



CONFERENZA DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME
16/44/SR03/C4

CONSEGNATO NELLA SEDUTA
DEL 31-03-2016



**INTESA SULLO SCHEMA DI DECRETO DEL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DEI MINISTRI CHE APPROVA IL PIANO STRATEGICO
NAZIONALE DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA, DI CUI
ALL'ARTICOLO 29, COMMA 1, DEL DECRETO LEGGE 12
SETTEMBRE 2014, N. 133, CONVERTITO DALLA LEGGE 11
NOVEMBRE 2014, N. 164**

Punto 3) O.d.g. Conferenza Stato-Regioni

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome valuta meritevoli d'interesse l'impianto e le finalità del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica redatto in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia e a tal proposito valuta utile produrre, a titolo collaborativo, le allegato osservazioni propositive prodotte dalle Regioni firmatarie.

La Conferenza, anche sulla base delle risultanze della procedura approvativa del decreto-legislativo in itinere recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali di cui alla Legge 28 Gennaio 1994, n. 84" e alla condivisione con il Governo delle proposte emendative allo stesso, nonché della individuazione di soluzioni normative ulteriori su diversi ambiti di attuazione del Piano da sviluppare d'intesa con le Regioni nell'ambito di un tavolo tecnico all'uopo istituito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti entro sessanta giorni dall'entrata in vigore del decreto-legislativo, esprime la propria intesa sullo schema di decreto di approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

Roma, 31 marzo 2016

INDICE

| | |
|---|----|
| <u>REGIONE ABRUZZO</u> | 3 |
| <u>REGIONE BASILICATA</u> | 5 |
| <u>REGIONE CAMPANIA</u> | 10 |
| <u>REGIONE EMILIA-ROMAGNA</u> | 16 |
| <u>REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA</u> | 17 |
| <u>REGIONE LIGURIA</u> | 19 |
| <u>REGIONE LOMBARDIA</u> | 22 |
| <u>REGIONE MARCHE</u> | 23 |
| <u>REGIONE PIEMONTE</u> | 25 |
| <u>REGIONE PUGLIA</u> | 27 |
| <u>REGIONE SARDEGNA</u> | 28 |
| <u>REGIONE TOSCANA</u> | 29 |
| <u>REGIONE VENETO</u> | 30 |



REGIONE ABRUZZO

La Regione Abruzzo aveva già inviato le sue osservazioni in merito al Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) nel 2015. In via generale la Regione riconosceva che lo schema di DPCM, approvato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio 2015 che prospettava l'adozione del PSNPL, rappresentava il raggiungimento di un traguardo importante per il rilancio del paese come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e condivideva la vision dell'intero piano sintetizzata nei dieci obiettivi riportati a pagina 174.

Ciò premesso la Regione comunque segnalava che il sistema portuale abruzzese riveste un ruolo strategico nei collegamenti con i Balcani all'interno della direttrice trasversale tirreno-adriatica e rimarcava l'esigenza di un collegamento funzionale Civitavecchia-Ortona-Pescara al fine di agevolare i collegamenti di trasporto combinato terra-mare con i Balcani e la Grecia e richiama l'attenzione su alcune osservazioni di cui si chiedeva il recepimento all'interno dello stesso documento strategico:

- 1) facilitare il collegamento funzionale tra le Autorità Portuali esistenti ed i porti di interesse nazionale e regionale funzionanti e privi di una governance autonoma all'interno delle previste autorità di sistema portuale;
- 2) facilitare le procedure di accelerazione amministrativa per l'utilizzo pluriennale delle aree demaniali alla condizione che l'area concedenda produca reddito e lavoro, pena il recupero dell'area da parte dell'autorità marittima competente;
- 3) prevedere nelle aree portuali, che presentano spazi sufficienti, la capacità di approvvigionamento energetico del sistema Paese attraverso la realizzazione di aree di stoccaggio di energia pulita e in ossequio alle norme internazionali e nazionali vigenti sulle scorte d'obbligo.

In seguito alla recente sentenza della Corte Costituzionale n.261/2015 il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha chiesto di sottoporre all'esame della Conferenza il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNLP) al fine di acquisire le valutazioni delle Regioni. Su tale piano le regioni sono chiamate per esprimere una intesa.

Sul documento PSNLP verrà richiesto il parere della Conferenza Unificata e a tal fine si rappresenta nuovamente la posizione della regione Abruzzo relativamente alla coerenza della strategia regionale con quella nazionale contenuta nel piano.

Il Piano in questione si collega ad un successivo decreto delegato dalla Legge 7 agosto 2015, recante "Deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche", approvato come D.Lgs, dal Consiglio dei Ministri nel mese di gennaio 2016.

L'articolo 5 del citato Schema di Decreto stabilisce che, nell'ambito delle istituende Autorità di Sistema Portuale, i porti abruzzesi di Pescara e Ortona ricadano nell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico centrale insieme ad Ancona, Falconara, Pesaro e San Benedetto del Tronto. Tale previsione contrasta con le politiche strategiche che la Regione Abruzzo ha attuato per migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nonché per agevolare la crescita dei traffici, delle merci e delle persone individuando l'alleanza con l'Autorità portuale di Civitavecchia per realizzare il collegamento tra il Mare Adriatico e il Mar Tirreno e trasformare l'Abruzzo in un ponte naturale tra i Balcani e l'Europa Occidentale.

Il recente emendamento approvato in seduta plenaria dal Parlamento Europeo lo scorso 28 ottobre, relativo all'allungamento dei corridoi della rete transeuropea dei trasporti (Relazione sulla strategia della UE per la Regione Adriatico Ionica, A8-0279/2015) evidenzia la necessità di migliorare i collegamenti est ovest tra i Balcani e l'Europa Occidentale.

Secondo quanto esposto nel PSNPL al 2020 ci si attende una crescita della domanda in virtù del positivo andamento degli scambi Italia-Mediterraneo (soprattutto *export*) e dei tassi di crescita attesi in Turchia e in Est Europa.



In questo scenario si inserisce la funzione commerciale dell'asse trasversale asse trasversale Civitavecchia- Ortona-Pescara per la relazione tra i porti del Mediterraneo Occidentale (la penisola iberica), della Regione Lazio, della Regione Abruzzo (Mare Adriatico) e le Regioni dei Balcani (Croazia, Bosnia – Erzegovina, Montenegro, Albania, Slovenia, Grecia, Serbia fino a raggiungere la Romania).

Su questo asse si prospetta lo sviluppo di nuovi itinerari che costituiscono un offerta ottimale rispetto a quella tradizionale per soddisfare le “linee di desiderio” della domanda di trasporto tra i Balcani e la Penisola Iberica.

I nuovi itinerari si incentrano sui seguenti poli delle possibili origini/destinazioni: Valencia, Barcellona, Porto Torres, Cagliari, Civitavecchia, Ortona, Split, Zadar, Bar, Tijek, Durres.

La validità di detti itinerari risiede nella riduzione dei tempi di percorrenza e delle distanze percorse. Lo Sviluppo del trasporto tra la Spagna e i Balcani, persegue un riequilibrio dei flussi merci marittimi nella direzione est – ovest, con conseguente incremento di competitività dei porti mediterranei rispetto a quelli dell'Europa centro – settentrionale e rafforza la strategia del PSNPL indirizzata ad accrescere la potenzialità e la ricettività dei porti del Mediterraneo.

Per quanto riguarda l'Abruzzo la sezione trasversale di trasporto terrestre di questo collegamento funzionale è l'asse stradale E80 (Autostrada A24 – A25), miglior collegamento trasversale Adriatico – Tirreno su gomma, che consente il collegamento tra il porto di Civitavecchia e il sistema porto di Ortona/Interporto d'Abruzzo, considerato come la porta di accesso verso l'est Europa.

L'ingresso nell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale (Civitavecchia), consentirebbe ai due porti , l'uno tirrenico e l'altro adriatico, di coordinare i propri indirizzi programmatici e quindi degli interventi infrastrutturali che ne derivano secondo uno schema funzionale specializzato ai traffici Ro – Ro. La Regione Abruzzo nei propri atti di programmazione ha individuato la ragion d'essere di ciascun porto nel contesto socio – economico di appartenenza e, nel loro insieme, risultano complementari.

A livello nazionale si riscontra in ambito portuale una dotazione infrastrutturale diffusa e numerosa rispetto alle altre realtà europee che però non riesce ad intercettare i flussi di traffico desiderati (ciò non vale per il sistema ferroviario e stradale). Da qui l'esigenza di unire in autorità di sistema portuale più nodi portuali in un complesso che non sarà un'unificazione ma una razionalizzazione/semplificazione.

La Regione Abruzzo ribadisce quindi con le motivazioni suddette la volontà dell'annessione dei porti di Pescara e Ortona all'Autorità di Sistema Portuale di Civitavecchia e non in quella di Ancona, come previsto dal Decreto delegato.

In relazione alle argomentazioni soprariportate la Regione Abruzzo ha redatto il “Dossier sul Corridoio merci Civitavecchia-Pescara-Ortona”, approvato con Delibera di G.R. n. 66 del 9 febbraio 2016, relativamente alla costruzione di una diversa alleanza fra le portualità del Lazio e dell'Abruzzo ai fini della costituzione delle nuove Autorità di sistema portuali e quindi l'annessione dei porti di Pescara e Ortona all'istituenda Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale che include i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta, per realizzare il collegamento tra il Mare Adriatico e il Mar Tirreno e consentire all'Italia Centrale, mediante le Regioni Lazio e Abruzzo, di operare come ponte naturale tra i Balcani e l'Europa Occidentale .e la Regione Lazio di alleanza tra i porti abruzzesi e quelli laziali, al fine di ridurre le duplicazioni di ruolo a scala locale.Tale Dossier è stato inviato anche al Ministro Del Rio.

In tala direzione si è proseguito poi con la definizione della posizione delle due Regioni mediante la stipula in data 24 febbraio 2016 del Documento Lettera di Intenti da parte dell'Assessore alle Politiche del Territorio e Mobilità della regione Lazio Michele Civita ed il Presidente della Regione Abruzzo, dott. Luciano D'Alfonso, in data 24 febbraio 2016.



REGIONE BASILICATA

UNA STRATEGIA PER LO SVILUPPO DELLA LOGISTICA DEL MEZZOGIORNO NEL MEDITERRANEO IL SISTEMA LOGISTICO INTERMODALE INTEGRATO DELLA VALBASENTO E LO SVILUPPO DELLA RETROPORTUALITÀ A SERVIZIO DEL PORTO DI TARANTO

Lo sviluppo della portualità' e della logistica nel mezzogiorno e nel mediterraneo

- Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e il contestuale processo di riforma avviato per le Autorità Portuali deve necessariamente essere finalizzato alla crescita della competitività dell'Italia, che può svolgere il ruolo di "piattaforma logistica mediterranea" al servizio delle merci verso l'Europa e per le merci europee dirette verso l'Africa e il Sud America. In tale scenario il Mezzogiorno rappresenta una piattaforma strategica al centro del Mediterraneo nell'evoluzione dei traffici e nelle relazioni con gli altri Paesi del Mediterraneo e del Nord Africa.
- Tale piattaforma offre al nostro Paese l'opportunità di sviluppare il proprio sistema dei trasporti e della logistica a supporto delle attività legate sia ai transiti portuali delle merci verso altri porti (transhipment) sia al trasferimento terrestre verso i mercati europei continentali (nave-ferrovia e nave-strada). Ciò comporta un'importante opportunità di crescita non solo per le imprese coinvolte nel settore logistico, ma anche per lo sviluppo economico dei territori del Mezzogiorno, in relazione alla possibilità di trattenere i flussi merci sul territorio ed aggiungervi valore attraverso le fasi della lavorazione per i mercati di consumo. I quattro pilastri dello sviluppo della logistica nel Mezzogiorno devono passare attraverso:
 - alternativa dei porti del Sud Italia ai porti del Nord Europa,
 - aumento della quota di scambi intercontinentali,
 - sviluppo dei traffici Inframed,
 - crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada.
- I paesi del Nord Africa e sul Mediterraneo rappresentano commercialmente una grande opportunità, così come testimoniato dalle numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area e così come rappresentato dall'armamento navale italiano, che ha già a disposizione la seconda flotta mondiale di traghetti e continua ad effettuare massicci investimenti in nuove navi che consentono di mettere in campo un'offerta di trasporto d'eccellenza: prendendo in considerazione i soli traffici regolari merci e/o passeggeri, sono attualmente oltre 450 le partenze settimanali, servite da oltre 100 navi, che collegano porti italiani con altri porti (nazionali od esteri) del Mediterraneo.
- Compatibilmente con le Direttive comunitarie di settore è importante per il Mediterraneo rafforzare le vie del mare facendo leva e valorizzando lo shipping nazionale che proprio nello Short Sea e nei servizi delle Autostrade del Mare è leader, in Europa e nel mondo. Il bacino Mediterraneo è una infrastruttura naturale a costo zero in cui transita il 19% dell'intero traffico mondiale e dove si posizionano ben 80 porti di rilevanza internazionale. Un bacino che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi e che nel 2020 rappresenterà un mercato potenziale di 525 milioni di persone.
- Chiaramente ciò implica la necessità di meccanismi di governance di livello macroregionale che in via unitaria riguardino sia la portualità sia la gestione delle connessioni tra porti e retroporti nell'ottica di una governance di area vasta. L'individuazione delle **Autorità di Sistema Portuali** di cui al D.Lgs. in via di emanazione si affianca all'individuazione e suddivisione del Paese in piattaforme logistiche.
-
- La capacità di assorbimento di traffico merci di un porto necessita in primo luogo dello sviluppo delle reti di trasporto anche ferroviario, ma soprattutto della disponibilità di aree rilevanti in ambito portuale che, nella maggior parte dei casi si trovano in contesti urbani storici non fruibili.



