

VERSO UN NUOVO PIANO DEI PORTI E DELLA LOGISTICA

31 marzo 2015 // Centro Congressi Cavour // Roma

LA PROGRAMMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI E FERROVIARIE

«Parte I»

Stefano de Luca



University of Salerno

Transportation Planning and Modelling Group

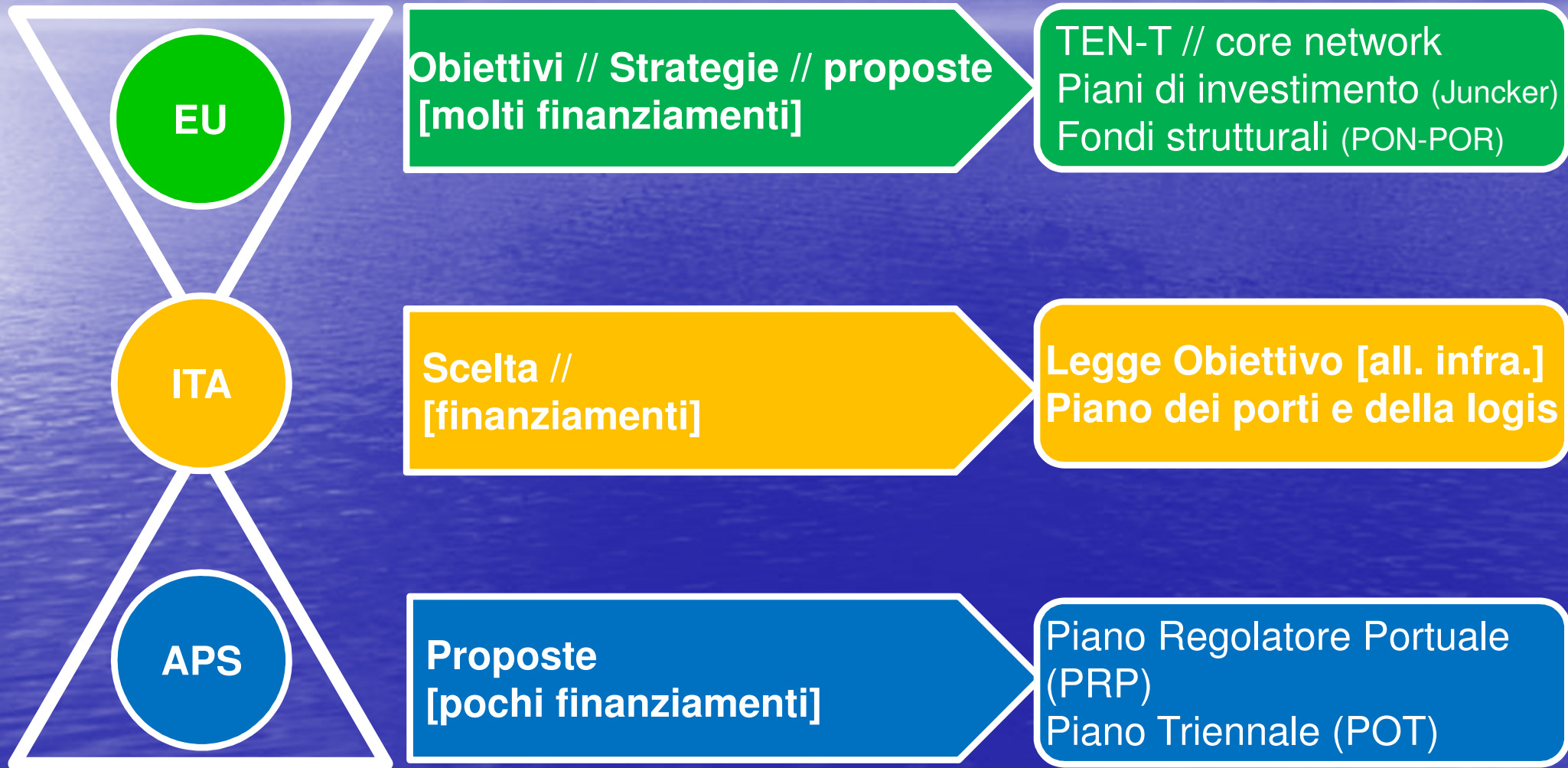
Department of Civil Engineering

Outline

- **La «programmazione»**
 - EU
 - ITA
 - APS
- **«Focus» sulla programmazione locale**
- **Criticità**

La programmazione

I livelli di programmazione e l'attuale schema funzionale



La programmazione europea



La programmazione europea il Piano "Juncker"



Piano di investimenti per l'Europa

creazione di un fondo europeo di investimenti

Proposte commissione
3.0 miliardi € (totale)

Proposte ITA
4.7 miliardi € / 2.2 (2015-17)



La programmazione europea

I Fondi strutturali (2014/2020)



FESR 2013/2020

assi prioritari e requisiti ben definiti

Finanziamento



Candidature ITA Pre screening



La programmazione nazionale

legge n°9 21/02/2014 –n.190 del 23/12/2014



«realizzazione di interventi immediatamente
cantierabili finalizzati al miglioramento della
competitività dei porti italiani e a rendere più
efficiente il trasferimento ferroviario e modale
all'interno dei sistemi portuali»

648 milioni €

(450 in 2017-2019...gli altri distribuiti fino al 2024)



La programmazione nazionale il programma delle infrastrutture strategiche



XI e XII allegato infrastrutture

Costo totale del programma 232 miliardi €
Esaminati dal CIPE 136 miliardi €

→ **Quota per Porti e
Interporti 2.42 miliardi €
(2%)**



La programmazione nazionale il programma delle infrastrutture strategiche



XI e XII allegato infrastrutture



Circa 95 opere



Ultimate/esercizio/collaudato	25%
In realizzazione	5%
Progetto preliminare	60%
Progetto definitivo/esecutivo	10%

**Recenti aggiunte per 332milioni
(....70% senza disponibilità)**

La programmazione nazionale "locale"

