



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

Fonte: Elaborazioni dati Eurostat

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

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**

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

United Nations Conference on Trade and Development.

### **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'.



| 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           |
| <b>MEDIA in ANNI</b> |                   |                      |              |              |               | <b>54,33</b>              | <b>45,79</b> |

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:

|                      |   |                |
|----------------------|---|----------------|
| <b>FRANCIA</b>       | Progettazione ed esecuzione di 4 lotti autostradali da 20 a 44 km con rilevanti opere di ingegneria | <b>24 mesi</b> |
| <b>GRAN BRETAGNA</b> | opere comprese tra 25 e 35 ml Euro - con varianti max 5%  | <b>3 anni</b>  |
| <b>SPAGNA</b>        | Metropolitana Linea Metrosud di Madrid - 59 km - 28 stazioni - 2 miliardi euro                      | <b>36 mesi</b> |



|                      |  |                          |
|----------------------|--|--------------------------|
|                      | Nuova Stazione Ferroviaria di Arganzuela - 51 milioni euro   | <b>18 mesi</b>           |
|                      | Linea 8 e Linea 11 Metronord - n. 2 lotti da 136 km - costo 5,9 miliardi euro  | <b>48 mesi per lotto</b> |
| <b>GERMANIA</b>      | Nuove costruzioni autostradali per 1100 km per 12 miliardi di euro   | <b>12 anni</b>           |
|                      | Lotto autostradale A14 Magdeburgo-Halle (progetto, costruzione ed espropri) - 100 km - costo 564 milioni di euro             | <b>6 anni</b>            |
| <b>EMIRATI ARABI</b> | Dubai - Torre Burj Khalifa - 830 m la più alta al mondo  | <b>5 anni</b>            |
| <b>CINA</b>          | Pechino - sostituzione di un ponte da 55 m di lunghezza e 45 m di larghezza - attraversato da 200 mila autovetture al giorno | <b>43 ore</b>            |

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.