italia è al **55esimo posto mondiale** **per la qualità delle infrastrutture portuali**, dopo Spagna, Portogallo, Grecia, Francia, Marocco, Croazia….

Scarso coordinamento degli investimenti – particolarismo portuale

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

Attualmente si tratta di progetti per circa **5 miliardi di euro**

Inefficienza diffusa

dovuta a **numerose pratiche burocratiche** complesse e lente, sia per gli investimenti, sia per le operazioni di import ed export

ad esempio…

Quanto tempo ci vuole?

Il viaggio di uno smartphone dall'Asia all'UE, attraverso l'Italia

dopo 17 giorni di navigazione, fino a 13 giorni in più di sosta nel porto



- **Dall'Asia: 17 giorni** di navigazione per 7mila miglia marine
- **In Italia:**
  - ✓ **fino a 13 giorni** per l'attraversamento del porto:
    - procedimenti amministrativi in import
    - controlli lenti sulla merce in porto
    - scarso coordinamento fra amministrazioni
    - inaffidabilità delle procedure
  - ✓ **1 giorno** di percorrenza a terra per raggiungere la destinazione finale, se in Italia
  - ✓ più tempo per arrivare nel resto d'Europa

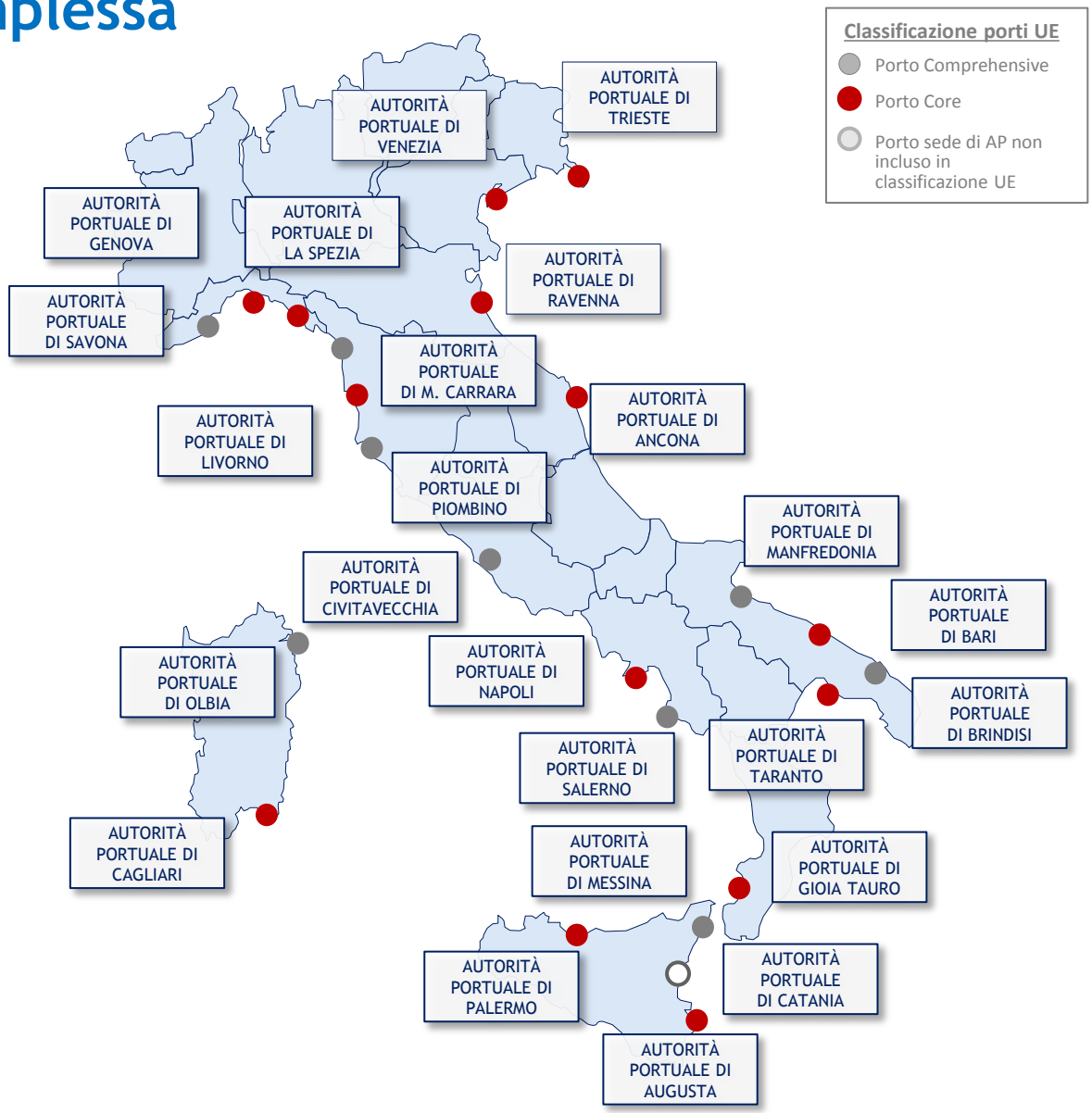




un MESE, e tempi sempre incerti…

La governance è complessa

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



SWOT

PUNTI DI FORZA

Posizione strategica nel Mediterraneo

Bacino industriale e di consumo nel Nord Italia

Possibilità di **accoglimento di grandi navi** per il traffico *transhipment*

Eccellenza della **filiera agroalimentare**

Enormi potenzialità per il **traffico Ro-Ro**

Numerosissime **destinazioni turistiche** per il traffico passeggeri e crocieristico