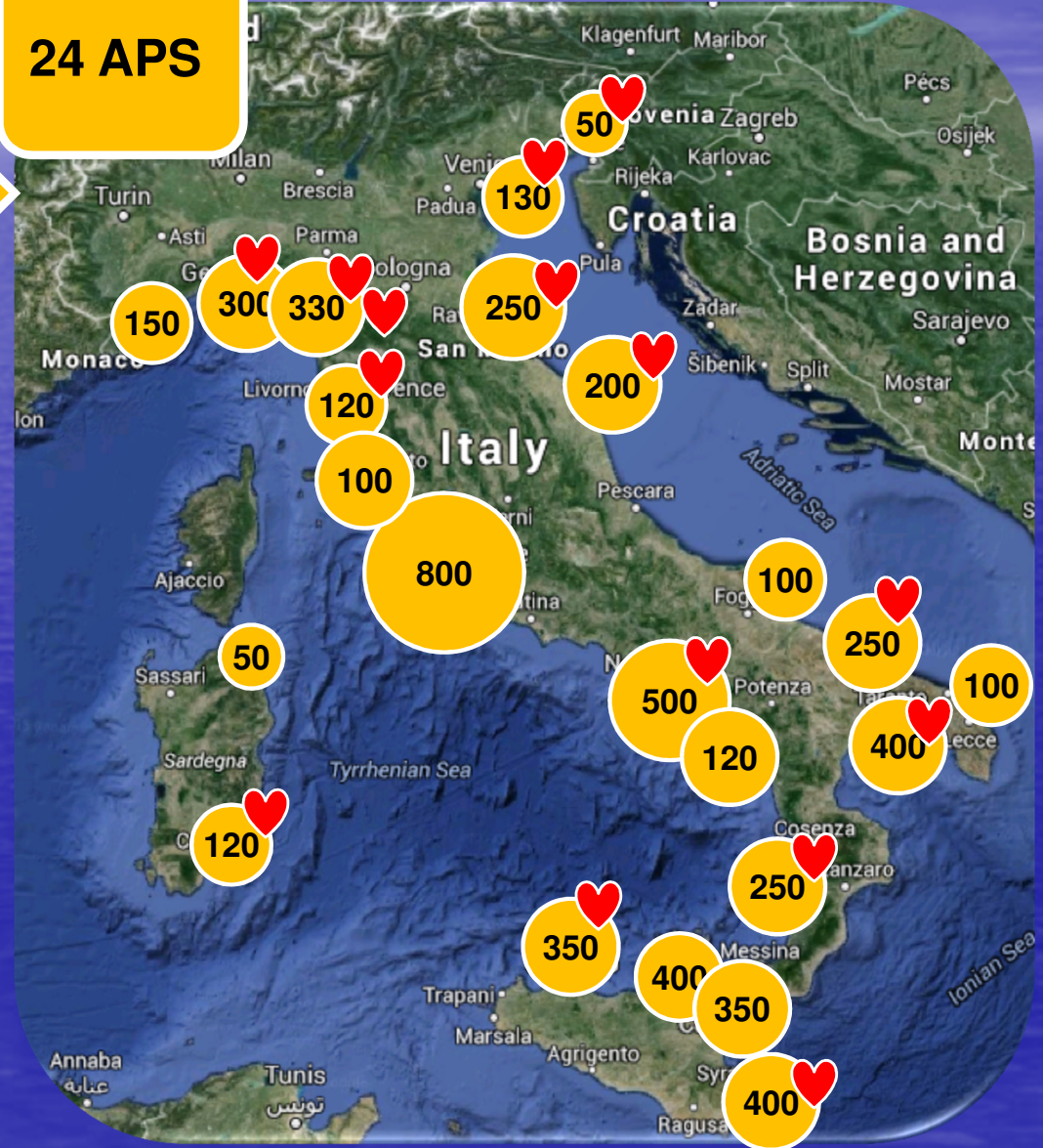
I piani triennali dei Porti (2014/2016)



Stima richieste APS

24 APS

- ➔ 5.7 miliardi €
- ➔ -9%
- ➔ 70% nuove costruzioni
- ➔ 25% manutenzione



prof. Stefano de Luca
 Transportation Planning and Modelling Group
 University of Salerno // Department of Civil Engineering

