

Cernobbio, 10 ottobre 2017

L'Italia non è ancora guarita e la 'cura dell'acqua' deve continuare.

**Il 2017 ed il 2018 saranno il banco di prova della Riforma
PORTI: LA ROTTA È GIUSTA, IL PERCORSO ANCORA LUNGO**

- **Riforma dei porti sulla rotta giusta, ma bisogna andare avanti: nel *Linear Shipping Connectivity Index* il sistema portuale e logistico italiano si conferma stagnante, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l'8% contro una crescita di quello spagnolo di quasi il 50%.**
- **Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce. La fetta più grossa va al mare (58,2%), seguito dalla strada (36,9%), e i porti sono i nuovi hub dove i traffici intermodali crescono in 11 anni del 25% per le rotabili e del 40% per i container; l'analisi fa emergere per la prima volta la prevalenza del mare sulla strada.**

Sono questi i principali temi del focus sul settore marittimo presentato oggi a Cernobbio nell'ambito del 3° Forum Internazionale di Confrtrasporto-Confcommercio.

I PORTI SONO I NUOVI HUB

L'interconnessione, in crescita, traccia nuove gerarchie: primo attrattore è il settore marittimo, i porti diventano i nuovi hub e registrano un incremento dei traffici intermodali fra il 2005 e il 2016 pari al +25% per le rotabili e al +40% per i container. Sempre meno luoghi di destinazione finale delle merci e sempre più aree di scambio tra modalità di trasporto, i porti alimentano anche il traffico intermodale su ferro (come avviene in Friuli e Liguria), che realizza negli ultimi 11 anni un incremento del 17%. Il trasporto terrestre è invece il principale vettore di raccordo verso la destinazione finale dei prodotti. Mare e strada assorbono insieme oltre il 95% dei percorsi svolti dalla merce (nel 2015 mare 58,2%, strada 36,9%).

Il mare che alimenta la gomma e la gomma che controalimenta il mare è la nuova sfida del sistema trasportistico italiano, che dal 2015 dà segnali di ripresa per il traffico merci, anche se su livelli distanti di circa il 20% rispetto ai massimi precedenti la crisi. I camion e la ferrovia si stanno organizzando per assorbire il flusso di merce in entrata e in uscita dai porti, tanto che nel triennio 2016-2018 la crescita prevista delle due modalità (tonnellate per chilometri) è analoga: 4% per la gomma e oltre il 5% per il ferro.

I porti quindi sono le valvole cardiache che garantiscono l'afflusso di beni nel Paese; se offrono servizi efficienti il sistema funziona e i trasporti diventano il volano degli scambi commerciali; se ciò non avviene essi si trasformano in trombi e il sistema non funziona.

"CURA DELL'ACQUA" UNA TERAPIA DA NON INTERROMPERE

Nonostante la positiva cura dell'acqua portata avanti dal Ministro Delrio, il Paese non è ancora guarito e la terapia non può essere interrotta, ma deve continuare.

Analizzando i dati della merce movimentata dai principali porti europei (tab 1) emerge che:



- Mentre l'Europa a 28 nel 2016 ha sostanzialmente recuperato i livelli delle movimentazioni portuali antecedenti la crisi (2007), l'Italia ha movimentato oltre 76 milioni di tonnellate di merce in meno rispetto al 2007, con un differenziale negativo ancora del 15%.
- Nel 2016 i porti italiani hanno registrato una battuta d'arresto rispetto al 2015, nonostante l'Europa a 28 abbia registrato un lieve incremento.
- Il ruolo dell'Italia nelle movimentazioni portuali europee complessive si è andato, nel tempo, riducendo:
 - Prendendo l'insieme di 6 Paesi partner tradizionali (Italia, Francia, Spagna, Olanda, Belgio e Germania) la quota delle movimentazioni effettuata dai porti italiani è passata dal 23% del 2005, al 19% nel 2016. All'interno di questo dato generale pesa la crisi del transhipment, mentre si distinguono in controtendenza le buone prestazioni di porti come Genova e Trieste nella funzione di gate di origine/destino finale dei flussi.