PUNTI DI DEBOLEZZA

Inefficienze dell'**ultimo miglio**

Troppi interlocutori per i processi di import/export

Costi elevati per gli operatori

Poco spazio per ampliare i porti

Alto **costo del lavoro** rispetto ai competitor

Infrastrutture obsolete

Scarsa intermodalità

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

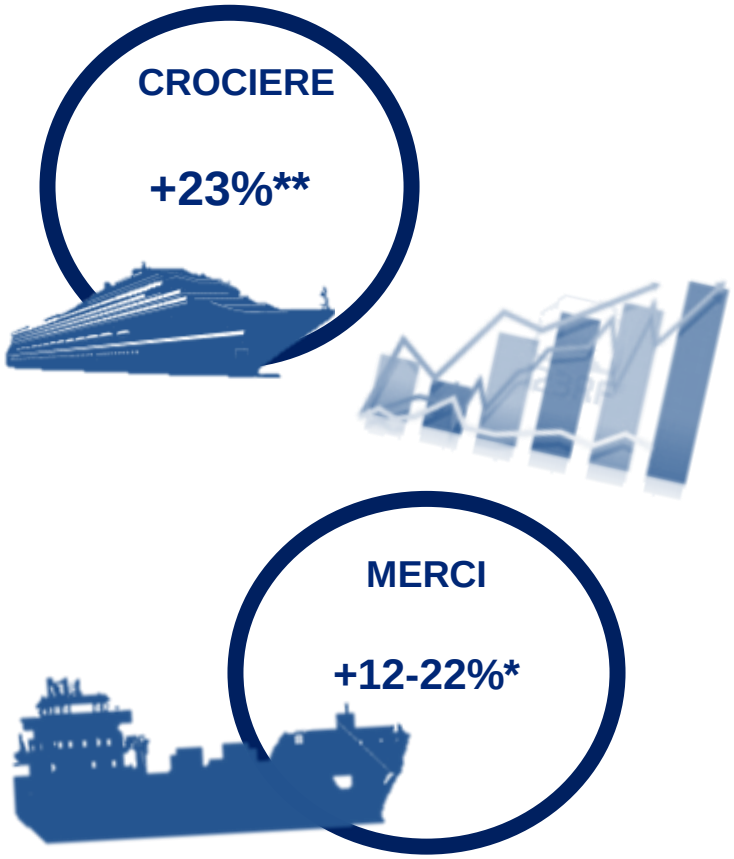
Riduzione della domanda interna soprattutto al Sud

Competizione crescente nel **settore turistico**

Le possibilità di crescita

Nonostante ciò, 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…

Occorre superare questi limiti e avviare una vera riforma del settore…



*valori stimati (minimo e massimo) rispetto al 2014
** rispetto ai valori stimati per il 2015

Cambiamo rotta

una nuova *vision* per la portualità italiana e la logistica italiana



La portualità e la 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.

L’Italia riparte anche dai porti

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

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

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

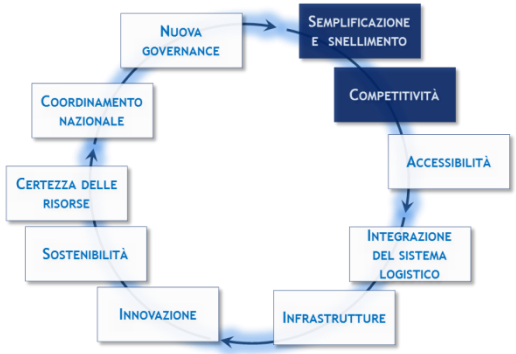
Da qui il Piano strategico nazionale che intende **mettere a sistema** i **porti italiani, gli investimenti, le risorse**:

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

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



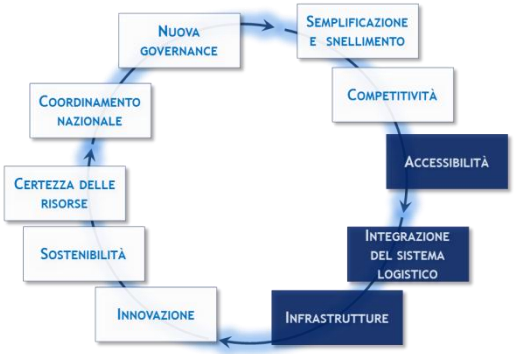
Semplificazione burocratica e competitività