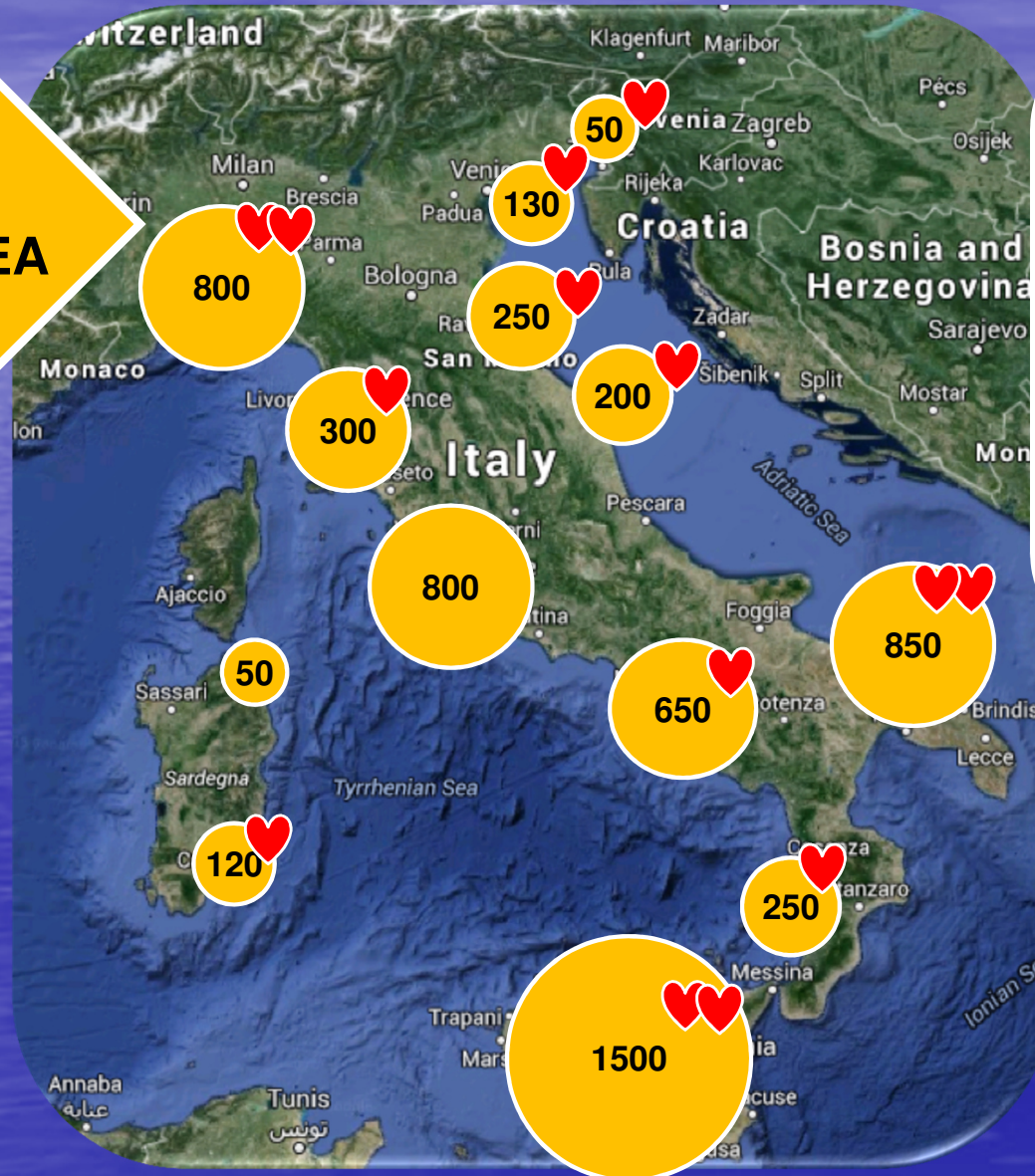


La programmazione nazionale "locale"

I piani triennali dei Porti (2014/2016)



Stima richieste per MACRO-AREA



- Elementi di criticità**
- 1) Molto ambiziose (tecnicamente e finanziariamente)
 - 2) A volte non coerenti con le quote di mercato
 - 3) Fonti di finanziamento?

La programmazione nazionale "locale"

I piani triennali dei Porti (2014/2016)



Stima Fabbisogno

NON FACILE!

(da una prima ricognizione)

Dalle info reperibili
«profondo rosso»!

Da una stima aggregata

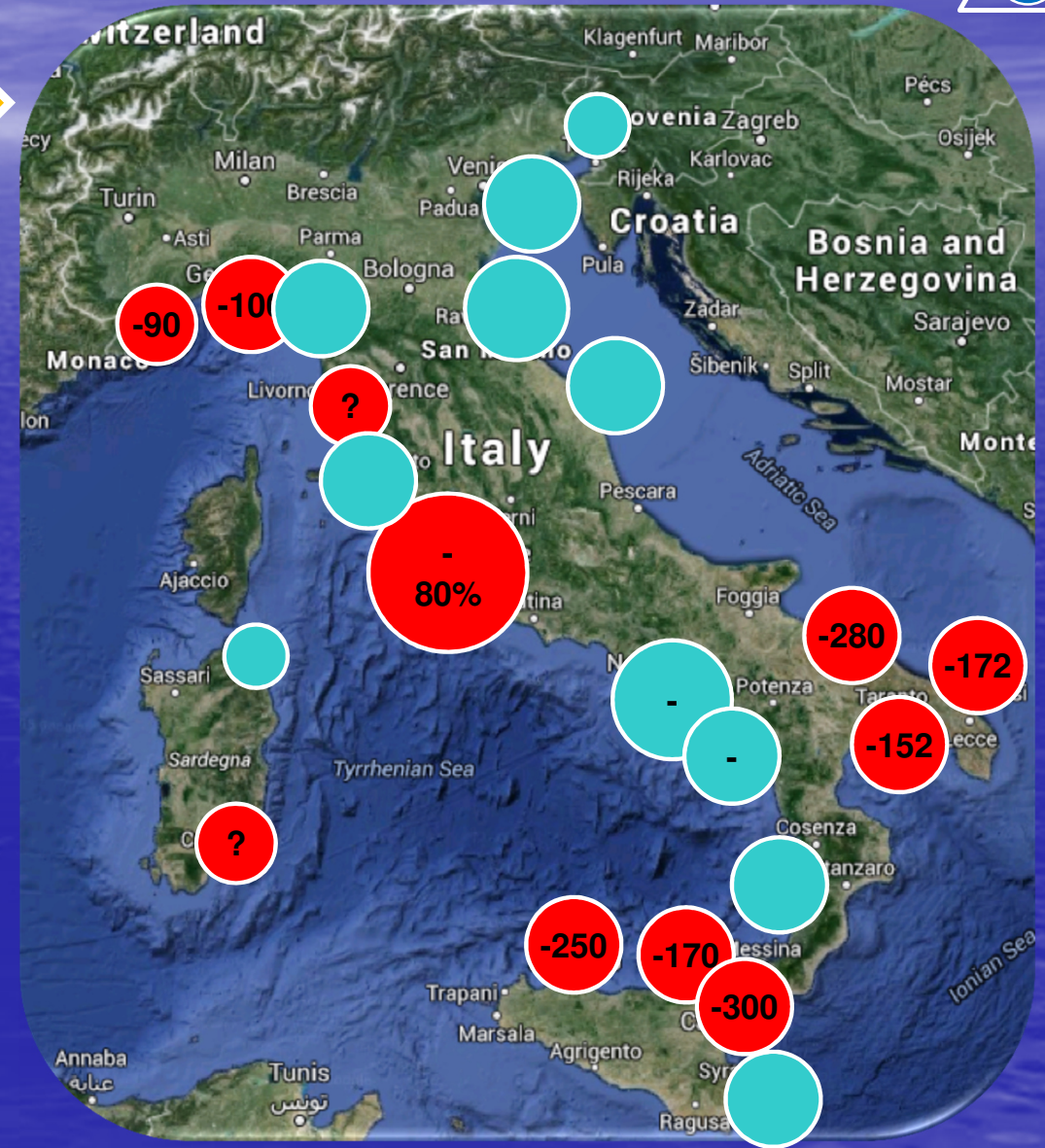
-50%

Da analisi aggregate

50% no indicazioni fonti

20% PON

30% legge obiettivo/reg.