Tab 1 Merce totale movimentata nei principali porti (migliaia di tonnellate)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Italia	496.370	505.987	525.417	513.532	458.435	482.243	486.785	465.732	446.783	433.596	449.535	448.929
Belgio	204.009	216.371	233.422	241.275	201.968	226.359	230.988	222.491	226.880	237.361	241.182	252.667
Germania	279.408	297.150	309.972	315.665	259.698	268.564	288.787	291.880	297.280	303.744	296.236	297.133
Spagna	399.684	414.375	426.650	416.106	363.535	377.096	403.817	418.746	397.075	427.675	447.020	451.049
Francia	332.997	342.406	342.467	346.213	309.951	311.498	318.161	298.357	298.937	296.737	296.375	291.910
Olanda	459.612	476.266	506.557	529.360	482.059	537.715	532.719	551.826	557.929	570.491	594.271	588.772
Totale 6 Paesi Partner¹	2.172.080	2.252.555	2.344.485	2.362.151	2.075.646	2.203.475	2.261.257	2.249.032	2.224.884	2.269.604	2.324.619	2.330.460
EU 28	3.619.783	3.729.402	3.838.219	3.829.187	3.370.056	3.566.348	3.661.767	3.638.076	3.645.117	3.711.717	3.772.478	3.789.869
Quota% Italia 6 Paesi	22,9%	22,5%	22,4%	21,7%	22,1%	21,9%	21,5%	20,7%	20,1%	19,1%	19,3%	19,3%
Quota % Italia UE 28	13,7%	13,6%	13,7%	13,4%	13,6%	13,5%	13,3%	12,8%	12,3%	11,7%	11,9%	11,8%

Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

(1) Somma di Italia, Belgio, Germania, Francia, Spagna e Olanda

INCOMPLETA CENTRALIZZAZIONE DELLA GOVERNANCE

L'obiettivo di una politica unitaria del settore non può esaurirsi nel passaggio dalle Autorità Portuali alle Autorità di Sistema. Tant'è che, se nel 2015 le Autorità Portuali dei principali 5 porti nazionali governavano tutte insieme circa il 46% delle movimentazioni totali in Italia, le prime nuove 5 Autorità di Sistema ne governano ora il 54%, a dimostrazione di una gestione ancora molto distribuita. Ecco che la **Conferenza nazionale di Coordinamento Centrale delle Autorità di Sistema** diventa fondamentale per assicurare, con il coinvolgimento delle rappresentanze economiche, il perseguimento di indirizzi condivisi nella politica di trasporto necessari alla competitività. D'altra parte, è importante garantire il rafforzamento delle strutture ministeriali dedicate al comparto.

BASSA CONNETTIVITA' INTERNAZIONALE

Con la ripresa dei traffici internazionali, il prevedibile consolidamento di modelli organizzativi "hub & Spokes" da parte delle compagnie marittime tornerà a essere importante per la **competitività dei porti** all'interno dei collegamenti internazionali.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Su questo fronte l'Italia soffre di livelli più bassi rispetto ai concorrenti, per giunta in calo nel *Linear Shipping Connectivity Index* (LSCI), l'indice che misura la competitività di un sistema portuale e logistico in base al network e alla qualità dei servizi di linea offerti dai porti. Un indicatore che tiene conto del numero di navi che transitano nel porto; della capacità totale dei container trasportati dalle navi; la dimensione massima delle navi; del numero di servizi offerti; del numero di imprese che impiegano navi container sui servizi da e per i porti del Paese considerato.

Nella tabella 2 è riportato il *Linear Shipping Connectivity Index*, il sistema portuale e logistico italiano si **conferma stagnante**, con una crescita negli ultimi 12 anni di circa l'8%, contro una crescita del sistema portuale spagnolo di quasi il 50%. I Paesi del nord Europa, come prevedibile registrano un indice molto alto.

Tabella 2 - Linear shipping connectivity index 2004-2016

	2004	2007	2016	var.%2004 -2016
Olanda	78,81	84,79	84,39	7,08
Belgio	73,16	73,93	88,09	17,67
Germania	76,59	88,95	89,76	17,20
Francia	67,34	64,84	67,00	-0,50
Spagna	54,44	71,26	81,44	49,60
Italia	58,13	58,84	62,82	8,07

United Nations Conference on Trade and Development.

IL VALORE STRATEGICO DELLA PORTUALITA' E DELLA LOGISTICA

Il Piano della Portualità e della Logistica del 2015, la riforma dei porti del 2016 e i suoi (ormai prossimi) correttivi, le prospettive di semplificazione dei controlli, la programmazione dei Fondi europei (PON) per il "fast corridor", la cura del ferro con il contratto di programma RFI "Ultimo Miglio Porti" sono tutti elementi che concorrono a guardare con fiducia al futuro. Anche l'istituzione delle ZES, se gestite bene ed efficacemente, potrebbe generare quell'indotto che il Mezzogiorno aspetta da molti decenni.

Il 2017 ed il 2018 saranno il banco di prova della riforma dei porti. Quanto messo in campo fino a oggi rischia di non essere sufficiente per rincorre un processo dinamico che vede i nostri competitor internazionali sviluppare progetti sempre più all'avanguardia e con maggiore velocità. Il tempo è un fattore determinante che potrebbe far evaporare le migliori aspettative e prospettive.



