

Il Piano della portualità e della Logistica si impernia su tre obiettivi strategici, secondo quanto indicato dal legislatore: migliorare la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone, agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci. Tali obiettivi potranno essere raggiunti anche attraverso la razionalizzazione, il riassetto e l'accorpamento delle Autorità portuali esistenti.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 27 novembre 2014, n.511, è stato costituito un Comitato di esperti che, in stretto coordinamento con gli uffici del Ministero e con gli uffici di diretta collaborazione del Ministro, ha svolto - anche attraverso tre tavoli di lavoro tematici: domanda, offerta e *governance* - una ricognizione dei dati di domanda e di offerta portuale e logistica e una selezione delle principali ipotesi di intervento per il raggiungimento delle finalità indicate dalla citata disposizione legislativa.

In occasione degli Stati Generali della Portualità e della Logistica (9 febbraio 2015) sono state presentate le linee guida per una prima valutazione in una sede pubblica rappresentativa. In esse si prefigurano i macro ambiti strategici che il Piano intende sviluppare, e sui quali i partecipanti agli Stati Generali sono stati invitati a fornire contributi e/o integrazioni puntuali. Più in dettaglio, le linee guida riguardano:

- Pianificazione strategica a lungo, medio e breve periodo - Il Piano fonda la sua strategia su uno sviluppo sinergico tra una domanda - considerata sia sul versante merci che su quello passeggeri - che guarda prospetticamente all'evoluzione del mercato nel lungo, medio e breve periodo, e un'evoluzione e specializzazione del sistema dell'offerta. Le azioni che il Piano definirà saranno pertanto organizzate su tre dimensioni temporali (lungo, medio e breve) in ragione non solo della tipologia, ma anche dell'urgenza, della concreta fattibilità e della capacità di produrre effetti in termini di crescita produttiva e occupazionale.
- Specializzazione delle realtà portuali, razionalizzazione del sistema di *governance*, integrazione dei 'distretti logistici' Il Piano terrà conto della specializzazione dei porti e/o delle aree/ambiti logistici retrostanti, prevedendo una semplificazione della rete delle Autorità portuali, in parallelo ad azioni adeguate alla vocazione dei principali porti e alle caratteristiche dei grandi flussi di domanda di trasporto e logistica. Tali azioni e regole di sistema dovranno consentire di rispettare gli obiettivi e gli schemi attuativi della programmazione italiana e europea, guidare la selezione e la gestione delle risorse di investimento, indirizzare gli investimenti privati anche attraverso modelli evolutivi di partecipazione orientati allo sviluppo integrato di aree portuali e industriali. In questo contesto evolutivo può collocarsi una razionalizzazione delle autorità portuali non condizionata dai veti reciproci dei sistemi locali.
- Creazione di sinergie tra attori chiave appartenenti al settore pubblico - Il Piano punta a impegnare gli attori pubblici a perseguire scelte strategiche concordate e convergenti. Non si ritiene più sufficiente il semplice 'coordinamento' fra comparti che spesso hanno incontrato difficoltà anche nella semplice condivisione di informazioni. Ciò di cui il Paese ha urgente bisogno è una 'strategia' logistica condivisa dai principali attori istituzionali. È di grande rilievo - e rappresenta una grande opportunità - il fatto che ai tavoli di lavoro stiano attivamente partecipando i rappresentanti delle principali istituzioni centrali responsabili dei segmenti chiave della catena logistica.
- Programmazione coordinata degli investimenti pubblici nel settore della portualità e della logistica - Il Piano definisce, in un'ottica integrata e di sistema, la strategia nel settore della portualità e della logistica, e come tale compie delle scelte e fornisce indirizzi che andranno a definire la modalità di programmazione, selezione e realizzazione degli investimenti (materiali e immateriali) nel settore, fornendo all'Unione europea e al mercato una chiara idea delle priorità strategiche del paese. Il Piano individua a livello centrale un adeguato organismo per lo svolgimento di una forte azione

di coordinamento e di pianificazione dell'impiego delle risorse pubbliche in materia di portualità e logistica.

