



Regione Siciliana



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*



Agenzia per la Coesione Territoriale

Primo incontro con il Partenariato Economico Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata del Quadrante della Sicilia Occidentale

Area Progetti e Strumenti
Ufficio 2 - Infrastrutture e Ambiente
Ing. Aglaia Murgia
Palermo, 20 aprile 2017

Le indicazioni della Commissione Europea



Commissione europea

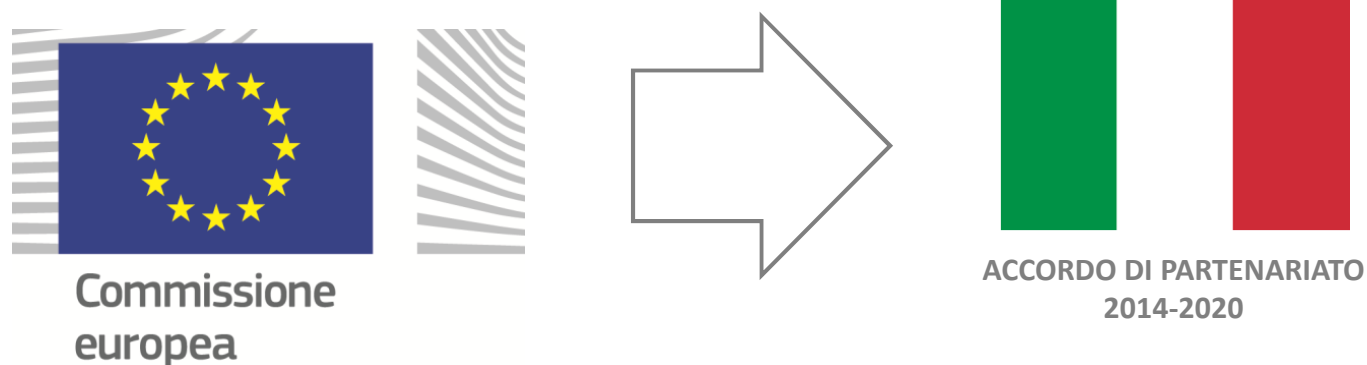


Strategia marittima integrata per corridoi logistici efficienti

L'Italia sfrutti maggiormente il proprio potenziale a livello di trasporto marittimo, anche nel più ampio contesto transnazionale, unitamente al miglioramento dei collegamenti ferroviari con l'entroterra. È necessario che l'Italia si basi su una strategia inerente al ruolo e alla posizione dei vari porti in un contesto generale atto a creare piattaforme e corridoi logistici integrati efficienti. I progetti collegati alla rete TEN-T dovrebbero essere inclusi in un unico programma nazionale per le Regioni meno sviluppate, con programmi regionali concentrati esclusivamente sulle infrastrutture a carattere regionale o locale”.

CE nel dicembre 2012 nel porre l'accento sulla necessità di ammodernare e integrare le infrastrutture di rete per il trasporto ferroviario e marittimo nelle aree meno sviluppate, sottolinea la necessità che ...

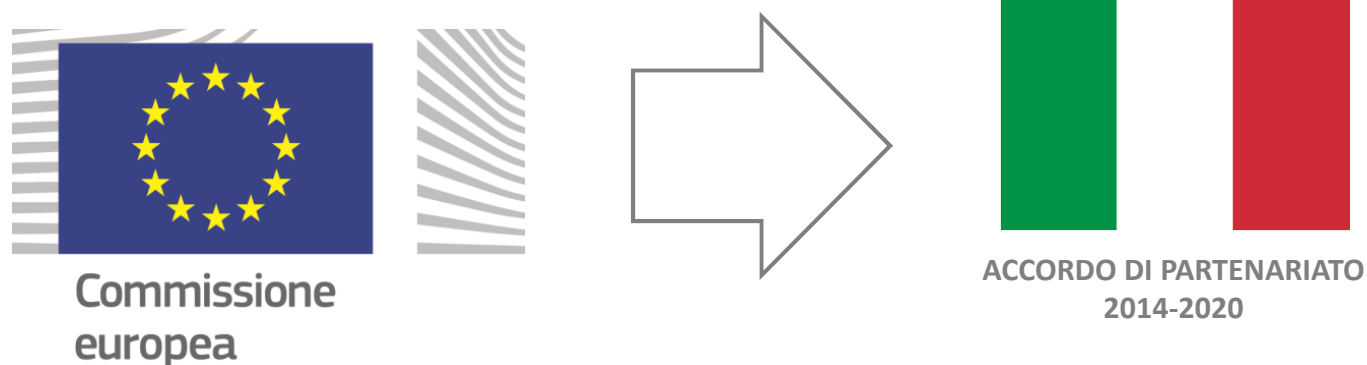
L'Accordo di Partenariato



A fronte di tale posizione, l'Italia nell'**Accordo di Partenariato 2014-2020** ha stabilito modalità innovative per gli interventi di *Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale (RA 7.2)*, in un quadro di **ri-orientamento modale e miglioramento dei servizi**.