- Di fronte a tali carenze è necessaria una strategia di ottimizzazione delle risorse esistenti, attraverso lo *sviluppo della retroportualità*, ovvero attraverso l'incremento della produttività degli spazi portuali integrandoli con *l'inland terminal/reimporto* cioè con le aree interne vicine, che devono offrire infrastrutture logistiche adeguate unite ad una buona accessibilità stradale e ferroviaria. Le aree retroportuali devono poter svolgere una serie di servizi dedicati quali corridoi doganali, di distripark con servizi di trasformazione e prima lavorazione delle merci e di navettamento ferroviario che possano accrescere il valore di traffico dei sistemi Portuali.

- Coerentemente con quanto previsto *dall'articolo 46 della Legge n. 214/2011 (Salva Italia)* modificato dall'art. 9, comma 3 novies del D.L. n. 16/2012 convertito in L. n. 44/2012, che introduce la facoltà per le autorità Portuali di costituire d'intesa con le Regioni e gli enti Locali interessati "sistemi logistici", è necessario intervenire sul coordinamento delle attività portuali con quelle dei retroporti appartenenti al medesimo bacino geografico o al servizio di uno stesso corridoio di traffico, dotando i Porti di tutte le opportune aree retro-portuali favorendo lo sviluppo del traffico commerciale.

- Anche in Italia, analogamente alle esperienze del Nord Europa, è ormai necessaria una maggiore interconnessione tra piattaforme Logistiche e aree portuali, mediante la creazione di aree logistico-industriali (Zone Franche, Distripark etc.) situate nei retroporti, in cui vengono svolte attività industriali, imprenditoriali, produttive e logistiche alimentate dalla presenza di merci movimentate dal porto adiacente.

- Tali aree possono trovarsi all'interno delle cosiddette "Zone Franche" o "FreeTrade Zone", dove qualunque tipo di merce può essere immagazzinata senza subire tasse d'importazioni, tasse locali. Solitamente le Zone Franche occupano una posizione strategica rispetto alle principali vie di comunicazione: l'aeroporto, il porto, la stazione ferroviaria per la merce e le principali autostrade.

- Molto simile al concetto di Zona Franca è quello invece del "Distripark", piattaforma logistica avanzata, sita in un'area allocata nei pressi dei terminal portuali e integrata con un sistema di trasporto intermodale, il Distripark è un'area dove è possibile la libera manipolazione delle merci, beneficiando di agevolazioni doganali, perché "free area" o "free port".

Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio e Sistema Logistico Intermodale della Valbasento quale area retroportuale al porto di Taranto

- **Il Porto di Taranto** presenta dotazioni infrastrutturali!! adeguate a soddisfare le necessità di import/export delle merci con particolare riferimento ai traffici containerizzati con destinazione e provenienza da/verso la Regione Puglia e le regioni limitrofe, quale scalo privilegiato per i collegamenti con il Medio ed Estremo Oriente, il nord Africa e tutti i porti del Mediterraneo.

- Al centro di tale strategia il sub sistema portuale dello Ionio, per le sue caratteristiche, la sua localizzazione, la dotazione infrastrutturale di accessibilità multimodale e la disponibilità di aree retroportuali, è in grado di sviluppare tutta la gamma di tipologie di traffico merci e, soprattutto, di proporsi come area cerniera e filtro.

- In tale ottica è interesse della **Regione Basilicata** *promuovere Distretti Produttivi*, attivi e formalmente riconosciuti, che potrebbero trarre vantaggio dalla possibilità di disporre di uno sbocco marittimo diretto sui mercati internazionali nonché di centri logistici specializzati per la lavorazione e manipolazione delle merci - anche deperibili - in arrivo/partenza dallo scalo. La disponibilità di una *piattaforma logistica nell'area jonica assume un'indubbia valenza per lo sviluppo del sistema produttivo lucano e per la crescita dell'attrattività del sistema territoriale della Regione Basilicata*. Un significativo traffico di import-export attraverso il porto di Taranto, potrebbe fornire maggior ricchezza al territorio lucano coinvolgendo una molteplicità di imprese e generando occupazione.

- Infatti, nell'ottica dello sviluppo dei collegamenti infrastrutturali!! e della logistica portuale, è importante dotare il Porto di Taranto, *core port* e terminale del corridoio Scandinavo-Mediterraneo delle reti TEN-T, di tutte le opportune aree retro-portuali con lo scopo di favorirne l'evoluzione verso un porto di terza generazione e supportare lo sviluppo del traffico commerciale.



- A tal fine in data 5 febbraio 2013 è stato sottoscritto un **Protocollo d'Intesa tra Regione Basilicata e Autorità Portuale di Taranto** per promuovere una collaborazione finalizzata a sviluppare iniziative e azioni di cooperazione e reciproco coordinamento ai fine di stimolare ed incoraggiare, attraverso la utilizzazione delle aree e dei servizi del porto di Taranto. Inoltre in data 7 luglio 2014 le Organizzazioni di Produttori di Puglia, Basilicata e Calabria operanti nel settore ortofrutticolo hanno costituito un consorzio cooperativo agricolo (Consorzio Internazionale Agro-Ortofrutticolo) al fine di creare una network in grado di soddisfare le richieste e la domanda di prodotti della GDO italiana ed europea.

Così come indicato nelle recenti **Linee Strategiche e Programmatiche del Piano regionale dei Trasporti**

- approvate dalla Giunta Regionale a maggio 2015, i nodi importanti per il trasporto di merci in Basilicata sono localizzati nelle due stazioni ferroviarie di Potenza Centrale e San Nicola di Melfi e nei centri intermodali di **Ferrandina e Pisticci in provincia di Matera**.

- Il nodo di Potenza Centrale è il principale nodo passeggeri della regione, che presenta una certa funzionalità anche per le merci, la Stazione di San Nicola di Melfi assolve un ruolo primario proprio nel trasporto merci. L'impianto di Potenza Centrale è utilizzato, attualmente, dalle Ferrovie dello Stato e da industrie della zona del Potentino, mentre lo scalo di San Nicola di Melfi, situato nella zona del Vulture - Alto Bradano, è utilizzato dallo stabilimento SATA e dal suo indotto.

- **I centri intermodali di Ferrandina e Pisticci** possono costituire un centro intermodale (piattaforma logistica), di satellite e supporto al Porto di Taranto.

- Peraltro la Nuova Intesa Generale Quadro approvata con Deliberazioni di Giunta Regionale a metà 2014 ha previsto un intervento di Riqualificazione ed Implementazione del Raccordo ferroviario ed ampliamento del **Centro Logistico di Ferrandina**, con risorse da reperire, che potrà consentire di conferire al centro intermodale maggiore competitività nel contesto produttivo-logistico del Mezzogiorno, attesa la sua localizzazione e le potenzialità dell'area.

- Il nodo è posto, infatti, in posizione strategica sia rispetto al corridoio territoriale-produttivo e di collegamento intermodale est-ovest Basentano-Ionico sia, in modo evidente, in riferimento all'assetto del sistema logistico del Mezzogiorno, fortemente strutturato sulla rete portuale costituita dai nodi di Napoli, Salerno, Bari, Brindisi, Gioia Tauro e soprattutto dal nodo portuale di Taranto oltre che sui nodi logistici ed intermodali già in funzione (Interporti Sud-Europa di Marcianise e Campano di Nola, scali intermodali di Brindisi Tutturano, Bari Scalo Ferruccio), in fase di realizzazione e completamento (Interporto di Bari Lamasinata, Interporto di Cerignola) e finanziati.

- Il Centro Intermodale di Ferrandina potrebbe rappresentare l'elemento a servizio di ampi territori della fascia calabro-lucana, sia del versante tirrenico che ionico, e potrebbe assumere un'utile funzione di retroterra per i nodi portuali di riferimento (Napoli, Salerno e Taranto).

- Ferrandina è specializzata nel settore degli ortofrutticoli freschi, sia locali che provenienti da oltremare. Le infrastrutture distano 82 km dal Porto di Taranto e sono collegate per via ferroviaria e stradale. Il sito è collegato all'asse principale SS 479 Basentana, distante poche centinaia di metri dal centro. La linea ferroviaria esistente collega le infrastrutture alla stazione di Ferrandina, ubicata sulla linea ferroviaria Metaponto-Potenza-Battipaglia e collegata al Porto di Taranto.

Inoltre lo sviluppo dell'attuale aviosuperficie E. Mattei di Pisticci e la sua certificazione ad aeroporto, aspetto questo ritenuto strategico da parte della Regione, potrà consentire l'ulteriore inserimento della Piattaforma logistica nella rete trasportistica aerea fornendo possibilità di veicolare merci e prodotti.

- Sempre in merito al Centro intermodale di Ferrandina, la Provincia di Matera ha sottoscritto in data 18 maggio 2013, un Protocollo d'Intesa con l'Autorità Portuale di Taranto con la finalità di *"..promuovere iniziative e azioni di cooperazione volte a incoraggiare la capacità imprenditoriale delle imprese della Provincia e delle relative filiere turistiche e produttive... "*.

La proposta progettuale denominata **"Study for the creation of the integrated intermodal logistic system in Port of Taranto back area"**, oltre che risultare apprezzata dal mondo dell'imprenditoria agricola è stata candidata dalla Provincia di Matera al bando TEN-T Annuale Cali Priority



nell'ambito di un progetto dell'Autorità Portuale di Taranto in partnership con Distripark ed approvata (notifica Commissione europea del 24.11.2014).

- Il progetto è finalizzato alla realizzazione di un Centro intermodale (piattaforma logistica), di satellite e supporto al Porto di Taranto, individuando allo scopo un'area dismessa (di circa 46 ettari) da riqualificare e recuperare urbanisticamente nell'ambito dell'agglomerato industriale della Valle del Basento, in agro di Ferrandina.

- Tale piattaforma sarà dotata, oltre che di un centro di raccolta ed instradamento logistico, anche di una struttura ricettiva di eccellenza atta ad ospitare manifestazioni, congressi, seminari e corsi di formazione, nonché laboratori per la certificazione di qualità e controllo igienico-sanitario dei prodotti agricoli ed agroalimentari. Risulta evidente, pertanto, che una volta a regime e gestita in maniera appropriata ed efficiente, essa potrà contribuire in maniera significativa a promuovere a livello nazionale e comunitario le eccellenze dei territori circostanti, oltre che a sviluppare una funzione strategica di supporto alla crescita delle attività circolanti attraverso il Porto di Taranto, uno dei nodi prioritari della rete europea trans-nazionale di trasporti TEN-T.

- L'azione rientra in un progetto di ampio respiro che mira a incrementare il valore aggiunto delle aree retrostanti il Porto di Taranto, al fine di sviluppare un sistema logistico intermodale integrato, diversificarne le attività e i servizi nonché promuovere lo sviluppo del traffico commerciale.

- In quest'ottica la strategia del Porto di Taranto è promuovere la costruzione di strutture ad hoc nelle aree portuali e retroportuali per la ricezione di merci, il magazzinaggio, l'assemblaggio, la lavorazione, il reimballaggio e la consegna.

Sviluppo di una Rete integrata intermodale e Zona Economica Speciale

- E' di particolare rilevanza supportare lo sviluppo di un "*integrateci intermodal network system*" del porto-retroporto di Taranto, ovvero favorire lo sviluppo delle infrastrutture di collegamento tra il porto e le aree retro portuali interessanti la fascia lucana della Valbasento con l'inclusione delle due aree intermodali di Ferrandina e di Pisticci. A tal fine le regioni Puglia e Basilicata, l'Autorità portuale di Taranto possono costituire un sistema logistico d'intesa con le Province ed i Comuni interessati nonché con i gestori delle infrastrutture ferroviarie.

- L'obiettivo da conseguire è quello di attrezzare il *Sub-hub di Ferrandina* trasformandola a "*banchina estesa*" del Porto e quindi avente le stesse prerogative in termini di *Zona Franca e a minor burocrazia*, al fine di intercettare il traffico marittimo, con una particolare attenzione a quelli provenienti dal canale di Suez e dei quadranti a est di Taranto, per cui il Porto di Taranto costituisce la naturale e logica porta di accesso all'Europa. Nel mondo sono state realizzate numerose aree logistico-industriali (Zone Franche, Distripark etc.) situate nei retroporti, in cui vengono svolte attività industriali, imprenditoriali, produttive e logistiche alimentate dalla presenza di merci movimentate dal porto adiacente.