La programmazione nazionale "locale"

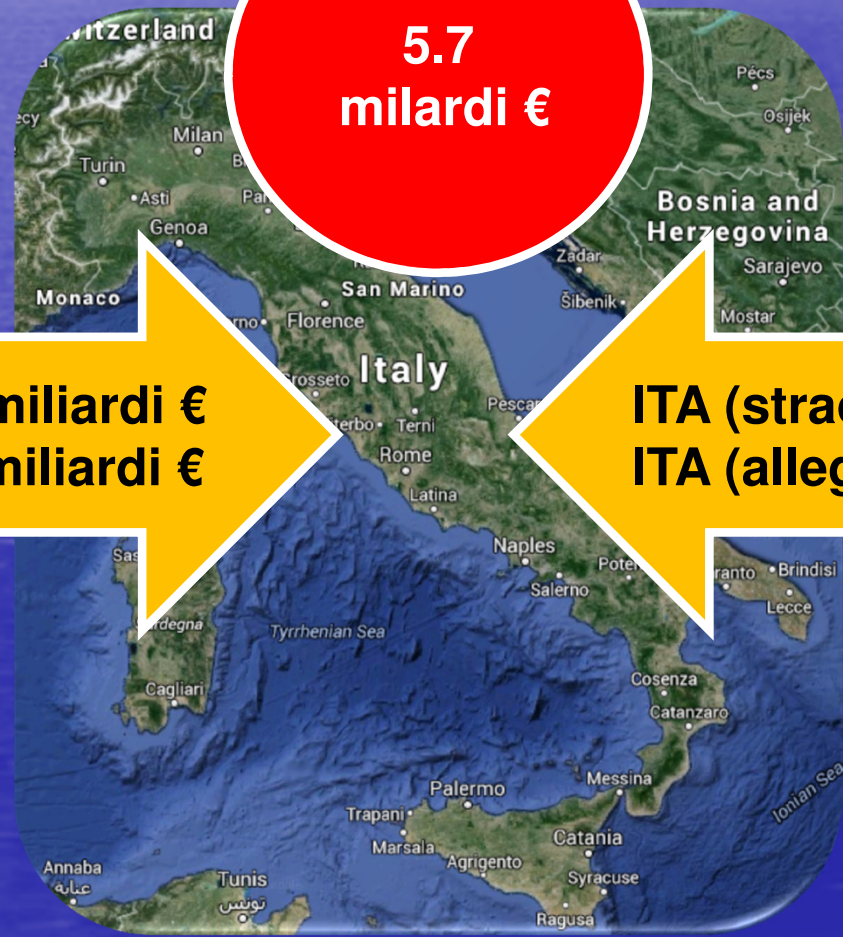
I piani triennali dei Porti (2014/2016)



5.7 miliardi €

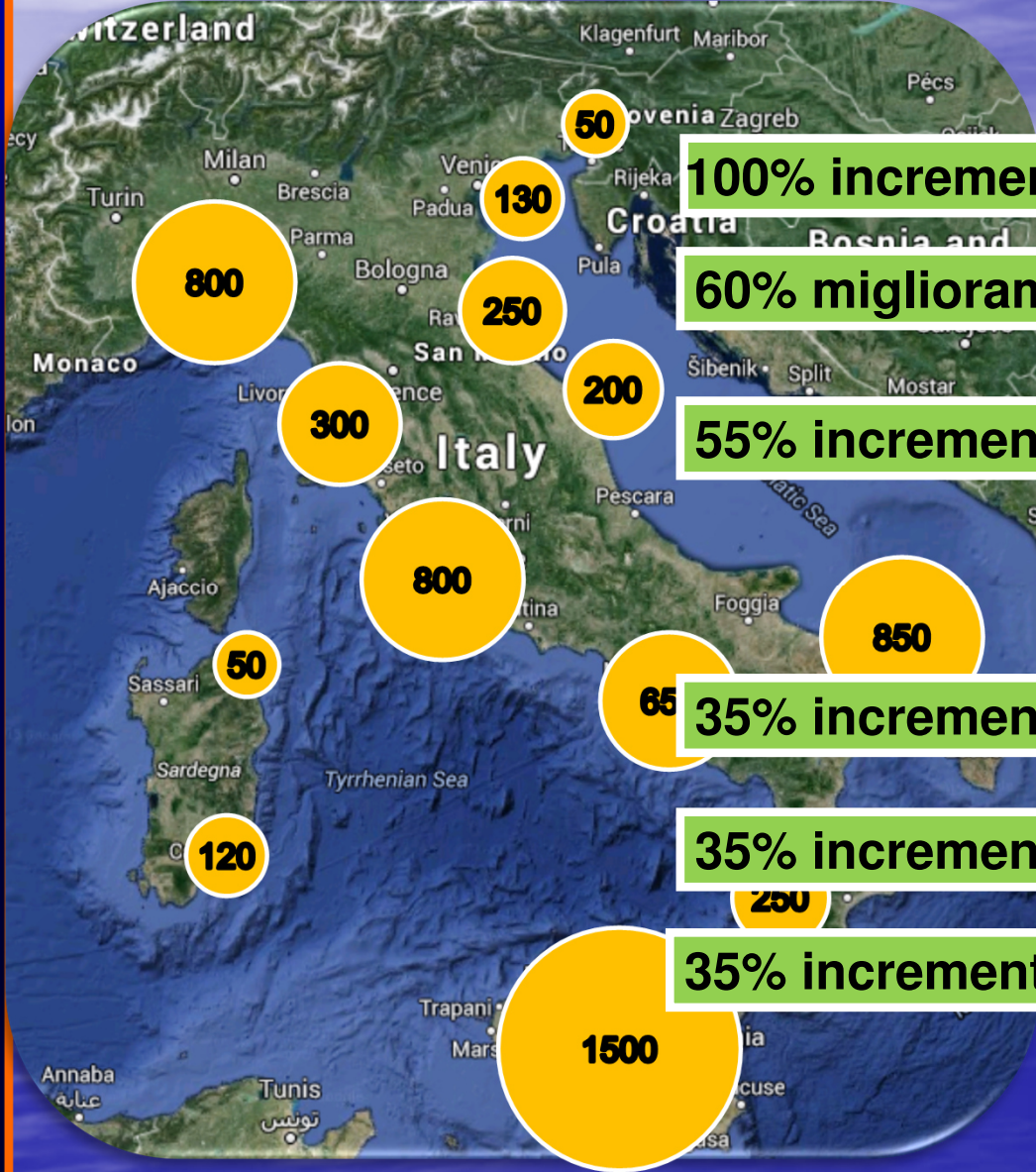
EU (Juncker) ➔ 3,0 miliardi €
EU (PON/POR) ➔ 0,7 miliardi €