In particolare, in linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni della Commissione, l'Accordo di Partenariato individua una **struttura programmatica e di attuazione coordinata ed integrata**.

L'Accordo di Partenariato: ascolto e confronto



La costruzione della strategia non può prescindere dalla dimensione cruciale del **partenariato economico e sociale** formato dal complesso degli attori istituzionali e privati del sistema portuale e logistico.

L'**ascolto** e il **confronto** fra gli attori deve essere accompagnato da strumenti efficaci di *governance*, per perseguire non solo obiettivi di processo, ma soprattutto obiettivi di *policy* lungo l'intero ciclo, dal disegno all'attuazione.

Gli strumenti di *governance* devono assicurare una **interazione sinergica e produttiva**, non formale ma sostanziale, favorita da un metodo aperto di confronto, in coerenza con le indicazioni del "Codice europeo di condotta del partenariato"

Aree Logistiche Integrate (1di3)

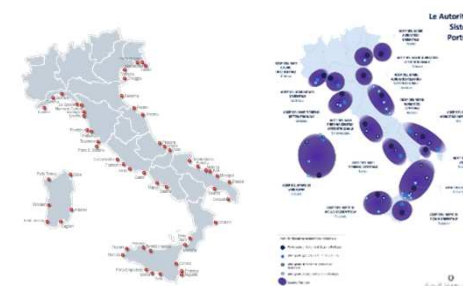
L'Accordo di Partenariato identifica nelle “**Aree Logistiche Integrate**” (ALI) il “luogo” deputato alla programmazione degli interventi e al loro monitoraggio.

Questa scelta è ribadita dalla riforma del sistema portuale del 2016, che istituisce le Autorità Portuali di sistema.

**Programmazione
2007-2013**
(es. l'APQ Gioia Tauro)

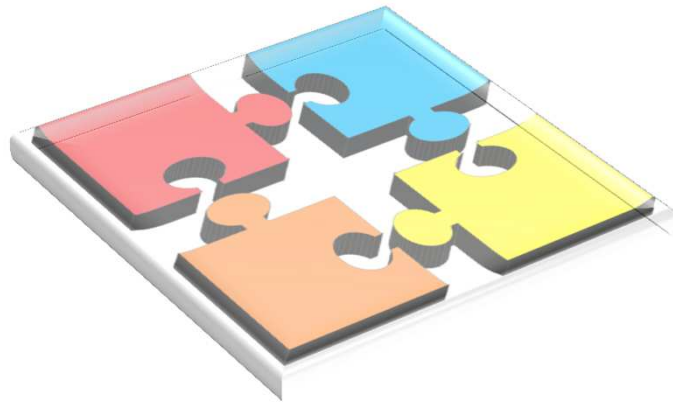


**Piano Strategico Nazionale della
Portualità e della Logistica, PSNPL**
Riorganizzazione del settore portuale e logistico
di cui al D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169



Aree Logistiche Integrate (2di3)

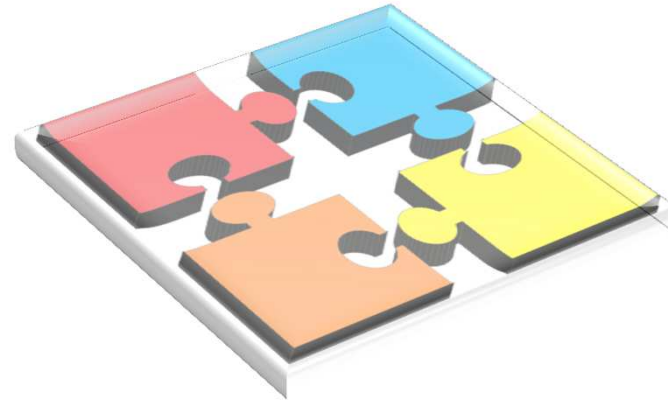
Le ALI consentono di costruire una strategia condivisa di sviluppo delle aree, di focalizzarla in modo produttivo, attivando modalità di ascolto di operatori economici nazionali e internazionali prevedendo le opportune integrazioni tra fondi (fonti comunitarie, fonti nazionali, risorse private).