- Ovviamente una Zona Franca deve altresì contenere quegli elementi tipici di una *Zona Economica Speciale (ZES)*, ovvero procedure agevolate e incentivi fiscali, che costituiscono gli ingredienti fondamentali per il successo di programma di attrazione di investimenti.

- L'istituzione della ZES potrebbe, infatti, produrre alcuni benefici indiretti utili per alleviare i costi relativi alle attività di handling portuale (manodopera, tassazione, carburanti), riducendo in parte lo svantaggio esistente nei confronti degli scali nord-africani, ma soprattutto potrebbe creare le condizioni ideali per incentivare l'insediamento di imprese industriali e logistiche nell'area retro-portuale.

- In questo modo, verrebbe finalmente a configurarsi quel rapporto di simbiosi fra porto e territorio, per cui il primo potrebbe giovare dei traffici sviluppati dalle imprese insediate nel retroterra ed il secondo potrebbe trovare nell'infrastruttura portuale un'occasione per alimentare processi di sviluppo duraturi, con benefici più radicati e diffusi che vanno oltre le opportunità di impiego diretto nel terminal.

- Tale investimento è sicuramente strategico per favorire la crescita del territorio, il cui potenziale di sviluppo risulta oggi particolarmente penalizzato dalla perifericità e dal non funzionale utilizzo delle piattaforme logistiche, che invece potrebbero così inserirsi unitamente al territorio lucano e in particolare all'area della Val Basento nell'ambito del Corridoio V



Scandinavo/Mediterraneo della rete TEN-T, con un rilevante vantaggio sia per l'utilizzo dei finanziamenti europei che sulla possibilità di attrarre risorse dai PON nazionali.

- Va evidenziato, inoltre, il ruolo che la Basilicata potrà assumere negli scenari di riassetto dell'equilibrio del baricentro dei traffici mondiali, che trova concretezza nel sensibile incremento nel flusso di containers nell'area Sud europea ed un parallelo fenomeno di diminuzione del traffico nell'area Nord europea.

Infine nell'Ambito dell'agglomerato industriale della Valbasento è anche localizzato il Centro intermodale di Pisticci, nodo logistico collocato all'interno di un arco di infrastrutture che vanno a strutturare un potenziale sistema logistico geograficamente esteso dalla Puglia alla Campania. Il Centro logistico di che trattasi, vocato principalmente alla movimentazione dei prodotti liquidi, potrebbe rappresentare l'elemento a servizio di ampi territori della fascia calabro-lucana, sia del versante tirrenico che ionico, assumendo un'utile funzione di retroterra per i nodi portuali di riferimento (Napoli, Salerno e Taranto). Per esso sono via di esecuzione lavori per 3,2 min di euro per l'interconnessione con raccordo ferroviario con fondi FSC.



REGIONE CAMPANIA

Premessa

Viene proposto un assetto del “Sistema mare” che estende la sua portata oltre il mero accorpamento di porti già sede di Autorità portuale, con l’obiettivo di rispondere maggiormente all’esigenza di una visione complessiva e integrata delle “Aree Logistiche” che, come prescritto dall’Accordo di Partenariato, costituiranno il modello attraverso cui opereranno i Programmi Operativi FESR 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale.

Tale orientamento, peraltro, è pienamente in linea con le questioni fondamentali che il medesimo PNSPL pone quale sua base, tese all’eliminazione delle attuali disarmonie e squilibri, inglobando, sia funzionalmente che nelle scelte strategiche, il complessivo panorama dei sistemi logistici ed infrastrutturali ovvero gli interporti, le aree retro portuali, gli aeroporti e i sistemi su ferro e gomma, tutti componenti essenziali a una più elevata efficienza e competitività.

Si propone, quindi, la costituzione **di un modello, condiviso a livello nazionale, di integrazione sistemica tra tutti gli attori che partecipano allo sviluppo della Logistica a supporto dell’economia dei Porti e che quindi hanno responsabilità nei settori dei trasporti, logistica ed infrastrutture.**

Il modello proposto si basa sulla individuazione dei Distretti Logistici (DL) di area vasta, anche interregionali, con funzione di coordinamento delle politiche di sviluppo delle AdSP di riferimento e che provveda altresì alla adozione del Piano regolatore e del Piano Operativo Triennale del complessivo sistema logistico, alla promozione delle diverse componenti della logistica.

Tale ipotesi necessita della definizione di un Accordo di Programma, unitario a livello nazionale, che determini gli obiettivi strategici, stabilisca le regole di governo e regolamenti i rapporti tra i vari attori competenti su porti, retroporti ed interporti, aeroporti, strade e ferrovie.

Dal punto di vista gestionale-operativo, si ritiene, in coerenza con quanto premesso dal PSNPL, che le Autorità di Sistema Portuale rappresentino una condivisibile e valida ipotesi di riassetto il cui disegno complessivo, però, deve tener in debito conto delle specifiche e significative realtà che il territorio esprime e deve essere definito con un chiaro e concreto confronto con le Regioni.

Quanto precede, ovviamente, non esclude che risulti necessaria una riduzione del numero delle Autorità Portuali, con accorpamento ai porti *core* o vicini di quelle realtà ma anche con la necessità di mantenere in essere quelle Autorità Portuali che rispondono ai requisiti indicati dall’art. 6, comma 8, e che comunque abbiano un tracciato di *best practices* in merito alla gestione economica, al trend dei traffici, alla attuazione di piani di riqualificazione infrastrutturale con capacità di spesa dei fondi UE, che abbiano una elevata capacità di interconnessione con i mercati in termini di collegamenti marittimi di linea, internazionali, di collegamenti delle Autostrade del Mare, ovvero siano terminali di reti ferroviarie TEN-T.

Proposte integrative al PSNPL

Soffermandosi, quindi, esclusivamente sul capitolo della Governance, se ne riproduce il testo con indicazione, riportate in grassetto, delle modifiche allo stesso proposte in relazione a quanto premesso.



5. Proposta di Governance

5.1 Le ragioni per fare sistema

Il sistema portuale italiano ha caratteristiche e specificità che lo rendono difficilmente confrontabile con quelli di altri Paesi, sia del bacino del Mediterraneo, dalla Spagna ai Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa, sia

con quelli del *Northern Range* (dal porto francese di Le Havre a quello di Amburgo in Germania). In esso convivono diversi segmenti del trasporto marittimo (Ro-Ro, container, rinfuse solide e liquide, passeggeri), le cui esigenze infrastrutturali, di organizzazione dei servizi e di mercato tendono ad essere molto diverse fra loro.

I molti porti distribuiti su 7.800 Km di coste, giustificati da secoli di "storia marinara" e dalla complessa conformazione geografica del Paese, rendono più problematico concentrare in pochi di essi quelle funzioni che più di altre beneficerebbero di economie di scala, come la movimentazione dei contenitori ed il trasporto di alcune categorie di rinfuse secche e liquide, come ad esempio quelle di natura energetica. Più adattabile alla realtà frammentata italiana, il sistema dei collegamenti con traghetti Ro-Ro e RoPax necessita anch'esso di supporto nello sviluppo di nuove attività. Il fatto inoltre che i porti italiani siano quasi tutti collocati in prossimità dei centri delle città storiche, ne condiziona fortemente le attività di trasporto e logistica, con ampi spazi di *waterfront* sottratti alle funzioni urbane, limitate possibilità di espansione lungo le coste ed un elevato costo/opportunità delle aree, data l'esiguità degli spazi a disposizione. La lunga crisi in atto dovrebbe rappresentare un'utile occasione per i nostri sistemi portuali per innescare un processo virtuoso di convergenza a favore di soluzioni economicamente più funzionali, indirizzate verso una maggiore specializzazione merceologica e/ o concentrazione geografica dei flussi, dando primaria importanza allo sviluppo di nuovi collegamenti nell'area del Mediterraneo.

L'attuale assetto della *governance* portuale, è plasmato dalla già citata legge n.84/94, che pur evidenziando limiti e distorsioni evidenti e riconosciuti, ha sicuramente rappresentato un passo in avanti rispetto alla storica condizione di inadeguatezza di mercato dei porti italiani. Al tempo stesso l'assetto attuale ha negli anni evidenziato limiti e distorsioni evidenti e riconosciuti. Nel complesso, si ritiene che uno dei fattori importanti su cui intervenire riguardi la dimensione "mono-scalo" degli organi di governo dei porti, che ha prodotto nel tempo una non efficiente allocazione delle risorse e degli investimenti, non permettendo di sviluppare il sistema portuale italiano nel suo complesso. Tale mancanza è tanto più grave, se si tiene conto del fatto che negli attuali orizzonti geopolitici, caratterizzati da uno scacchiere globale polarizzato da USA e Cina e dal fitto reticolo di traffici che ne deriva, il Paese deve essere in grado di ritagliarsi un adeguato ruolo spazio di manovra, proprio ed in quanto significativo strategicamente posizionato nel mezzo del Mediterraneo. Ovviamente, per far ciò occorre una strategia di respiro nazionale, sotto l'egida dell'intero Governo, che sia in grado di produrre azioni in grado di "spostare le statistiche", con effetti moltiplicativi molto maggiori, rispetto a quanto potrebbe venire da pur lungimiranti ed efficaci azioni di singoli porti.

Occorre trovare un giusto equilibrio, superando l'eccessivo localismo attuale, ma evitando allo stesso tempo un'eccessiva ricentralizzazione, che non permetterebbe di valorizzare le conoscenze dei propri mercati locali ed internazionali che ciascuna Autorità Portuale possiede, rendendo più difficile il raccordo con le esigenze di ciascuna città e dei sistemi economici e logistici che vi fanno capo.

Del resto, un approccio sistemico alla gestione della portualità consentirebbe anche di giocare un ruolo più coeso e strategico nel relazionarsi con realtà portuali estere; la centralità di tale fattore è innegabile qualora siano porti non contigui, ma con cui in ogni caso si instaura un proficuo confronto competitivo (ad esempio, Valencia o Rotterdam), ma ancor più dirimente nel caso di realtà contigue e fortemente legate per ragioni sociali, economiche e storiche (come nel caso dei nostri porti del Nord Adriatico con i porti croati e sloveni).

Si tratta quindi di individuare la migliore dimensione per *coniugare efficienza e aumento della competitività* con la dimensione di *raccordo con i territori ed i mercati locali*, creando al tempo stesso un'efficace e snella integrazione verticale tra i vari livelli decisionali.

Il PSNPL ritiene che questa dimensione non coincida con quella delle attuali 24 Autorità Portuali, sostanzialmente mono-scalo, e che invece ci sia la possibilità e la convenienza di articolare Sistemi



Portuali multi-scalo a loro volta inquadrati all'interno dei Distretti Logistici, anche interregionali, aventi funzione di coordinamento delle politiche di sviluppo del sistema delle AdSP, il cui ambito di competenza si sviluppa su più ampie aree di territorio, omogeneamente aggregate (macro ambiti del Nord Ovest, Nord Est, Sud Ovest, Sud Est, Sicilia e Sardegna), tale da permettere la realizzazione della relativa piattaforma logistica, connettendo concretamente porti, retroporti, interporti, aeroporti, strade e ferrovie ivi presenti.

Le ragioni di questa scelta sono molteplici.

I DL sono chiamati a svolgere quel ruolo di cabina di regia del sistema integrato di area vasta in ordine alla promozione di interventi integrati di sviluppo; alla gestione degli investimenti; alla adozione del Piano quadro di riferimento quale il Piano regolatore del sistema logistico; alla adozione del Piano Operativo Triennale del sistema logistico; alla promozione delle diverse componenti della logistica.

I DL sono quindi chiamati ad affrontare e risolvere le prioritarie questioni poste alla base del PSNPL in materia di pianificazione strategica e di integrazione dei componenti della filiera, con positivi riflessi sulla programmazione degli investimenti, determinati dalle effettive esigenze del mercato, che di consistente limitazione del rischio di sovrapposizione di interessi di natura privata con gli obiettivi di natura pubblica.

In tale quadro, l'introduzione di Sistemi Portuali multi-scalo (AdSP) permette ulteriormente di ottimizzare le infrastrutture, gli spazi e le connessioni lato mare e lato terra esistenti sulla base di una conoscenza dettagliata dei traffici, degli operatori, del tessuto logistico di riferimento e delle potenzialità di mercato.

Piani Regolatori Portuali coerenti con la pianificazione strategica possono ridurre la necessità di investimenti pubblici, valorizzando le specializzazioni e le singole vocazioni dei porti del sistema. Questo è particolarmente vero per quei sistemi portuali che ambiscono a svolgere un ruolo di *gateway* di lungo raggio, accogliendo le navi di maggiori dimensioni, dovendosi perciò dotare di adeguate infrastrutture e servizi sia lato mare che lato terra. La messa a punto di una strategia a livello di Sistema Logistico, attraverso l'introduzione di regole e forme di governance condivise e sottoscritte dai diversi stakeholders coinvolti: Regioni, le Autorità di Sistema Portuale, RFI, ANAS, i gestori dei nodi logistici e degli aeroporti che svolgono servizi cargo, e non più di singolo scalo, rappresenta il primo passo da cui partire per disegnare piani di sviluppo, sia nelle infrastrutture che nei servizi, finalmente in grado di cogliere le opportunità offerte dalle nuove evoluzioni dei mercati.