ITA (straordinari) ➔ 0,65 miliardi €
ITA (allegato) ➔ 2,4 miliardi €



La programmazione nazionale "locale"

I piani triennali dei Porti (2014/2016) // analisi



100% incremento fondali

60% miglioramento accessibilità terrestre

55% incremento potenzialità movimenti Cont.

35% incremento potenzialità passeggeri

35% incremento potenzialità crociere

35% incremento potenzialità Ro-Ro

prof. Stefano de Luca
 Transportation Planning and Modelling Group
 University of Salerno // Department of Civil Engineering

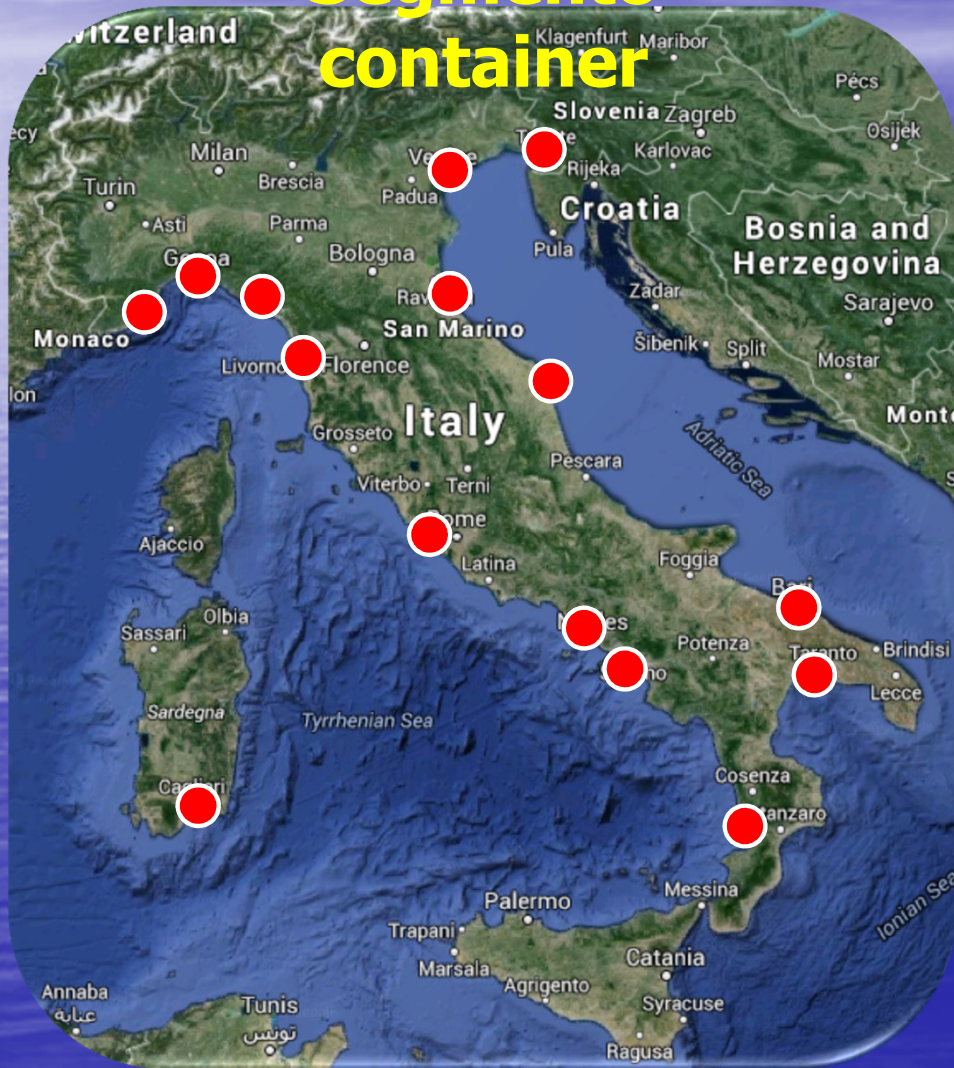


La programmazione nazionale "locale"

I piani triennali dei Porti (2014/2016) // le ambizioni!