Esse sono luogo di confronto tra il PON, i POR e gli altri strumenti (Patti per lo sviluppo, CIS, POC, PAC, ecc.) impegnati negli stessi obiettivi tematici e consentono di evitare sovrapposizioni e di favorire la semplificazione dei procedimenti programmatici ed attuativi degli interventi.

Aree Logistiche Integrate (3di3)

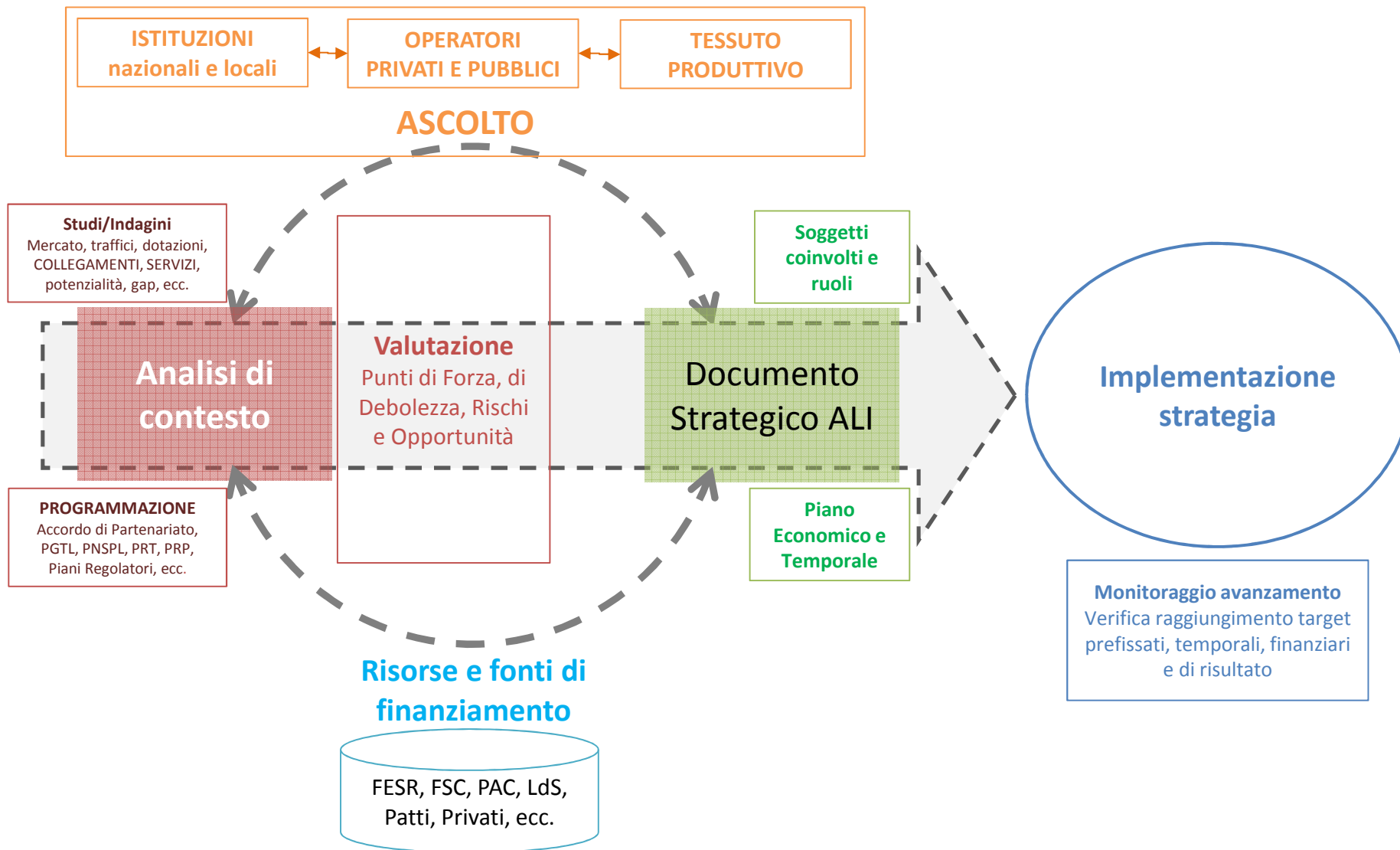
Le “ALI” sono costituite in primo luogo dal sistema portuale, da eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche, dalle connessioni al corridoio europeo ferroviario Scandinavo - Mediterraneo e da quelle multimodali alla rete europea di trasporto TEN-T.