Fondali adeguati per le maggiori navi transoceaniche, così come infrastrutture stradali e ferroviarie adeguate ad assorbire flussi molto elevati di traffico non sono necessari ovunque e dovunque, ma vanno programmati

secondo una *vision* di respiro nazionale, sulla base di approfondite analisi della domanda potenziale futura.

Sul piano del marketing, il modello proposto consente di aumentare la visibilità dei porti di ciascun Sistema a livello globale, creando le condizioni per poter realmente interloquire su scala mondiale con operatori generalmente *price-maker*, come i grandi armatori internazionali (passeggeri e merci) ed i maggiori terminalisti (sia nel segmento dei contenitori che in quello delle *commodity*, tradizionalmente trasportate con *bulk carrier*), con l'obiettivo di catturare maggior traffico a scapito di sistemi portuali concorrenti, ma anche migliori condizioni in caso di investimenti diretti esteri. **Ciò assume particolare rilevanza proprio nell'ottica delle definizioni dei Sistemi Logistici e nella loro generale interazione ed integrazione.** In questo scenario, le Autorità di Sistema Portuale potranno anche offrire migliori servizi agli stessi operatori, ed al territorio, ad esempio nel campo della progettazione, della gestione dell'energia, dei rapporti con Università e centri di ricerca, dei rapporti con il credito ed i mercati finanziari, nonché una accresciuta capacità di interlocuzione e di accesso ai Fondi Comunitari di settore, rispetto ai quali oggi molti porti non riescono ad esprimere un'adeguata progettualità.

Inoltre si ritiene che l'aggregazione di singoli porti in Sistemi Portuali più ampi risponda maggiormente all'esigenza di una visione sistemica delle Aree Logistiche Integrate (ALI) che, come prescritto dall'Accordo di Partenariato, costituiranno, nelle Regioni meno sviluppate, il modello



attraverso cui opereranno i Programmi Operativi FESR 2014-2020 per la programmazione infrastrutturale. Proprio in virtù della centralità attribuita nell'Accordo di Partenariato ai nodi portuali, si ritengono quindi i **Distretti Logistici** i soggetti con maggiori capacità di coordinamento delle ALI per la predisposizione e la realizzazione dei piani integrati di intervento. Di più, lo stesso Regolamento UE 1315/2013 ammette ed indirettamente caldeggia la strutturazione di "Enti di Gestione" aventi competenza con riferimento a più realtà portuali, **ma non solo**, proprio un'ottica di programmazione ed azione coordinata e sinergica.

5.2 Ipotesi di un nuovo modello di governance dei porti di rilevanza nazionale ed internazionale.

Un settore così strategico per lo sviluppo del Paese come quello della portualità e della logistica determina la necessità di porre le scelte di pianificazione e gestionali nelle mani di un soggetto pubblico che:

- abbia il controllo delle risorse finanziarie e/o possa efficacemente ed efficientemente mettere in piedi accordi di partnership pubblico-privati finalizzati a reperire/ integrare le risorse necessarie;
- sia adeguatamente autonomo rispetto ai possibili condizionamenti di portatori di interessi locali (siano essi soggetti politici o economici), superando la debolezza e il localismo di molte delle attuali Autorità Portuali;
- si possa porre quale interlocutore unico degli utenti (lato terra e lato mare) del porto, essendo titolare di tutte le competenze amministrative, nonché in possesso delle capacità professionali e manageriali necessarie.

A tal fine, alla luce delle analisi svolte sullo stato corrente del settore e dei suoi sviluppi futuri, si intende proporre un nuovo modello di *governance*, da realizzarsi attraverso atti legislativi successivi, in ossequio al disposto dell'art. 29 dl 12 settembre 2014, n. 133, cd. "Sblocca Italia", che pone tra gli strumenti serventi alla realizzazione degli obiettivi del Piano *l'omogenea aggregazione di vaste aree del territorio nazionale per la definizione delle relative piattaforme logistiche, nonché la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti.*

Pertanto, secondo il modello ipotizzato, potranno essere istituiti i **Distretti Logistici (DL) di Area Vasta, anche interregionali, nonché le** Autorità di Sistemi Portuali (AdSP) in numero non superiore a quello dei porti *core*. In tali soggetti potranno essere concentrate tutte le principali funzioni di promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali, ed in particolare tutte quelle previste in capo all' "Ente di gestione del porto" dalla proposta di Regolamento UE in materia di servizi portuali (COM 2013/296 def.), con evidenti economie di scala, oltre che un sicuro recupero di efficacia, per alcune di esse (attività di promozione; attività di pianificazione; attività di carattere tecnico).

Le priorità degli investimenti da finanziarsi mediante risorse pubbliche, necessariamente coerenti con le previsioni del PSNPL e degli **Obiettivi Strategici del Distretto Logistico**, saranno identificate dall'AdSP attraverso un'adeguata analisi costi-benefici e attraverso l'uso di adeguati criteri di selezione, con preferenza attribuita per quelle che assicurano un adeguato co-finanziamento da parte dei privati. La loro approvazione, così come quella del Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP), sarà deliberata, **previo parere del Distretto Logistico**, a livello centrale da una Direzione Generale della Portualità e della Logistica rafforzata all'interno del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

A livello di singolo porto attualmente sede di AP, si prevede l'esistenza di un ufficio territoriale dell'AdSP, con compiti istruttori ai fini dell'adozione delle deliberazioni di competenza dell'AdSP, di proposta con riferimento a materie di rilievo locale ma in relazione alle quali la competenza permane all'AdSP e compiti amministrativi propri con riferimento a materie di rilievo secondario e puramente locale, nonché di vigilanza e di controllo, sotto la direzione (con poteri sostitutivi) dell'AdSP.

I soggetti da ultimo indicati saranno istituiti in tutti i porti attualmente sedi di Autorità Portuale ed assumeranno la denominazione di "Direzioni Portuali" (DP).

I rapporti degli organi delle AdSP con le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni economiche, le associazioni non governative e di promozione dell'inclusione sociale -da considerarsi a diverso titolo come *stakeholder* del sistema portuale e logistico- saranno gestiti dal **Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare**, in armonia con il disposto del vigente Codice Europeo di **Condotta**



sul Partenariato (1.74 n.l del 14 marzo 2014); ciò al fine di garantire la partecipazione ed il dialogo promuovendo logiche di inclusione sociale, condivisione delle informazioni, sorveglianza sui processi e scambio di buone prassi.

Per le sole Regioni "in ritardo di sviluppo", e beneficiarie dei finanziamenti del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), le AdSP saranno il soggetto promotore capofila di Accordi di Rete o Accordi di Programma Quadro rafforzato all'interno dei quali saranno regolamentate modalità gestionali e di candidatura di opere in seno alle aree logistiche integrate così come individuate nel **corrispondente insieme di Obiettivi Strategici del Distretto Logistico e Programmi Operativi**.

5.2.1 *Semplificazione dei procedimenti e concentrazione delle competenze*

Il recupero di efficienza/competitività dei sistemi portuali italiani passa necessariamente attraverso una semplificazione degli adempimenti amministrativi connessi allo svolgimento delle attività portuali. Questa, a sua volta, non può prescindere da una concentrazione delle competenze attualmente frammentate in un numero eccessivo di soggetti, che provoca aggravamento dei costi e maggiore lentezza nei processi decisionali (e, in ultima analisi, nell'esercizio delle operazioni e delle altre attività portuali).

Al riguardo, si potrebbe prevedere:

a) l'identificazione di un Centro Amministrativo Unico, identificato nella nuova Autorità di Sistema Portuale, che talora operi (nei limiti sopra descritti) avvalendosi delle Direzioni Portuali (con poteri sostitutivi), dipendendo dall'Organo Centrale del MIT per la sola approvazione, **previo parere del Distretto Logistico di appartenenza** (su proposta della AdSP), dei programmi di investimento infrastrutturale che prevedano contributi, dello Stato o di soggetti pubblici nazionali o comunitari e, sempre, **previo parere del Distretto Logistico di appartenenza**, del Piano Regolatore di Sistema Portuale. L'AdSP potrebbe avere poteri di direzione o di raccordo (specie sul piano organizzativo, facendosi carico dei relativi costi, essendo dotata di adeguata autonomia finanziaria) nei confronti di tutte le amministrazioni pubbliche aventi competenza su attività da realizzarsi nell'ambito portuale.

b) la realizzazione di uno Sportello Unico per i Controlli, competente per tutti gli adempimenti connessi all'entrata/uscita delle merci nel/dal territorio nazionale (quali, ad esempio, i controlli fitosanitari), da identificarsi nell'Agenzia delle Dogane. Per l'adempimento delle nuove attribuzioni, tale soggetto - che ha recentemente dato ottima prova di sapersi adeguare alle nuove esigenze ed alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie - tramite appropriati strumenti amministrativi potrà avvalersi del personale specializzato necessario appartenente ad altre Amministrazioni. Anche l'Agenzia delle Dogane, in relazione a questi ambiti di attività, è comunque assoggettata al coordinamento da parte dell'AdSP di cui al precedente punto a).

c) stante la valenza strategica nazionale delle infrastrutture portuali nei porti compresi nei Sistemi Portuali, rafforzamento della valenza del Piano Regolatore di Sistema Portuale, adottato dall'AdSP, previa acquisizione del parere della Regione e del Comune e **del Distretto Logistico di appartenenza**, ed approvato dall'Organo Centrale del MIT.

d) la semplificazione della struttura organizzativa e decisionale dell'AdSP, il cui Presidente sarà nominato direttamente dal Ministro, sentito/i il/i Presidente/i della/e Regione/i interessata/ e, mentre il relativo Comitato di Gestione sarà composto, oltre che dal Presidente, da ulteriori membri nominati uno ciascuno dalle Regioni interessate e, ove presenti, dalle città Metropolitane. Il Presidente dovrà essere selezionato secondo criteri di competenza, eccellenza e professionalità, in armonia con il disposto della normativa già in vigore. I Direttori delle Direzioni Portuali saranno nominati dal Presidente, sentito il Comitato di Gestione dell'AdSP, per una durata pari a quella del Presidente stesso; parteciperanno al Comitato, ma senza diritto di voto. Al Comitato di Gestione è invitata altresì l' Autorità Marittima, che partecipa, senza diritto di voto, nei soli casi in cui è competente *ratione materiae*, secondo il disposto normativo.

Si prevede, poi, la creazione in ciascuna AdSP di un Tavolo di Partenariato della Risorsa Mare, ed in ciascuna DP di un Comitato di Cluster Marittimo con funzioni consultive di partenariato economico-sociale, in cui siano

presenti i rappresentanti delle categorie di settore interessate, delle associazioni datoriali e delle forze sociali.



- e) la previsione di un sistema di autonomia finanziaria delle AdSP, che veda le risorse attribuite direttamente alla AdSP, ma con un vincolo di destinazione al Singolo porto compreso nella rispettiva circoscrizione di una quota del 50% delle disponibilità "generate" da ciascuno di essi. Gli investimenti infrastrutturali finanziati (anche) con risorse dello Stato, di altri soggetti pubblici nazionali o dell'Unione Europea dovrebbero comunque essere in ogni caso specificamente approvati dal MIT.
- f) la disciplina, all'interno degli strumenti legislativi mediante i quali sarà data attuazione ai principi contenuti nel PSNPL ed i successivi regolamenti di esecuzione, della riorganizzazione del personale delle attuali AP.



REGIONE EMILIA-ROMAGNA

La proposta di Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL) predisposta dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Graziano del Rio e approvata dal Consiglio dei Ministri il 3 luglio scorso rappresenta una riorganizzazione da tempo attesa ed è assolutamente condiviso l'obiettivo generale del Piano di integrare la rete logistica italiana, che coinvolge merci e passeggeri, migliorando la connessione dei porti con i sistemi di trasporto ferroviario, stradale, con le piattaforme logistiche e con i distretti industriali, intervenendo sui ritardi e le inefficienze dell'attuale organizzazione.

E' decisamente importante anche la previsione di interventi atti ad ottenere la semplificazione amministrativa delle pratiche e l'efficienza dei controlli e delle procedure di sdoganamento, la promozione dell'intermodalità e dei collegamenti di ultimo miglio, per un miglior funzionamento in materia di servizi nautici e l'attrazione di nuovi investimenti per la modernizzazione delle infrastrutture portuali.

Si concorda anche sulla necessità di metter mano alla L. 84/94 in riferimento alla Governance ed all'accorpamento delle autorità portuali dando maggior peso ai Core Ports, individuati anche nell'ambito delle reti di trasporto europee.

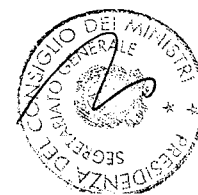
Si esprime quindi parere favorevole al rilascio dell'intesa che dovrà essere resa in sede di Conferenza Stato Regioni.