Segmento container



Segmento Ro-Ro



prof. Stefano de Luca
 Transportation Planning and Modelling Group
 University of Salerno // Department of Civil Engineering



La programmazione nazionale "locale"

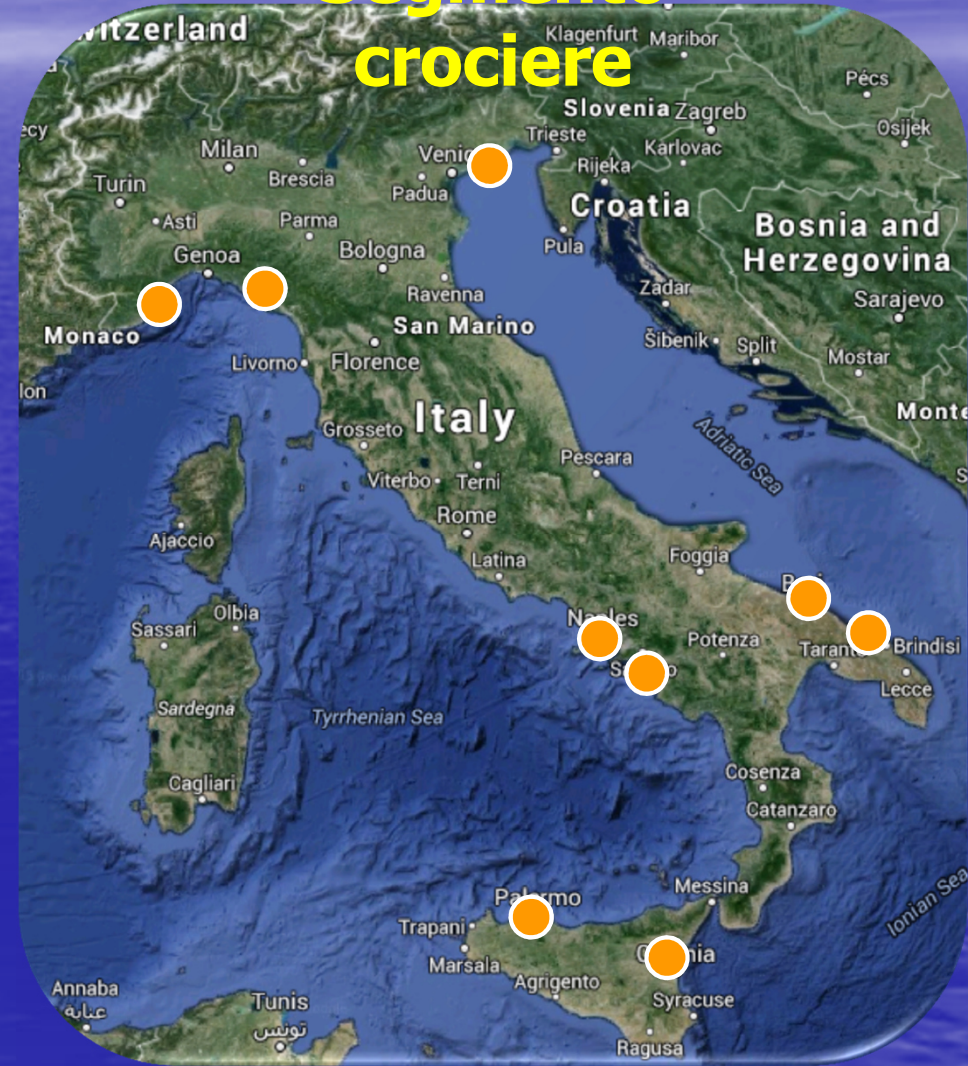
I piani triennali dei Porti (2014/2016) // le ambizioni!



Segmento passeggeri



Segmento crociere



La programmazione nazionale "locale"

I piani triennali dei Porti (2014/2016) // le ambizioni!



Tutti i Segmenti



- segmento container
- segmento Ro-Ro
- segmento passeggeri
- segmento crociere
- segmento diporto/cantieristica
- ▲ segmento industriale

prof. Stefano de Luca
Transportation Planning and Modelling Group
University of Salerno // Department of Civil Engineering



La programmazione nazionale "locale"

Focus sul segmento "contenitori"