Per aumentare la competitività del Sistema Mare ed attrarre gli operatori, stiamo lavorando per:

- **Tempi più brevi** per l'import/export e **Sportello Unico doganale**
- **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

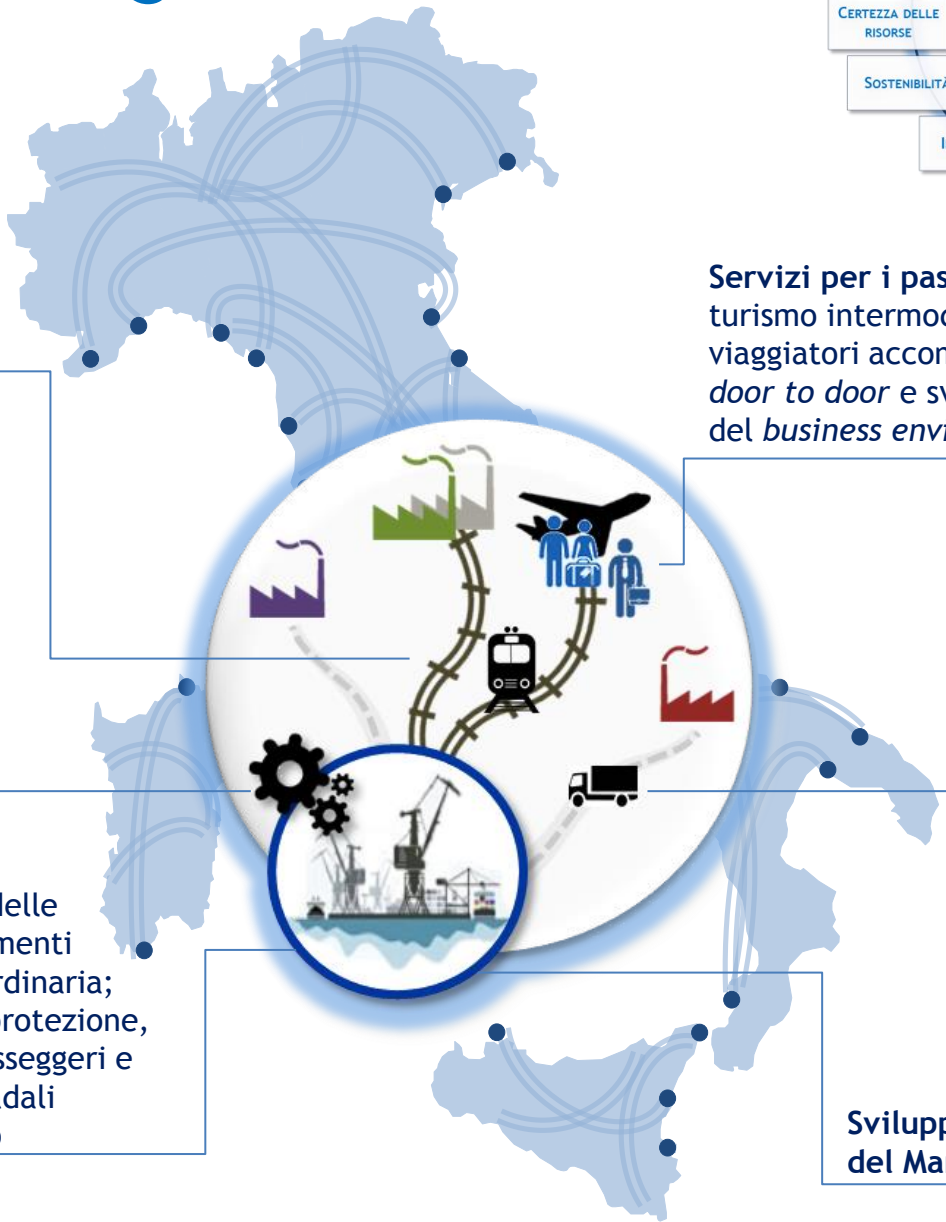
Investimenti infrastrutturali, accessibilità, integrazione



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

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

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



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

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

Sviluppo delle Autostrade del Mare

Risorse certe e incentivi

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

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



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

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

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



il sistema attuale…	la nuova governance
scarso coordinamento nazionale	Ministero con Direzione generale unica per Porti e Logistica
24 Autorità Portuali	Autorità di Sistemi Portuali con funzioni di promozione e pianificazione
336 membri complessivi nei Comitati Portuali	circa 70 membri complessivi dei nuovi Comitati di Gestione
113 procedimenti amministrativi 23 soggetti pubblici per i controlli	1 Sportello Unico per i Controlli (in capo all'Agenzia delle Dogane)
Numerosi altri procedimenti amministrativi	1 Sportello Amministrativo Unico (per tutti gli altri procedimenti)

Le ragioni per fare sistema

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