Per quanto riguarda il testo normativo si segnalano alcuni punti:

- il Piano Strategico dovrebbe avere un orizzonte temporale di più ampio respiro, rispetto ad un orizzonte temporale di appena 4 anni;
- a fronte di un'ampia ed articolata analisi effettuata sul sistema portuale italiano, sia meno approfondita sia la parte di analisi legata al sistema di interporti e logistica interna che al sistema di navigazione interna;
- le seguenti osservazioni di dettaglio rispetto a quanto riportato:
 - a pag. 100, al paragrafo 2.8.3.1. viene descritto il sistema idroviario padano veneto, ma nella indicazione della sua composizione nel primo paragrafo è stata completamente omessa l'idrovia ferrarese, sbocco a sud del sistema e collegamento tra il fiume Po e il porto di Ravenna, che ricordiamo è stato definito anche core port per il sistema della navigazione interna nell'ambito delle reti Ten-T. Successivamente si cita la L. 380/90 e si parla del Sistema Idroviario del Nord Italia, ma questa dicitura non si riscontra nella legge stessa, poiché lì viene sempre indicato come Sistema Idroviario Padano Veneto, si ritiene opportuno che vengano fatte le necessarie correzioni;
 - a pag. 105 nella figura 39, vengono riportati i dati di profondità dei fondali per i singoli porti, però nella lettura pare che per alcuni siano stati riportati i fondali previsti, mentre per altri, come per Ravenna, quelli attuali. Si ritiene importante, come considerazione generale, che vengano riportati dati omogenei sui singoli porti. Nello specifico Ravenna con la realizzazione del progetto in corso, porterà i fondali a - 14,50.

Riteniamo infine importante ribadire come Ravenna abbia da sempre avuto un ruolo di eccellenza nella pianificazione regionale e nazionale, infatti, in virtù della sua strategica posizione geografica il porto di Ravenna si caratterizza come leader in Italia per gli scambi commerciali con il mercato del mar Nero e del mediterraneo orientale e svolge una funzione importante per quelli con il Medio ed Estremo Oriente, inoltre ha una grande tradizione di gestione delle attività lavorative interne al porto che la portano ad essere un esempio per le altre realtà portuali.

Per concludere il porto di Ravenna ha una grande disponibilità di aree retroportuali finalizzate allo sviluppo del porto ed è dotato di collegamenti ferroviari che permettono un ampio utilizzo dell'intermodalità, infatti nel 2014 circa il 15% del traffico complessivo marittimo del porto, al netto delle rinfuse liquide, è stato trasportato su ferrovia, con un incremento di +49% rispetto al 2013, costituendo uno dei migliori risultati a livello nazionale.



REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

Si confermano le considerazioni riportate nel parere già rilasciato dalle Regioni alle Commissioni parlamentari e che per la Regione Friuli Venezia Giulia qui si riportano.

Preliminarmente si rileva come tale Documento di Piano costituisca l'Atto fondamentale per la definizione di una strategia di rilancio del Settore Logistico Portuale Nazionale attraverso una serie di azioni ed obiettivi, tutti finalizzati a recuperare la competitività dell'economia del mare in termini di produttività ed efficienza.

Si tratta del primo documento che rileva la strategicità del settore logistico portuale al fine dello sviluppo del Sistema economico italiano, e sotto questo profilo vi è la piena condivisione da parte della Regione Friuli Venezia Giulia, in quanto "tassello" strategico nell'ambito del Sistema delle Regioni marittimo costiere.

In linea generale al fine una maggiore semplificazione si condivide a livello metodologico la struttura del Piano organizzata in obiettivi generali e azioni specifiche volta a privilegiare l'individuazione di strutture di coordinamento, interventi "snelli", procedure amministrative e sistemi di controllo rapidi e rispondenti alle attuali esigenze del mercato.

In tale contesto si segnala positivamente la previsione di istituire Autorità di Sistemi Portuali, aventi sede nei Porti Core, dove si propone di concentrare tutte le principali funzioni di "promozione, pianificazione, gestione e controllo oggi attribuite alle Autorità Portuali".

A tale proposito, declinando tale previsione nel contesto dell'ordinamento del Friuli Venezia Giulia si segnala che è vigente la normativa regionale L.R. 12 /2012 che disciplina la portualità di interesse regionale (ovvero tra l'altro il Porto di Monfalcone, individuato quale porto comprensivo), e che attualmente è vigente nel porto di Trieste regime particolare di Porto Franco (tra l'altro espressamente fatto salvo dalla L. 84/94).

In merito al ruolo dei porti si condivide il riconoscimento del ruolo dei due *gate* portuali dell'Alto Tirreno ed Alto Adriatico, quali porte d'accesso privilegiate ai mercati del centro ed est Europa. Si tratta di scelte in linea con gli indirizzi delle maggiori compagnie armatoriali internazionali che privilegiano i porti *gate* rispetto a quelli del transhipment con toccate dirette da servire con navi con sempre maggiori dimensioni.

A tale proposito si rileva come nell'ambito dei Porti nazionali il Porto di Trieste abbia già fondali naturali che consentono l'approdo di portacontenitori di ultima generazione.

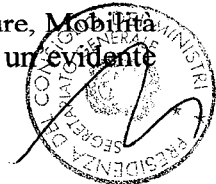
Si conferma e condivide la criticità rilevata il fatto che vi sono invece problemi comuni a tutti i porti connessi al miglioramento dei collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio.

Nello specifico per quanto riguarda tale criticità si rileva che per quanto riguarda il porto di Trieste è stato già elaborato un progetto di ammodernamento complessivo di tale nodo e che tale intervento è stato individuato nell'ambito dei documenti strategici regionali nel settore delle infrastrutture e dei trasporti.

Quanto ai successivi passaggi attuativi del Piano, per quanto riguarda la governance del sistema dei porti si segnala che nell'ambito del DDL per la riforma delle Pubbliche Amministrazioni è prevista una specifica delega relativa alla *"riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali..... con particolare riferimento al numero, all'individuazione di Autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali in materia di porti"*.

Si evidenzia che oltre a tale delega al Senato sia tuttora in corso l'esame della proposta di legge S.370 ed abbinata di riforma della L. 84/94.

A tali considerazioni si aggiunge che, come evidenziato dalla Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del territorio della Conferenza delle Regioni e Province autonome, vi è un evidente



correlazione tra i due strumenti, quello pianificatorio e quello normativo che costituisce una correlazione attuativa del Piano della logistica sulla tematica della governance dei Porti.

Alla luce di tutte le considerazioni positive sin qui illustrate la Regione Friuli Venezia Giulia esprime parere favorevole sullo schema di Decreto legislativo in esame.



REGIONE LIGURIA

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), adottato dal Governo, va valutato in una visione complessiva del sistema della Portualità Nazionale anche alla luce del processo in corso di revisione dell'impianto normativo della materia portuale.

Regione Liguria, in particolare, prende atto con favore di alcuni spunti e principi generali enunciati nel PSNPL, quali: a) la necessità di rafforzare la posizione competitiva a livello internazionale dei porti e delle Autorità Portuali (AP) italiane anche attraverso la conquista di nuovi mercati in regioni *landlocked*, quali ad esempio la Svizzera, l'Austria, la Germania meridionale e alcuni paesi dell'est europeo; b) la necessità di un "cambio di passo" della portualità italiana in relazione all'organizzazione e alla *governance* dei sistemi portuali.

Tra le problematiche che il PSNPL affronta vi è quello dell'enorme divario che ancora si registra tra merce movimentata in Italia e alcuni porti del Nord Europa ed il permanere di una catena logistica allungata oltre il Mediterraneo, per trasferire merce dall'estremo Oriente al cuore dell'Europa. L'insieme dei container movimentati nei porti liguri (35% dei TEU movimentati in Italia), per esempio, sono meno di un terzo di quelli movimentati nel solo porto di Rotterdam: pesano arretratezza infrastrutturale, burocrazia, scarso dinamismo, modello di *governance*.

Il PSNPL descrive (in particolare, § 1.2 e 1.3) macroaree di traffico e di sviluppo: parte di esse costituiscono il motore attivo, ma pur sempre da potenziare, del Sistema Mare per la ripresa economica del paese, mentre altre costituiscono opportunità a condizione di un riallineamento di qualità ed efficienza, specie per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno. Conseguentemente, il Piano dovrebbe prendere in considerazione modelli di *governance* diversificati in ragione della diversa scala di importanza dei singoli sistemi portuali. I porti italiani di maggiori dimensioni e caratterizzati da più elevati livelli di efficienza dovrebbero essere messi in condizione di poter competere con i grandi scali nord europei.

Ciò comporta la scelta strategica di assegnare, in quanto produttori di valore, un ruolo prioritario alle portualità dell'alto Adriatico e dell'alto Tirreno/Mar Ligure posizionati in prossimità delle aree industriali italiane e del sud Europa. Al riguardo, risalta la differenza metodologica tra i criteri utilizzati per l'individuazione di nodi prioritari sulla base di valori di traffico a proposito degli aeroporti di interesse nazionale (DPR n. 201/2015), mentre permane nello schema un reticolo geopolitico che non attiene alla effettiva forza economica dei singoli scali, come evidenziano le discrasie tra i valori dell'IVA prodotta in ogni scalo con la geografia delle AdSP.

Il Piano – e come vedremo anche lo schema di decreto legislativo - propone invece l'accorpamento di alcuni scali nazionali che non pare guidato da un disegno strategico della portualità, mirato appunto a conferire maggiore autonomia funzionale e finanziaria, nonché responsabilità di governo ai porti *leader* (come avviene nei principali scali europei ed extra-europei). Inoltre, è ragionevole esprimere dubbi sul fatto che l'accorpamento delle AP (in AdSP) possa generare, quasi in automatico, significative "economie di scala" (o comunque delle forme di "economia"). Certamente si potrebbero razionalizzare dei costi gestionali e organizzativi nell'AdSP (servizi generali, gestione del personale, etc.), ma tali voci di spesa costituiscono una assoluta minoranza delle risorse complessivamente impiegate (in gestione corrente e in conto capitale) dalle attuali AP. Invero, nei porti le economie di scala si generano soprattutto a livello dei singoli terminal e non a livello di porto nel suo complesso.

Sul valore di documento-cornice e di atto di indirizzo del Piano, ribadiamo quanto esposto in sede di Commissione Politica in data 28 luglio 2015, come da parere che, per stralcio, si unisce in calce.

In particolare, il sistema portuale italiano e le istituzioni territoriali, a partire dalle Regioni, hanno riposto grande aspettativa nella riforma della legge 84/94, secondo un indirizzo che disciplini le attività pubbliche dei porti in armonia con l'azione imprenditoriale dei privati e delle associazioni datoriali, i quali peraltro hanno rimarcato a più riprese un non adeguato coinvolgimento nella stesura del Piano stesso.



Va innanzitutto premesso che il documento del Governo su cui viene richiesto il parere delle Regioni è un documento di indirizzo e come tale destinato a non produrre alcun effetto se non a seguito di singoli provvedimenti normativi che da esso possono discendere. [...]

Il piano predisposto dal Governo affronta a tutto tondo la questione della portualità e della logistica nazionale, ne evidenzia limiti (qualità ed efficienza delle infrastrutture) e opportunità, indica quali azioni occorra mettere in atto per assicurare competitività e ammodernamento del sistema portuale italiano.

L'analisi di contesto e di scenario è condivisibile facendosi essa carico peraltro di indicazioni, proposte e soluzioni da tempo individuate e sostenute da tutti gli attori del sistema: dalle infrastrutture alla semplificazione burocratica, dall'introduzione della tecnologia [...].

La realizzazione degli interventi di processo (allineandosi alle recenti comunicazioni della Commissione sull'attuazione della Direttiva 65 e sullo sviluppo, considerato nodale, del manifesto elettronico) e di miglioramento infrastrutturale a regime, almeno per quanto la realtà dei porti liguri, supererebbero le previsioni di media nazionale.

Se si considera la posizione nel Mediterraneo dei porti liguri, gli investimenti in corso all'interno dei porti, l'impegno di RFI per rafforzare la dotazione infrastrutturale a servizio del trasporto delle merci da e per i porti liguri, non è azzardato ipotizzare una crescita significativa dei container movimentati che complessivamente possono raddoppiare gli attuali volumi.

Ciò presuppone e richiede che, anche in coerenza con le indicazioni della UE (e quindi in coerenza con i Work Plan di corridoio) le opere infrastrutturali che servono al sistema dei porti liguri avanzino, sostenute nelle strategiche scelte del Governo e adeguatamente finanziate, in costante raccordo con RFI per uno sviluppo coordinato della rete nazionale e delle opere portuali (concertazione del Contratto di Programma).