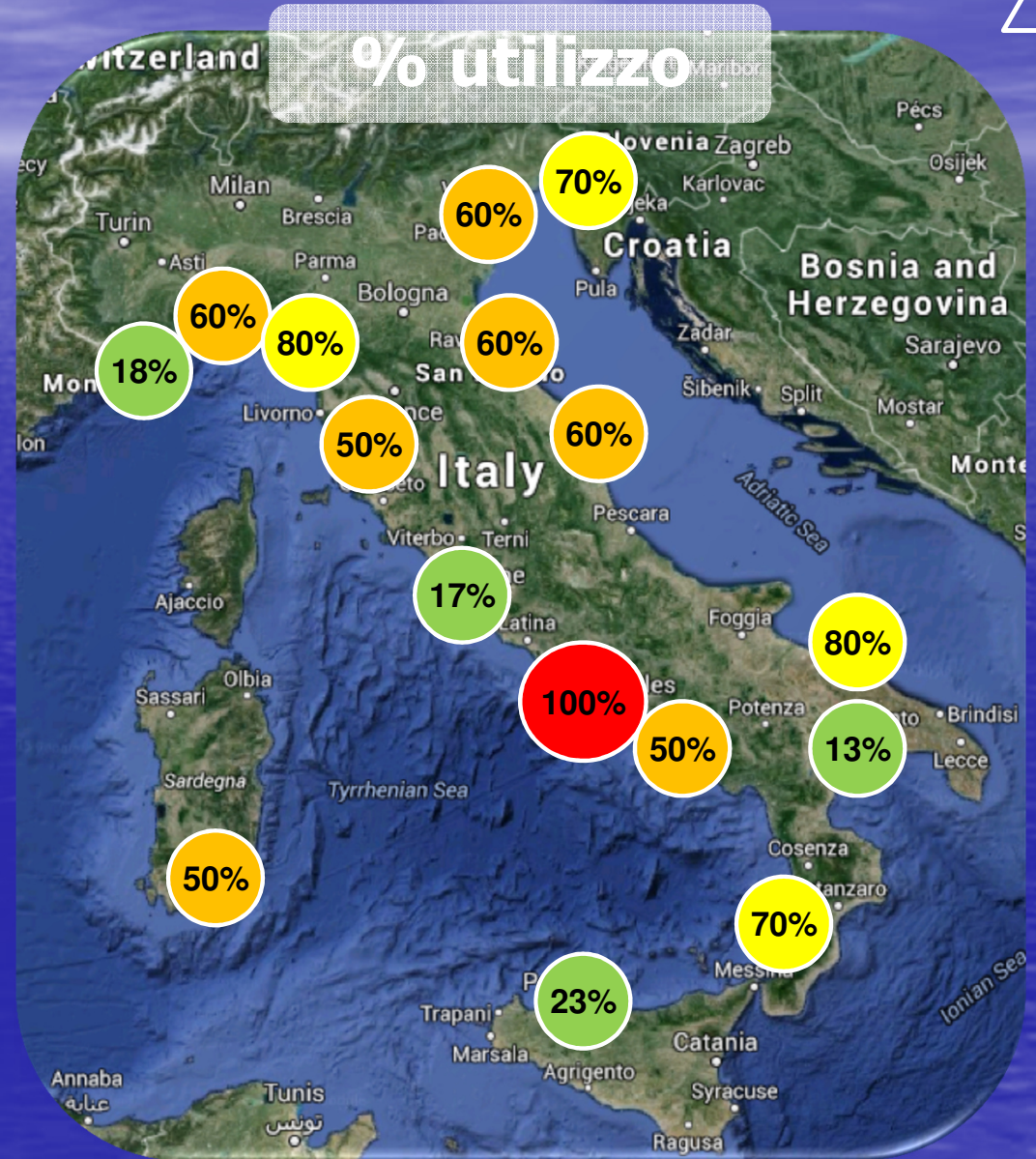
Scenario attuale

Capacità porti principali

17.000.000 TEU

%utilizzo media

57%



prof. Stefano de Luca
Transportation Planning and Modelling Group
University of Salerno // Department of Civil Engineering



La programmazione nazionale "locale"

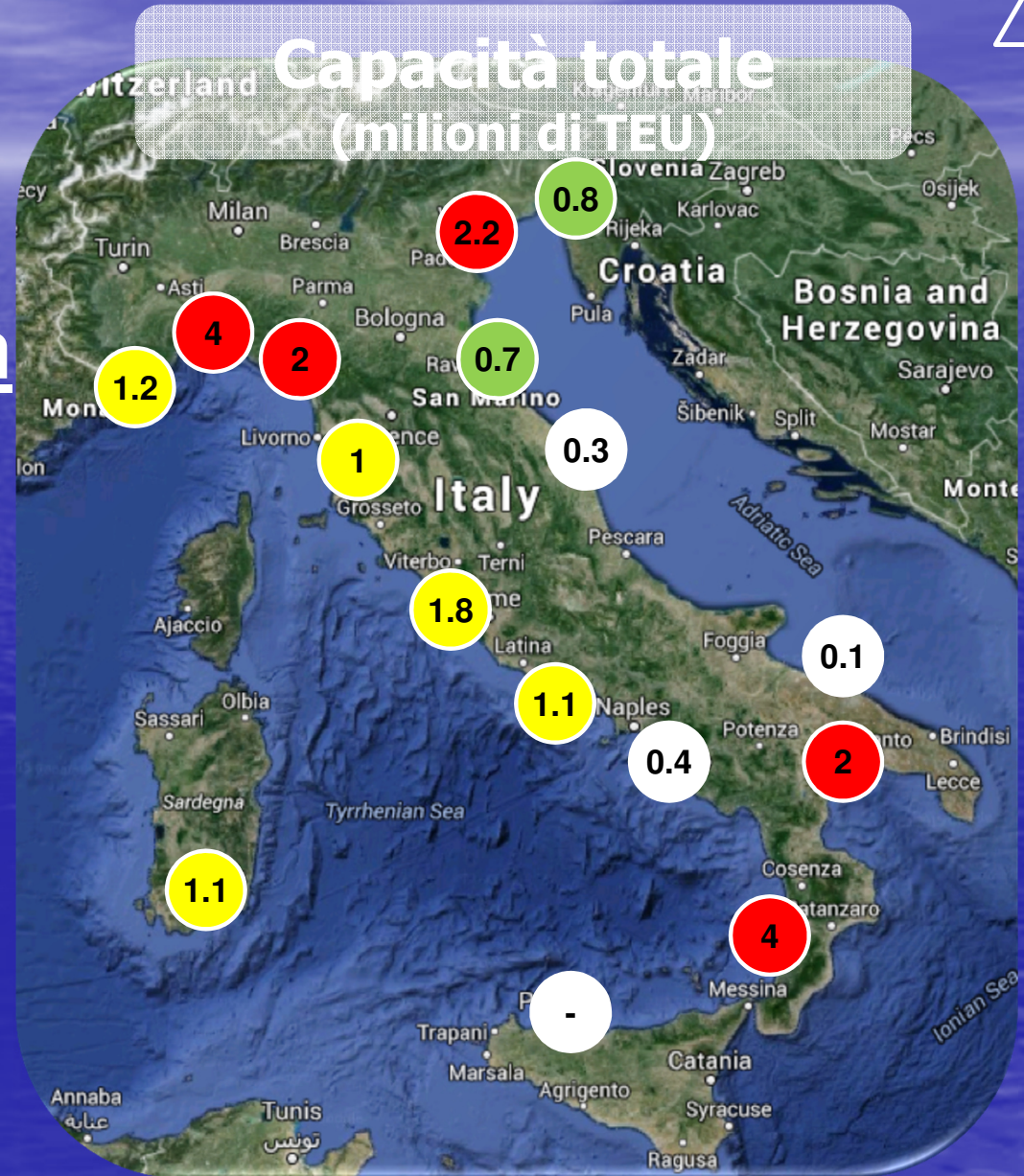
Focus sul segmento "contenitori"