Il nostro sistema Paese, sul fronte della realizzazione delle infrastrutture soffre (e rischia di continuare a soffrire se non saranno colte le nuove opportunità introdotte dalle riforme) di due consolidate grandi criticità:

- un deficit di pianificazione e controllo
- un deficit sui tempi di programmazione, progettazione ed esecuzione

DEFICIT DI PIANIFICAZIONE E CONTROLLO

I Piani Regolatori Portuali (PRP) – così come introdotti dalla riforma della Legge 84 del 1994 – rappresentano il primo ed essenziale passo di un organico processo di pianificazione pluriennale. Qual è lo stato dell'arte?

Sui principali 25 porti di rilevanza nazionale in 23 anni **solo 6 porti** hanno definito il percorso approvativo. Molti di questi piani già sono vecchi e necessitano di una variante. Il tempo medio tra i vecchi piani e l'approvazione è **53 anni**.

I restanti 19 porti si sono retti su adeguamenti tecnico-strutturali senza approvare un nuovo PRP, e la media di invecchiamento dei loro strumenti urbanistici è di 46,45 anni. Quindi parliamo di 'fogli bianchi'.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



N.	PORTO	PRP ANTE LEGGE 84/94	PRP ADOTTATO	PRP ADOTTATO	PRP APPROVATO	ANNI PER APPROVAZIONE PRP	ANNI ATTESA
1	SAVONA	1986	2005				31
2	VADO LIGURE	1959					58
3	GENOVA	1959			2001	42	
4	LA SPEZIA	1959			2006	47	
5	LIVORNO	1953			2015	62	
6	MARINA DI CARRARA	1981	2001	2015			36
7	PIOMBINO	1965	2009				52
8	CIVITAVECCHIA	1959	2004		2012	53	
9	NAPOLI	1958	2004	2012			59
10	SALERNO	1974		2015			43
11	GIOIA TAURO	1968	2010				49
12	MESSINA	1952	2008				65
13	AUGUSTA	1963					54
14	MILAZZO	1974					43
15	PALERMO	1988	2011	REVOCA			29
16	TRIESTE	1957	2009		2016	59	
17	CATANIA	1978	2005	2012			39
18	TARANTO	1980		2016			37
19	BRINDISI	1975					42
20	BARI	1974					43
21	PORTO TORRES	1962	2001	2003			55
22	CAGLIARI	1951			2014	63	
23	OLBIA	1962	2010	2014			55
24	RAVENNA	1989	2007		2010		28
25	VENEZIA	1965					52
MEDIA in ANNI						54,33	45,79

IL DEFICIT SUI TEMPI DI PROGRAMMAZIONE, PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE DELLE OPERE

L'eccesso di ha determinato in Italia una media eccessivamente lunga di tempi di programmazione, progettazione ed esecuzione delle opere.

A **Napoli**, per fare un esempio, le attività di escavo di 1,3 milioni di metri cubi sono state avviate nel 1999 e solo a gennaio 2018 – **dopo 19 anni** sarà possibile assistere alla prima bennata!

I lavori alla darsena sono stati programmati nel 2001. I cinesi della COSCO avevano garantito già nel 2006 con MSC il 50% di investimenti privati per oltre 180 milioni di euro. Nel 2016 hanno lasciato Napoli.



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Una recente analisi condotta da OICE – Organizzazione delle società di ingegneria - ha messo in evidenza come lo scenario di riferimento a cui dobbiamo guardare è invece molto diverso: i nostri competitor sono rapidi ed efficienti. Alcuni esempi di eccellenza nell'attuazione delle opere infrastrutturali:

FRANCIA	Progettazione ed esecuzione di 4 lotti autostradali da 20 a 44 km con rilevanti opere di ingegneria	24 mesi
GRAN BRETAGNA	opere comprese tra 25 e 35 ml Euro - con varianti max 5%	3 anni
SPAGNA	Metropolitana Linea Metrosud di Madrid - 59 km - 28 stazioni - 2 miliardi euro	36 mesi
	Nuova Stazione Ferroviaria di Arganzuela - 51 milioni euro	18 mesi
	Linea 8 e Linea 11 Metronord - n. 2 lotti da 136 km - costo 5,9 miliardi euro	48 mesi per lotto
GERMANIA	Nuove costruzioni autostradali per 1100 km per 12 miliardi di euro	12 anni
	Lotto autostradale A14 Magdeburgo-Halle (progetto, costruzione ed espropri) - 100 km - costo 564 milioni di euro	6 anni
EMIRATI ARABI	Dubai - Torre Burj Khalifa - 830 m la più alta al mondo	5 anni
CINA	Pechino - sostituzione di un ponte da 55 m di lunghezza e 45 m di larghezza - attraversato da 200 mila autovetture al giorno	43 ore

Per fronteggiare le criticità sopra esposte, che frenano il necessario processo di adeguamento infrastrutturale dei porti italiani, è indispensabile che sia data concreta applicazione alla possibilità prevista dal **nuovo Codice degli Appalti**, per questo settore speciale, di ricorrere all'**appalto integrato**, ovvero dell'affidamento congiunto della progettazione e dell'esecuzione delle opere.