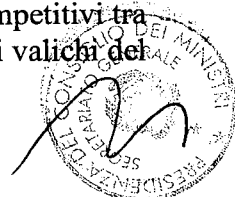
In particolare tale esigenza è ampiamente manifesta in relazione al Terzo Valico dei Giovi (che sarà a servizio di tutti e tre i porti liguri), alla linea Pontremolese (anche attraverso un adeguamento tecnologico diverso e meno oneroso rispetto al progetto tradizionale), al miglioramento delle prestazioni della linea Spezia - Pisa - Firenze - Bologna e di quanto occorre prevedere per l'ottimale assorbimento su ferro del traffico che verrà a generarsi al Porto di Savona-Vado con l'entrata in funzione della piattaforma Maersk (adeguamento blocco e modulo della linea storica). L'elenco delle opere inserito a pp.139-143 inoltre non prevede gli interventi dello spostamento delle opere di protezione programmate a Savona e Genova che, accompagnate da interventi di processo (piattaforme PIL e UIRNET, estensione del pre-clearing, diffusione di fast corridor in sintonia con le esigenze del comparto degli Spedizionieri, riduzione del numero e dei tempi d'azione degli organi di controllo, dogane nell'entroterra, ecc.), e di servizi del Sistema Logistico Integrato rappresentano gli strumenti per la sfida del gigantismo navale. Inoltre, per quanto esso sia esplicitamente esemplificativo, non prevede altre opere non di inferiore rilievo inserite nella programmazione delle AP ed in alcuni casi già finanziate.

In questo contesto occorre inserire anche le opere stradali, il cui adeguamento, anche in relazione alla vicinanza con le principali piattaforme logistiche del nord ovest non può essere ulteriormente rinviato (ultimo miglio sia lato mare che lato nodo interportuale).

Inoltre occorre che il piano relativamente al punto in cui tratta la promozione del settore turistico attraverso l'efficientamento ed il potenziamento del segmento crocieristico non trascuri la rilevanza del supporto che al sistema può venire da un aeroporto nelle città di mare.

[...]

I porti liguri, in conclusione, necessitano di azioni impegnative, anche finanziariamente, per superare i limiti fisici dettati dalla geomorfologia dell'area ligure-tirrenica che è il vero APO, Ambito Portuale Ottimale di rango nazionale, un sistema interregionale articolato che al sistema ligure faccia riferimento come gateway italiano verso la Svizzera e le regioni contendibili del Sud della Germania. In tale ottica, è infatti doveroso ricordare come lo sviluppo della Nuova Ferrovia Transalpina (NFTA) comprenda la realizzazione di nuove gallerie di valico lungo gli assi del Sempione-Lötschberg e del Gottardo (Corridoio 24), opere che nel medio periodo potranno ridisegnare gli assetti competitivi tra i porti del nord e del sud Europa. Il valico del Lötschberg è stato aperto nel 2007 mentre i valichi del



Gottardo (2016) e del Monte Ceneri (fine del 2020) saranno aperti all'esercizio commerciale nei prossimi anni. Queste nuove infrastrutture rappresenteranno per il sistema portuale ligure e più in generale per la portualità italiana un'importante minaccia / opportunità per il loro sviluppo. Se la portualità italiana e il sistema logistico nazionale saranno in grado di raccogliere la sfida, grazie ad un nuovo assetto di *governance* e ad una migliore organizzazione del trasporto terrestre, i porti del mar Ligure-Tirreno potranno finalmente servire le importanti aree di mercato dell'Europa centrale, quali la Svizzera e il Sud della Germania. Al contrario, se il sistema logistico nazionale si farà trovare impreparato di fronte alle nuove dinamiche di mercato, è possibile preconizzare un ulteriore ampliamento della sfera di influenza dei porti nord europei, i quali potranno sfruttare la riduzione dei tempi di percorrenza dei servizi ferroviari per "cannibalizzare" (nuovamente) le aree di mercato del nord Italia, aree che per definizione devono invece costituire l'*hinterland* "captive" dei nostri porti.

Infine si propongono le seguenti modifiche al Piano:

- 1) Aggiungere al termine del § 2.10.2 (p. 130): *"Ai fini della redazione del DPP e per una corretta attuazione degli obiettivi del piano e dell'architettura gestionale prospettata dovranno essere quindi formalizzati istituti che prevedano la condivisione da parte degli enti territoriali di rango regionale delle programmazioni dei gestori delle infrastrutture di rete, nonché l'espressione dell'intesa sugli stessi in sede di Conferenza Stato-Regioni"*.
- 2) Al § 2.11, nota in calce 37 (p. 139) postillare: *"Tale elenco non costituisce elenco di opere di investimento prioritarie in termini di finanziamento"*.
- 3) Al § 3.2, nel capitolo dedicato all'Obiettivo 8 (p. 171) sostituire la parola "centralizzata" con "condivisa con le Regioni"; nello stesso luogo, al termine dell'ultimo capoverso, aggiungere "e condivisi con le Regioni". A seguire (p. 172), modificare conseguentemente, cancellando nell'ultimo capoverso del capitolo dedicato all'Obiettivo 9 la parola "centralizzate". Ancora a seguire (p. 173), sopprimere penultimo comma.
- 4) Di conseguenza, modificare analogamente i box degli obiettivi 8 e 9 alle pp. 191-193.



REGIONE LOMBARDIA

Sistema Fluvio-Marittimo

Con riferimento alla proposta di PSNPL si condividono in linea generale i contenuti del documento, in cui per quanto riguarda la navigazione interna, viene enunciata la promozione e lo sviluppo di collegamenti fluvio-marittimi, attraverso misure per la semplificazione delle procedure di navigazione interna e la creazione di corridoi per lo sdoganamento delle merci.

Si evidenzia la necessità di una visione strategica integrata per il sistema fluvio-marittimo che includa i porti adriatici, il sistema dei canali navigabili e i porti della navigazione interna, attraverso una governance integrata a vasta scala, sia pur con il mantenimento delle prerogative regionali in tema di gestione del demanio e di investimenti.

Si chiede di integrare il paragrafo 2.8.3.1 a pag. 102 del Piano Strategico con l'aggiunta dopo l'ultimo capoverso del seguente periodo:

“Al fine di promuovere lo sviluppo dei porti fluviali e del trasporto per vie navigabili interne è necessario attivare forme di gestione unitaria del sistema logistico fluvio-marittimo anche attraverso strumenti di concertazione e collaborazione o la costituzione di un soggetto gestore unico tra porti marittimi e porti interni nel rispetto delle competenze regionali e della valenza dei porti della rete europea core.”

Retroportualità

Il PSNPL individua tra gli obiettivi strategici, il miglioramento dell'accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri (obiettivo 3) nonché il miglioramento delle prestazioni infrastrutturali (obiettivo 5).

Si evidenzia che le Regioni Lombardia, Liguria e Piemonte hanno costituito una Cabina di Regia con la sottoscrizione di un Protocollo di Intesa a febbraio 2015 di coordinamento strategico e promozione del sistema logistico del Nord Ovest, che costituisce strumento di governance sovragiografica finalizzato alla definizione condivisa delle articolazioni della piattaforma logistica del Nord-Ovest con specifico riferimento alle funzioni retroportuali dei porti liguri, alle funzioni di interscambio modale ferro-gomma e all'allocazione di insediamenti per la logistica.

La macroarea del Nord-Ovest comprendente le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria svolge, infatti, sul territorio un ruolo di cerniera tra il sistema della portualità ligure e le aree poste lungo l'interconnessione dell'asse che collega est-ovest, corridoio Mediterraneo, e l'asse che collega nord e sud, corridoio Reno-Alpi (ex Genova-Rotterdam) potenziato dalla prossima apertura del traforo del Gottardo. Le Regioni hanno voluto condividere un approccio strategico per il settore logistico, al fine di affrontare i problemi critici dell'ossatura infrastrutturale e lo sviluppo di piani e programmi con effetti sinergici per l'intero territorio circostante.

Si condivide l'impostazione del Piano e si evidenzia la necessità che nelle successive fasi attuative annunciate dal Piano - quali la riorganizzazione del sistema delle portualità, l'avvio di un processo di monitoraggio, di pianificazione e di promozione della portualità e della logistica, l'istituzionalizzazione di un forum del partenariato logistico e portuale e le revisioni normative - sia debitamente affrontato in una scala territoriale di area vasta il tema della retroportualità dei porti liguri, delle funzioni di interscambio modale e degli insediamenti per la logistica.



REGIONE MARCHE

PARERE DELLA REGIONE MARCHE SUL PIANO STRATEGICO DELLA PORTUALITÀ E DELLA LOGISTICA

Sul Piano strategico la Regione Marche ha manifestato una sua visione che è stata già espressa in occasione del parere dato dalla Conferenza Stato Regioni alla Commissione Trasporti della Camera del luglio 2015 che di seguito si riporta (modificata a seguito degli sviluppi che si sono avuti nei tavoli tecnici e politici).

Si ritiene che la scelta di dotare la portualità Italiana di uno strumento di pianificazione sia positivo e da considerare una strada corretta; la stessa Regione Marche, oramai dal 2010 (DACR n. 149 del 02/02/2010), ha preceduto lo Stato dotandosi di un analogo strumento di pianificazione per i porti, di competenza regionale, localizzati nel proprio territorio.

Tale nuovo strumento di Pianificazione di livello Nazionale ha, tra i molti obiettivi fissati, quello della semplificazione amministrativa. Aspetto, questo, nel quale ha creduto e crede anche la Regione Marche (uno degli obiettivi perseguiti dalle NTA del Piano Regionale dei Porti delle Marche) che negli ultimi anni ha permesso a livello regionale di approvare numerosi strumenti di pianificazioni per i porti di propria competenza.

Quello che emerge dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e Logistica (PSNPL) è l'organizzazione di un comparto amministrativo su tre livelli (un livello centrale nazionale legato al MIT, un secondo livello di sistema e un terzo livello in ogni singolo porto) completamente diverso dal sistema di *governance* delineato dalla legge 84/94 (attualmente unica legge nazionale italiana di disciplina del settore).

E' da anni che si sta pensando ad una riforma della Legge 84/94 (le PDL circolate in questi anni e mai arrivate in parlamento per la definitiva approvazione sono assai numerose) che ha visto nella sua applicazione un limite proprio nella sua difficoltà di approvare in **tempi certi** i Piani Regolatori Portuali (sono ancora molti i porti Italiani che non sono dotati di un PRP adeguato alla Legge 84/94 tra i quali anche il porto di Ancona).

Come è stato possibile riscontrare nel contenuto del PSNPL e confermato nella scheda di lettura che accompagna *"// piano specifica che il nuovo sistema di governo della portualità italiana sarà realizzato con specifici strumenti legislativi successivi alla definitiva adozione del piano stesso. In proposito, si segnala che l'articolo 9, comma 1 lettera e) del disegno di legge delega per la riforma delle pubbliche amministrazioni (A.S. 1577, approvato, con modificazioni, dalla Camera dei deputati, A. C. n. 3098, ed ora all'esame del Senato), tra gli oggetti di delega "la Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali [...] con particolare riferimento al numero all'individuazione di autorità di sistema nonché alla governance e alla semplificazione e unificazione delle procedure doganali e amministrative in materia di porti".*

Si ritiene del tutto condivisibile quanto riportato nello schema di lettura, e che nella presente relazione si tiene a sottolineare, cercando di approfondire i seguenti aspetti (si riportano quelli contenuti nello schema di lettura): *"il piano sembra presupporre l'approvazione definitiva del disegno di legge di riforma costituzionale S. 1429-B di riforma della parte II della Costituzione, che , tra le altre cose, attribuisce alla competenza esclusiva dello Stato la materia "porti e aeroporti civili di interesse nazionale e internazionale", materia che il testo attuale dell'articolo 117 della Costituzione assegna invece alla competenza legislativa concorrente; la configurazione dello materia come di competenza concorrente rende infatti necessaria, alla luce della giurisprudenza della Corte Costituzionale, la previsione dell'intesa con la regione, e non del semplice parere, per la nomina del presidente dell'autorità."*



Se da un lato forme di aggregazione funzionali tra le Autorità portuali .oggi esistenti, appaiono, forse possibili proprio nell'ottica di una semplificazione di tutti i processi legati al "governo" dell'intera catena logistica legata alla portualità, si ritiene altresì che **tali aggregazioni dovrebbero essere legate al disegno della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), in particolare creando nei nodi portuali della rete centrale (core network) delle rinnovate entità portuali-logistiche, coordinate da una amministrazione centrale adeguatamente rinforzata, così da poter svolgere un effettivo ruolo di coordinamento e di verifica con le politiche nazionali ed europee.**

Nelle premesse alla scheda di lettura del PSNPL sottoposto all'esame, è anche sottolineato l'aspetto che la quasi totalità dei porti Italiani sono collocati nei pressi del centro delle città storiche che condizionano e dai cui sono condizionati. Sulla base di questa constatazione si ritiene condivisibile la richiesta del Sindaco di Livorno in seno alla Commissione ANCI Città portuali in cui viene proposto di *"istituire un fondo compensativo per le città portuali, non solo quelle metropolitane, in analogia con i Comuni aeroportuali, così da poter disporre di risorse da destinare alla riqualificazione dei territori, oltre che alla manutenzione e adeguamento delle infrastrutture sulle quali grava l'impatto di merci e passeggeri."*



REGIONE PIEMONTE

Premessa

Il PSNPL si propone come obiettivo fondamentale il miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico ed un riposizionamento sul mercato internazionale della piattaforma logistica italiana attraverso la valorizzazione della posizione strategica nell'area del Mediterraneo e le connessioni con i mercati dell'Europa Centrale rese possibili dai Corridoi Europei TEN-T.