- Rimozione di *bottlenecks* infrastrutturali puntuali - Il Piano punta a migliorare l'accessibilità (sia ferroviaria che stradale) ai nodi portuali e interportuali, e individua la necessità di garantire il medesimo livello di qualità sia sulle infrastrutture di lunga percorrenza in coerenza con la programmazione europea (corridoi TEN-T) sia sui collegamenti ultimo miglio, fattori abilitanti per l'utilizzo della capacità sull'intera catena di trasporto e logistica.
- Semplificazione delle procedure e razionalizzazione dei processi decisionali - Il Piano individua una serie di interventi di semplificazione procedurale e amministrativa quale elemento cardine per il raggiungimento di un livello standard di efficienza operativa che diventi elemento di supporto alla competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Tali interventi saranno realizzati in una logica che vede il processo logistico nella sua interezza con particolare attenzione alle esigenze dei diversi attori della filiera. Lo snellimento delle procedure include la riduzione della frammentazione e la razionalizzazione del sistema, quell'insieme di funzioni autorizzative e di controllo che rappresentano oggi il principale punto di debolezza del sistema stesso.
- Intermodalità - Qualunque ambizione di conquista (o riconquista) di aree di mercato oggi non raggiunte non può basarsi che su un consistente innalzamento dell'utilizzo della capacità di trasporto delle merci su ferro. Questo richiede, da un lato alcuni ma essenziali interventi infrastrutturali sui corridoi e sulle linee di adduzione agli scali principali, tesi a garantire standard operativi (lunghezza treni ammissibili, sagome) in linea con le moderne esigenze di efficienza del trasporto ferroviario; dall'altro la definizione di una strategia complessiva di razionalizzazione e sviluppo dell'offerta di servizi ferroviari, anche attraverso l'individuazione di strumenti di incentivo dedicati.
- Evoluzione tecnologica come abilitatore di un nuovo modello operativo più efficiente e più orientato a logiche di mercato e upgrade tecnologico infrastrutturale - Il Piano individua nello sviluppo della componente tecnologica un fattore critico di successo da realizzare attraverso l'integrazione orizzontale dell'intero ciclo logistico portuale e interportuale per soddisfare le esigenze di semplificazione procedurale, pianificazione e *track&tracing*, degli utenti finali (industrie, operatori, terminalisti, spedizionieri, autotrasportatori, ecc.) attraverso interventi di adeguamenti/upgrade del patrimonio infrastrutturale esistente in linea con i più elevati standard di mercato. Tali soluzioni, valorizzando anche le piattaforme esistenti, saranno progettate e realizzate o evolute - in ottica di massima integrazione, e finalizzate alla messa in esercizio di processi snelli ed efficaci per gli operatori di mercato - al miglioramento dello scambio informativo tra i diversi player della logistica, all'integrazione dei processi mediante logiche d'interoperabilità, alla realizzazione di servizi logistici d'eccellenza, alla tracciatura della merce lungo il trasporto, allo sviluppo della logica del 'Once' in particolare nei sistemi delle autorità pubbliche e del *full digital*. Ulteriore elemento innovativo sarà la costituzione di un sistema di monitoraggio complessivo delle merci in grado di collegare i dati presenti sulle diverse piattaforme istituzionali che offrirà la possibilità di costruire un database per la rilevazione dei traffici effettivi con tutte le caratteristiche gestionali di interesse e quindi abiliti una consapevole pianificazione strategica delle infrastrutture del Paese.
- Integrazione tra sistema portuale e logistico e mondo imprenditoriale - Interventi sul lato della domanda attraverso driver di sviluppo che non si limitano ai porti ma alla connessione di questi al sistema produttivo e logistico nazionale e internazionale anche invertendo la logica di intervento che porta troppo spesso a trascurare le azioni di sviluppo collegate all'evoluzione delle aree retro-portuali, degli interporti, delle aree industriali e distrettuali.