Scenario futuro

«Possibile» capacità

23.000.000 TEU



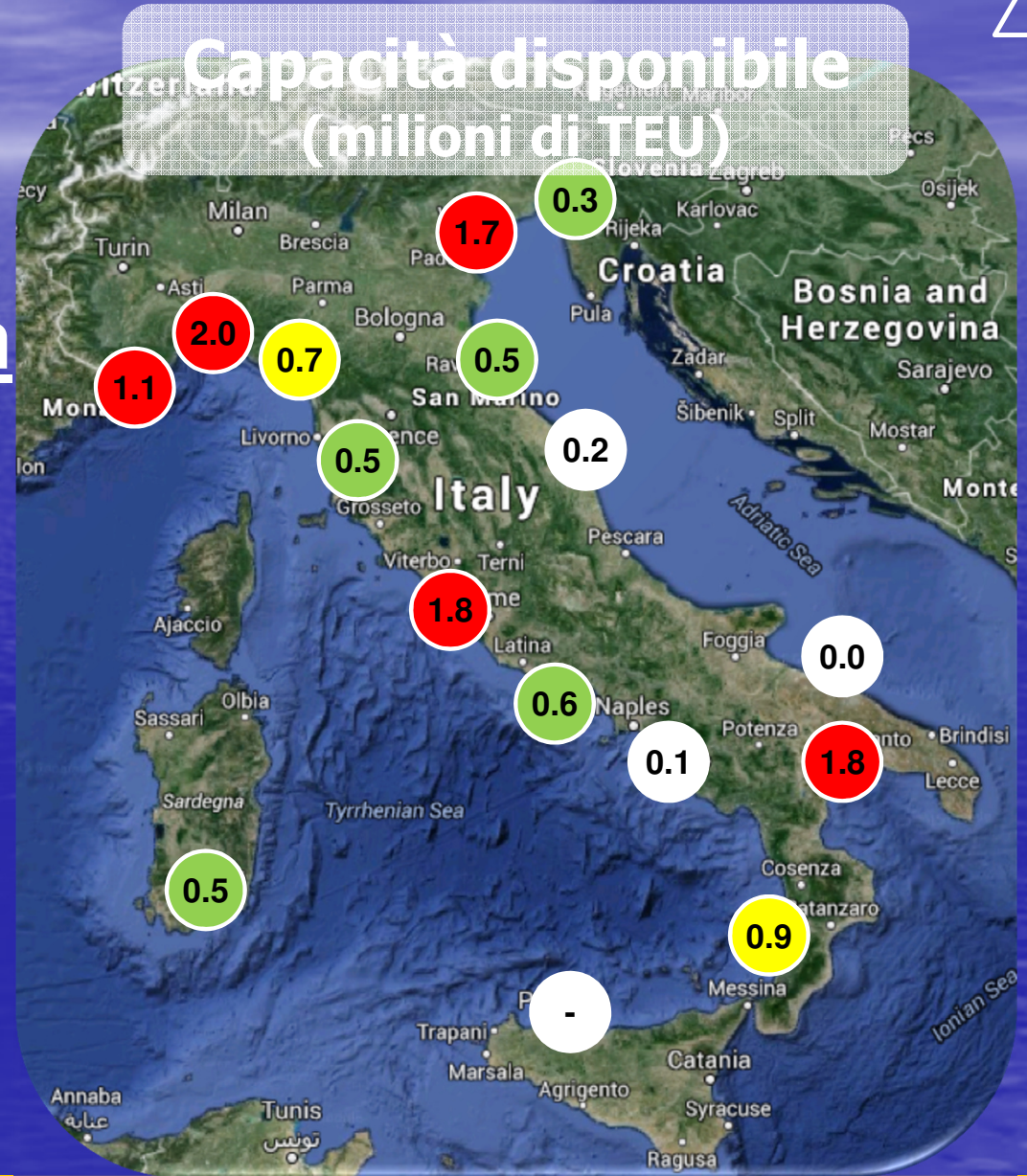
La programmazione nazionale "locale"

Focus sul segmento "contenitori"



Scenario futuro

«Possibile» capacità
....23.000.000 TEU



La programmazione nazionale "locale"

Focus sul segmento "contenitori"



Scenario futuro

Scenari possibili?

- Low 2018 → 47 %
- Low 2030 → 49 %
- High 2018 → 53 %
- High 2030 → 75 %

Quale crescita per Max utilizzo?..... **+ 124 %**



Sintesi e conclusioni

- Criticità «strategiche»
- Criticità di «metodo»
- Criticità «operative/finanziarie»

Sintesi e conclusioni

Criticità «strategiche»

– Si investe «poco»

Sintesi e conclusioni

Criticità di «metodo»

- «ciò che si decide di investire» non entra in un processo di pianificazione sinergico, partecipato e rigoroso
 - **iniziare a Pianificare NON a Programmare**
 - **.... e l'ottica di sistema?**
 - **.... ritornare in un'ottica SNIT?**
- La programmazione dall'alto (EU) e la «programmazione» dal basso (APS) inducono
 - **difficoltà di scelta (tempo = denaro)**
 - **no scelta (costo del non fare!!)**

Sintesi e conclusioni

Criticità di «metodo»

– Si programma «senza stringenti vincoli»
finanziari

- le richieste sono sistematicamente superiori alle disponibilità finanziarie reali
- opere «importanti» mai «avviate»
- effetti sull'intero sistema (se di sistema si può parlare) negativi

.....fissare gli obiettivi e definire i vincoli
finanziari...?

...fissare i «vincoli» e adattare gli obiettivi da
perseguire?

Sintesi e conclusioni

Criticità di «metodo»

- Si programma nella logica che «offerta» crea «domanda»
 -ma è sempre vero?
- Si chiede di entrare in programmazione senza obiettive e rigorose analisi di fattibilità finanziaria ed economico-sociale
 - **Simulare il sistema !?**
 - **ovvie difficoltà (soggettività) di scelta delle opzioni**

Sintesi e conclusioni

Criticità «operative»

- La programmazione dal «basso» (APS) induce un quadro molto frammentato e «a volte» ridondante
- Si scontenta tutti... «virtuosi» e non «virtuosi»
- Ciò che si è programmato e finanziato (nel bene o nel male) si progetta e realizza troppo lentamente
- Ciò che si è pianificato e finanziato si scontra con problematiche amministrative(e urbanistiche)