L'analisi delle relazioni commerciali esistenti a scala mondiale e continentale evidenzia chiaramente il profondo divario che attualmente esiste tra le realtà portuali nord europee e quelle del sistema mediterraneo, che causa una pesante diversione dei traffici marittimi che potrebbero essere lavorati dai porti mediterranei verso i porti del cosiddetto "North Range", anche a scapito di fattori quali l'inquinamento complessivo prodotto nella catena di trasporto origine-destinazione, la congestione delle attuali infrastrutture di terra ed altre.

In particolare, mentre alcune nazioni del bacino mediterraneo si stanno muovendo per recuperare posizioni, a livello italiano si sconta un gap infrastrutturale ed organizzativo legato alle visioni localistiche di molte delle realtà portuali esistenti, che hanno ostacolato la realizzazione di un sistema logistico integrato e sinergico, e alla scarsa attenzione delle politiche di settore al rinnovamento infrastrutturale e di governance.

E' quindi necessario lavorare per superare queste criticità e per portare la catena logistica italiana a livelli di competitività nei confronti delle altre realtà europee ed internazionali.

In tale contesto l'intento che il PSNPL persegue si pone in linea con le azioni già avviate tra le Regioni del Nord-Ovest (Piemonte, Liguria e Lombardia) sui temi dei Corridoi Strategici Europei (Core network) e delle relative infrastrutture di connessione (Comprehensive network) e sulle iniziative relative alla logistica di corridoio.

Tra queste azioni si inserisce la costituzione della Cabina di Regia per la Logistica del Nord-Ovest in merito ai due Corridoi Reno-Alpi e Mediterraneo finalizzata alla condivisione ed al coordinamento delle politiche di sviluppo che le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia si propongono di attuare nell'ambito della logistica territoriale collegata alle attività dei porti di Genova e di Savona e più in generale alla portualità dell'Alto Tirreno.

In relazione a tali finalità, all'interno del Piano vengono trattati i temi della semplificazione amministrativa, dello sviluppo dell'intermodalità e dei collegamenti dell'ultimo miglio, dell'efficienza dei controlli e dell'attrazione di risorse finanziarie per modernizzare le infrastrutture di servizio, oltre a riconoscere l'importanza nazionale e strategica del Sistema idroviario Padano-Veneto del quale anche il Piemonte fa parte.

Osservazioni generali

Si evidenzia la necessità di allargare la visione strategica del PSNPL al sistema della logistica nel complesso, individuando una retroportualità sul territorio operante attraverso i centri intermodali esistenti per ottimizzare l'operatività dei porti e per riequilibrare i trasporti terrestri in un sistema di intermodalità e/o co-modalità.

Si ritiene necessario individuare un processo di pianificazione e programmazione degli interventi, anche dal punto di vista finanziario, il più possibile trasparente, eventualmente attraverso la definizione di criteri oggettivi in base alle quali stabilire le priorità di intervento, che preveda la partecipazione delle Regioni e che sia esteso al recepimento delle indicazioni nei programmi nazionali annuali e pluriennali dei gestori delle infrastrutture (ANAS, RFI, Società Concessionarie, etc.). Tale partecipazione potrebbe essere attuata prevedendo l'approvazione dei citati programmi in Conferenza Stato-Regioni.

Le Regioni inoltre hanno competenze dirette in merito alla definizione e approvazione della pianificazione territoriale a tutti i livelli riguardanti i propri confini amministrativi. Si ritiene utile approfondire le modalità di partecipazione delle Regioni contermini nelle procedure di pianificazione degli interventi in ambito portuale che possono avere ripercussioni sul complesso della catena logistica che si estende oltre i confini amministrativi su cui si esercita la competenza diretta



Osservazioni sugli Obiettivi strategici

I 10 Obiettivi Strategici attraverso i quali il PSNPL si propone di attuare gli obiettivi generali delineati si configurano come linee di indirizzo, a loro volta sviluppate in azioni ed in attività che rivestono comunque carattere generale, e pertanto sono in linea di massima condivisibili proprio in virtù della loro astrattezza ed applicabilità universale.

A seguito dell'analisi degli obiettivi e delle conseguenti azioni ed attività individuate dal PSNPL in relazione a ciascuno di essi si formulano le seguenti osservazioni e proposte.

Obiettivo 1: semplificazione e snellimento.

Nell'ambito dell'attività 1.1 relativa al "completamento dello sportello unico di controllo" si segnala la necessità di affrontare la tematica dei controlli di tipo doganale, sanitario e fitosanitario estendendo l'ambito delle iniziative anche ai retroporti, dove potrebbero essere localizzate le attività di controllo a seguito della definizione di "corridoi doganali".

Nell'ambito dell'attività 1.2 si ritiene opportuno verificare l'estendibilità delle semplificazioni procedurali inerenti l'approvazione dei progetti infrastrutturali anche agli interventi necessari per garantire le connessioni con i retroporti, ivi compresi eventuali collegamenti di "ultimo miglio".

Obiettivo 3: miglioramento accessibilità e collegamenti marittimi e terrestri

Sarebbe opportuno affrontare il tema della semplificazione delle manovre ferroviarie estendendolo agli ambiti retroportuali e quindi alle manovre necessarie per l'ingresso/uscita dai terminali merci ferroviari nel complesso.

Nell'ambito dell'attività 3.2 si ritiene utile effettuare approfondimenti in merito all'attuale individuazione dei corridoi ferroviari merci (RFC) ed alle connessioni che risultano necessarie per garantire l'operatività dei porti e dei retroporti e non sono attualmente inserite nei RFC. Tali approfondimenti devono riguardare sia l'individuazione degli itinerari, sia la concreta possibilità di esercire un trasporto merci competitivo in termini di rispondenza agli standard europei relativamente alle caratteristiche tecniche e all'interoperabilità.

Obiettivo 4: integrazione del sistema logistico.

Si propone di estendere le attività previste relativamente all'individuazione ed allo sviluppo delle aree logistiche integrate a tutte le Regioni direttamente o indirettamente coinvolte, eventualmente provvedendo successivamente a differenziare le modalità di intervento, per consentire lo sviluppo di cluster logistici integrati a livello nazionale.

Anche per quanto riguarda l'incentivazione della localizzazione delle attività manifatturiere e logistiche e del riuso delle aree produttive dismesse si propone di approfondire la tematica su tutto il territorio nazionale, eventualmente differenziando su base territoriale l'attribuzione degli incentivi.

Si segnala infine che la Regione Piemonte intende promuovere un sistema integrato dei soggetti che costituiscono il tessuto insediativo della rete logistica piemontese (SITO, CIM, RTE e Interporto di Rivalta Scrivia in particolare), che presenta una evidente vocazione retroportuale, al fine di offrire al mercato globale una risposta complessiva che sia in grado di sostenere l'impatto generato sia dalla prossima apertura del Gottardo e del Ceneri e del successivo Terzo Valico dei Giovi, sia dai potenziamenti in atto e previsti della capacità infrastrutturale dei porti liguri.



REGIONE PUGLIA

Di seguito le osservazioni della Regione Puglia al testo del Piano strategico della portualità e della logistica la cui adozione, a seguito della sentenza "n. 261/2015 della Corte Costituzionale, avverrà in sede di Conferenza Stato-Regioni:

- 1) In materia di classificazione dei Porti è opportuno, in seno al redigendo Decreto Legislativo recante "riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali di cui alla Legge 28 gennaio 1994, n. 84", affrontare il tema, ancora inevaso, della determinazione delle caratteristiche dei porti rientranti nella categoria II (previsione di cui all'art. 4 della Legge 84/94);
- 2) Anche nei porti di rilevanza nazionale, non sedi di autorità portuale, lo Stato deve farsi carico del completamento delle opere infrastrutturali già avviate e non concluse. Per questa ragione la tabella di pag. 138 "elenco, esemplificativo e non esaustivo, delle principali opere in corso e/o in fase avanzata di progettazione" deve contemplare tali interventi (per esempio, nel caso della Puglia, il Porto di Molfetta (IlAcat, Iodasse);
- 3) Il parere dell'Osservatorio per l'analisi dei costi e dei tempi di realizzazione degli investimenti presso la DG del MIT, nella sua previsione di pag. 184, se vuole essere lo strumento per evitare il proliferare di investimenti inutili, deve essere obbligatorio e di carattere vincolante;
- 4) E' completamente assente la previsione di un Coordinamento nazionale che promuova, supporti, coordini, le singole Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in relazione ai progetti candidati sui programmi di cooperazione transnazionali anche legati alla definita strategia macro regionale adriatico-ionica. Tale coordinamento risulta opportuno in ragione di una strategia che eviti sperperi e ridondanze, fertilizzando, piuttosto, buone pratiche e renda "sistema" esperienze e progetti già sperimentati e consolidati in uno scenario di Sistema Nazione;
- 5) Tra i temi della sostenibilità ambientale manca completamente qualsiasi riferimento alla tutela del paesaggio, alla relazione porto-città, alla necessità che il porto abbia una centralità urbana integrata e connessa al tessuto urbano ed alla sua vita stessa;



REGIONE SARDEGNA

Si condividono gli obiettivi del Piano, che intende favorire la crescita economica del Paese attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano, ma dalla lettura del documento non emergono attenzioni verso il sistema portuale sardo.

Non viene, infatti, affrontato il problema dell'insularità e della continuità territoriale, sia passeggeri che merci, e laddove si guarda con particolare attenzione verso alcuni sistemi di altre regioni italiane, il sistema portuale sardo viene completamente ignorato.

Nel paragrafo dedicato a *"Il Sistema Mare per lo sviluppo e la coesione del Mezzogiorno"* non viene fatto alcun riferimento al sistema portuale della Sardegna, né risulta essere presente un paragrafo specifico destinato allo sviluppo del Sistema Mare nell'Isola.

Nel suddetto paragrafo è indicato che attualmente nel Mezzogiorno sussistono alcuni sistemi portuali principali, a cui guardare con particolare attenzione nell'ipotesi che essi possano rappresentare importanti punti di aggregazione a favore dello sviluppo economico dell'area:

- il sistema Napoli-Salerno;
- il sistema calabro e di Gioia Tauro;
- il sistema portuale siciliano;
- il sistema portuale pugliese.

Nello stesso paragrafo si punta, inoltre, a rafforzare i processi di coesione tra i porti del Mezzogiorno e le regioni centro-settentrionali che svolgono un ruolo di particolare importanza mediante l'accessibilità ed i collegamenti lato terra, con particolare riferimento all'integrazione con la rete ferroviaria. A tal proposito viene fatto riferimento solo ai principali sistemi portuali meridionali in grado di esprimere sufficienti livelli di traffico da giustificare l'investimento.

La mancata continuità territoriale, come caratteristica connessa all'insularità, è una condizione sulla quale occorrerebbe prestare particolare attenzione in un Piano che ritiene prioritari tutti i segmenti del traffico portuale in ragione della loro capacità di contribuire alla crescita economica e sociale.

Il raggiungimento di un Sistema Mare secondo la vision del Piano dovrebbe essere applicato anche a situazioni come quella della Regione Sardegna in cui ci sono porti dalle forti potenzialità ed a tal fine si sollecita ogni doverosa iniziativa atta a produrre effetti positivi per lo sviluppo del sistema portuale sardo.



REGIONE TOSCANA

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), adottato in via preliminare dal Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è finalizzato al miglioramento della competitività del sistema portuale e logistico.

Il modello con il quale il Ministero intende superare quello che viene definito dal PSNPL “municipalismo portuale” imputato delle principali inefficienze del sistema mare, si fonda su di un robusto trasferimento delle competenze al livello statale.

Presso il Ministero competente verranno ampliate le funzioni della attuale struttura di direzione, che diverrà la Direzione Generale della Portualità e della Logistica, con lo scopo prioritario di centralizzare tutte le scelte del cluster marittimo e logistico, anche al fine di garantire una maggiore trasparenza verso le istituzioni italiane ed europee ed un più efficace monitoraggio delle azioni.

Per la piena valorizzazione del “sistema mare”, su cui il cluster logistico-portuale incide a differente scala (dal territorio circostante allo scenario globale), il PSNPL individua 10 obiettivi strategici e specifiche azioni normative e/o amministrative:

1. Coordinamento nazionale, condivisione e confronto partenariale
2. Semplificazione e snellimento
3. Concorrenza, trasparenza e upgrading dei servizi
4. Miglioramento delle prestazioni infrastrutturali
5. Miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri
6. Innovazione
7. Sostenibilità
8. Integrazione del sistema logistico
9. Certezza e programmabilità delle risorse finanziarie

Alle 24 autorità portuali esistenti si sostituiranno le Autorità di Sistema portuale (AdSP), in numero variabile da 8 a 13, a seconda delle ipotesi di accorpamento; nelle AdSP saranno concentrate tutte le funzioni di pianificazione, gestione, controllo delle attività logistiche e portuali, con maggiore autonomia finanziaria e decisionale rispetto alla configurazione attuale.