Le competenze di intervento nella programmazione comunitaria

- Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014/2020:** sviluppo della rete centrale
- Programmi Operativi Regionali (Campania, Puglia, Calabria e Sicilia):** interventi sui porti di livello regionale. È ammesso l'intervento dei POR anche sui porti della rete centrale ma limitatamente alla sola quota di completamento degli interventi iniziati nei POR 2007/2013

Il processo di gestione delle ALI



ALI: interventi prioritari

Sulla base di una Governance completa e strutturata, in attesa della piena efficienza della riforma del sistema portuale, le ALI dovranno produrre una specifica strategia di intervento che individua interventi prioritari nell'ambito dei seguenti ambiti.

- Potenziare le infrastrutture e le attrezzature portuali e interportuali di interesse nazionale e regionale, ivi incluso il loro adeguamento ai migliori standard ambientali, energetici e operativi
- Potenziare le Autostrade del mare per il cargo Ro-Ro sulle rotte tirreniche ed adriatiche per migliorare la competitività del settore dei trasporti marittimi (infrastrutture e tecnologie)
- Potenziare l'integrazione dei porti con le loro aree retro portuali (infrastrutture e tecnologie)
- Potenziare i collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale ("ultimo miglio") favorendo una logica di unitarietà del sistema
- Ottimizzare la filiera procedurale, inclusa quella doganale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche in via di sviluppo (Uirnet, Sportello Unico Doganale, Sportello Marittimo) in un'ottica di single windows/one stop shop

Analisi SWOT

Punti di FORZA

- Unica regia che integra le esigenze e i fabbisogni dei vari attori coinvolti dai processi logistici (Governance).
- Uso coordinato ed integrato delle risorse a disposizione.
- Individuazione di priorità implementative sulla base delle effettive necessità e nel rispetto di politiche di pianificazione di carattere nazionale e locale.
- Identificazione di un fabbisogno strutturato sul quale convogliare le risorse necessarie, anche in termini organizzativi e di servizi.
- Capacità di individuare fonti finanziarie aggiuntive necessarie alla copertura dei fabbisogni manifestati.
- Comprensione della centralità del tessuto produttivo privato
- Attivazione di un processo di apprendimento partecipato.
- Ampliamento orizzonte cognitivo e esperienziale degli attori.

Punti di DEBOLEZZA

- Scarsa abitudine all'ascolto tra operatori e da parte dei decisori.
- Difficoltà a lavorare in sinergia.
- Insufficiente attenzione agli aspetti organizzativi e allo sviluppo dei servizi competitivi.
- Tempi lunghi di costruzione delle strategie.
- Bassa compatibilità con i tempi della Programmazione comunitaria se non per interventi già avviati o azioni che prevedono principalmente azioni immateriali

SWOT

- Sinergia tra gli attori (pubblico-privato e privato-privato).
- Creazione e potenziamento di servizi serventi il processo produttivo territoriale.
- Sviluppo di possibili filiere produttive.
- Economie di scala.

OPPORTUNITA'

Potenziale perdita di competitività relativa dei singoli porti, non bilanciata da un miglioramento della competitività complessiva del sistema logistico territoriale.

RISCHI

Il ruolo dell'ACT

Il ruolo strategico dell'ACT deriva dal suo compito di **supervisione del corretto utilizzo dei fondi della coesione comunitaria e nazionale** che vengono impiegati per l'attuazione delle operazioni e **contribuisce all'identificazione di ulteriori fonti di finanziamento** al fine di concentrare i finanziamenti disponibili verso progetti ritenuti prioritari a livello regionale e nazionale.

L'ACT, di conseguenza, nella logica del “fare sistema”, svolge un

- a) **ruolo guida** sugli aspetti di coordinamento, sinergia e demarcazione fra i PON e i POR,
- b) **attento presidio dei lavori** delle singole ALI, anche attraverso apposite attività di coordinamento tra i POR e i PON interessati, per delineare azioni sinergiche e non sovrapposte su tutte le modalità di trasporto e finalizzate il più possibile a ricadute di sviluppo territoriale.

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

Primo incontro con il Partenariato Economico
Tavolo Tecnico dell'Area Logistica Integrata
del Quadrante della Sicilia Occidentale