Nella nuova ipotesi di *governance* ad esempio il Piano regolatore portuale non riguarda più il singolo scalo marittimo, ma l'ambito territoriale di “area vasta” che distingue il sistema portuale e le infrastrutture logistico - portuali che vi insistono (Piano Regolatore di Sistema Portuale).

L'allocazione al livello istituzionale più alto delle funzioni pianificatorie, se da un lato induce a immaginare una maggiore omogeneità e celerità dei procedimenti amministrativi concernenti l'iter di formazione e approvazione dei piani regolatori portuali e dei progetti di infrastrutturazione portuale, dall'altro comporta una marcata riduzione delle competenze regionali e del ruolo degli enti locali.

Vi è poi la necessità di rispondere ai rapporti tra porto e città e porto e territorio basti pensare al rapporto compensativo e strategico tra porto di Livorno ed Interporto di Guasticce (Comune di Collesalveti in provincia di Livorno), laddove vengono declinati tra gli obiettivi quelli relativi al: *“miglioramento delle prestazioni infrastrutturali e al miglioramento dell'accessibilità e dei collegamenti marittimi e terrestri”*.

Dall'altro lato se per razionalizzazione delle attuali autorità portuali proliferate nel ventennio di applicazione della L. n. 84/1994, si individua la scelta di collocare Marina di Carrara con La Spezia nell'Autorità di Sistema Portuale del Nord Tirreno desta, ad una prima analisi, qualche perplessità.

Lo scalo marittimo in questione è parte della “piattaforma logistica costiera” della Regione Toscana, declinata dalla programmazione regionale e dal vigente Masterplan dei porti toscani e costituita dai porti commerciali di Livorno, Piombino e Marina di Carrara, dall'interporto di Guasticce, dal polo aeroportuale toscano e dai Corridoi TEN-T.



La situazione della portualità regionale

a. Il Porto di Venezia

Il porto di Venezia è il perno della rete logistica regionale su cui gravitano sia dinamiche internazionali (quali, a esempio, i cambiamenti strutturali che stanno caratterizzando i sistemi economici internazionali, o la tipologia e il volume degli scambi mondiali, o ancora il fenomeno del gigantismo navale, ecc.), sia fenomeni locali, tra tutti, l'entrata in funzione del sistema di paratie mobili alle bocche di porto per il controllo delle alte maree (cosiddetto MoSE).

Dispone di 6 terminal commerciali, 1 terminal passeggeri e 19 terminal in conto proprio, trattando i più diversi tipi di merce, dai container alle rinfuse liquide e solide, ai Ro-Ro/Ro-Pax, al general e project cargo.

Lo scalo veneziano si sviluppa in oltre 20 milioni di mq, disponendo di ampie superfici da dedicare ad attività logistica; è l'unico in Italia ad avere – attraverso Chioggia - uno scalo fluviale in collegamento con il sistema idroviario padano. Dispone di oltre 30.000 m di banchine con 163 accosti operativi e può accogliere contemporaneamente molte navi di ogni tipo e dimensione, nonché dispone di oltre 205 km di rete ferroviaria interna a servizio della multi - modalità.

Nell'ultimo decennio il porto di Venezia ha subito una profonda riorganizzazione. Dalla crisi della portualità industriale degli anni settanta, passando attraverso il progredire di una difficile riconversione in senso commerciale avviata negli anni ottanta e consolidatasi con la riforma portuale del 1994, il porto di Venezia ha modificato significativamente le sue attività, sempre più orientate verso il settore commerciale, che oggi copre da solo più del 51% della movimentazione del porto, superando sia le attività legate all'industria che quelle del comparto petrolifero. Tuttavia, questa profonda ricomposizione in favore delle attività di natura commerciale (+22% nel periodo 2000-2013), trainata dallo sviluppo dei traffici così detti specializzati (container e Ro-Ro), non è stata sufficiente a compensare la riduzione dei traffici petroliferi (-18% nell'arco temporale considerato) e, soprattutto, industriali (-57%) destinati alle attività industriali già presenti a Porto Marghera che soffrono, da almeno un decennio, una pesante recessione. Ciò ha comportato che dal 2000 il trasporto delle merci del porto ha registrato una contrazione in valore assoluto superiore al 17%.

Vale la pena di ricordare che l'area di Porto Marghera – ivi comprese le aree portuali – è individuata come **Sito di Bonifica di Interesse Nazionale**, e che le Istituzioni nazionali, regionali e locali sono impegnate in una operazione di riqualificazione ambientale e di recupero produttivo della zona comunque vocata ad ospitare attività produttive di tipo industriale: ricorrono quindi i presupposti per attivare scenari di sviluppo che siano coerenti con l'evoluzione della domanda dei traffici commerciali nei bacini mediterraneo, europeo, nord-africano e asiatico.

Allo stato attuale, nel porto sono movimentati circa 25 milioni di tonnellate di merci (di cui 550.000 TEU per la componente container) e nel 2014 è stato registrato il transito di 1,7 milioni di passeggeri. Operano complessivamente 26 imprese portuali per il trasporto delle merci e 8 terminal passeggeri per 18 mila posti di lavoro. La realtà portuale, quindi, sta anticipando quel processo di rinnovamento cui si è fatto cenno, prospettando un sistema che, pensato – a suo tempo - come struttura al servizio di uno sviluppo industriale dell'area di Porto Marghera, sta ora progressivamente orientandosi verso il contesto e la domanda connessi alle nuove direzioni competitive della navigazione marittima.

L'Autorità portuale ha altresì avviato una iniziativa di grande rilevanza strategica consistente nella realizzazione di una piattaforma d'altura al largo del Porto di Venezia che consentirà l'ormeggio delle navi di maggiori dimensioni – oltre i 20.000 TEU. Tale infrastruttura, oltre che contribuire alla salvaguardia della laguna di Venezia, riducendo il traffico commerciale al suo interno, potrà essere il fulcro per la connessione di più basi portuali, in relazione alle specifiche caratteristiche di accessibilità e di spazi operativi disponibili – ma anche di know-how degli operatori -, andando a interessare, oltre che il bacino padano, anche la fascia adriatica occidentale; ciò, in un virtuoso assetto logistico che punti a individuare due sistemi marittimi adriatici facenti capo ai porti di Venezia e di Trieste, che massimizzino le rispettive peculiarità e potenzialità.



b. Il Porto di Chioggia

Il Porto di Chioggia è situato all'estremità meridionale della laguna veneta, in prossimità delle foci dei fiumi Brenta e Adige. Lo scalo clodiense svolge due funzioni: la prima inerente la navigazione interna, collegando il Mare Adriatico all'hinterland padano e ai centri di Mantova, Cremona e Piacenza fino a Milano; la seconda lo vede impegnato nel ruolo di cabotaggio con una forte presenza in settori quali il ro-ro ed il ro-pax. Attualmente è composto da due scali marittimi: Isola Saloni e Val da Rio e può contare sulla combinazione di tre modalità di trasporto: stradale, ferroviaria e idroviario. Oggi, la realtà clodiense rappresenta la seconda realtà portuale della provincia di Venezia e della Regione; recentemente è stata approvata una significativa variante del Piano regolatore portuale che consente l'escavo per portare la navigazione a -12 mt per garantire il ripristino del traffico commerciale.

Il Piano regolatore portuale ha previsto una quota di traffico commerciale di 1.8 milioni di tonnellate, raggiunta nel 2002, ma progressiva intaccata nel periodo 2008-2014. Gli interventi di potenziamento infrastrutturale nello scalo di Val da Rio e la recente realizzazione della nuova banchina di approdo consentono allo scalo, ad oggi, una potenzialità di oltre 2 milioni di tonnellate di merci all'anno.

c. Interporti e connessioni porto - retroporto

Nel Veneto sono presenti due dei principali interporti europei per dimensione, traffico, e merci movimentate: si tratta degli interporti di Verona e di Padova. Nei due nodi logistici sono movimentati circa 20.000 treni intermodali con un traffico di circa un milione di unità di carico intermodali. Come si capisce quindi, la quantità dei container movimentata dagli interporti è circa il doppio di quella che interessa il sistema portuale, ragione che rende fondamentale che la programmazione nazionale investa nell'integrazione ferroviaria con i porti, oltre che nel completamento dell'asse idroviario che collega l'area di Porto Marghera con l'interporto di Padova.

Proposte di miglioramento al PSNPL

a. Sulle dinamiche in atto e sulle interferenze con la portualità della costa veneta

Il documento esaminato, a parere della Regione del Veneto, non pare focalizzare pienamente le dinamiche commerciali che hanno interessato l'area alto adriatica nell'ultimo decennio.

Anche se ultimamente sono stati registrati elementi in contro tendenza, il peso dell'import/export asiatico è stato molto importante per la portualità italiana: i traffici via canale di Suez hanno superato quelli lungo la rotta transatlantica a servizio della relazione storica Europa - Nord America (il rapporto è oggi di 3 a 1). A questo va aggiunto l'intensificarsi degli scambi tra l'UE, le economie del lato sud del Mediterraneo - dal Marocco alla Turchia - e lo spostamento progressivo del baricentro del mercato interno europeo verso est, dall'Europa centro orientale fino alla Russia.

b. Proposte di modifica del quadro strategico del PSNPL.

Si ritiene in primo luogo che l'orizzonte della programmazione del piano debba tener conto di scenari più ampi di quelli prospettati dal documento, passando dal 2020 al 2030, affinché si possa tener conto dello sviluppo di alcune dinamiche generali in atto sia nei traffici intra-mediterranei che, soprattutto, oceanici. Tale modifica consentirebbe di allinearsi ai piani di sviluppo dell'UE, che prevedono la realizzazione della rete (archi e nodi) essenziale TEN-T al 2030 e di quella generale al 2050.

A prescindere dalle valutazioni di natura quantitativa, che evidentemente possono essere oggetto di discordanze, un elemento che tuttavia va tenuto presente è la chiara dinamica dell'aumento dei carichi trasportati da navi, a tutte le scale. Vi sono limiti dell'attuale offerta portuale italiana – e veneziana in particolare – per carenze di fondali, o anche di collegamenti con le reti e gli hinterland.

Oltre a questa considerazione di carattere generale, nel dettaglio, le **osservazioni** che si pongono sono le seguenti:



- Il quadro delineato del sistema portuale italiano dovrebbe essere orientato con maggiore attenzione verso l'integrazione con il sistema produttivo/manifatturiero e le infrastrutture logistiche, sia portuali che interportuali. Entrambe queste infrastrutture sono infatti soggetti attrattori di attività produttive che si insediano per massimizzare i vantaggi dalla "vicinanza" ai mercati globali;
- Il piano dovrebbe, con maggior dettaglio, definire le strategie e gli interventi per lo sviluppo del settore crocieristico che va distinto con maggiore chiarezza da quello del trasporto passeggeri verso destinazioni turistiche. Vanno previsti strumenti specifici per valorizzare le enormi potenzialità per il nostro Paese su questo tema. In particolare appare necessario distinguere tra portualità crocieristica da porto capolinea (home port) e quella da porti crocieristici di transito. Il sollecito ritorno di Venezia a funzioni di home port per il Mediterraneo orientale – in forme efficienti e sostenibili - è condizione cruciale per lo sfruttamento delle potenzialità nazionali del settore. L'attrattività dell'Italia per le compagnie crocieristiche è senz'altro forte, ma è necessario per il nostro sistema definire piani e scenari stabili di medio termine, che permettano agli operatori la pianificazione delle attività oltre che degli investimenti.
- Alle Autorità di sistema portuale e logistico andrebbero assegnati anche compiti di promozione e di sviluppo delle catene logistiche dei porti-corridoio. La regolazione della concorrenza tra questi grandi operatori - porti-corridoio - spetterebbe invece alle Autorità dei trasporti o a quella garante della concorrenza e del mercato. A tale proposito dovrebbero essere recepiti gli orientamenti della riforma della legge sui porti relativa alla promozione di "Accordi di Partenariato di Filiera" fra sistemi portuali, gestori di piattaforme logistiche ed eventualmente di servizi di collegamento attraverso premialità nella ripartizione delle risorse nazionali per gli investimenti e nella allocazione delle risorse generate localmente.
- Un punto rilevante, stante la configurazione giuridica mista delle Autorità portuali, riguarda la necessità di definire il quadro dei finanziamenti pubblici nell'ambito portuale e logistico, distinguendo in termini chiari le infrastrutture oggetto di possibile sostegno finanziario da parte dello Stato e delle Regioni da quelle più strettamente soggette alle limitazioni per la distorsione del mercato comunitario.
- Devono essere enfatizzati e resi prioritari gli interventi sui porti di rilevanza commerciale, favorendo l'utilizzo delle risorse finanziarie in pochi progetti e soprattutto su sistemi portuali in cui si verificano ad oggi flussi commerciali significativi, limitando l'eccessiva frammentazione del sistema.
- Per il Veneto è fondamentale valorizzare forme di raccordo con i sistemi logistici retroportuali e interportuali con cui effettivamente esistono collegamenti a livello ferroviario-intermodale indipendentemente dall'ubicazione geografica. Per questo il piano deve prendere atto che le relazioni porti-interporto spesso prescindono dalla vicinanza geografica, come peraltro stanno dimostrando in tutta Italia i progetti di FAST Corridor doganali.

