



LOGISTICS & MARITIME FORUM
The sustainable, connected and resilient road to 2030

16-17 October 2019, La Spezia Expo

CEF2 and Italian Green New Deal

Roberto Zucchetti
Senior advisor





La rete TEN-T

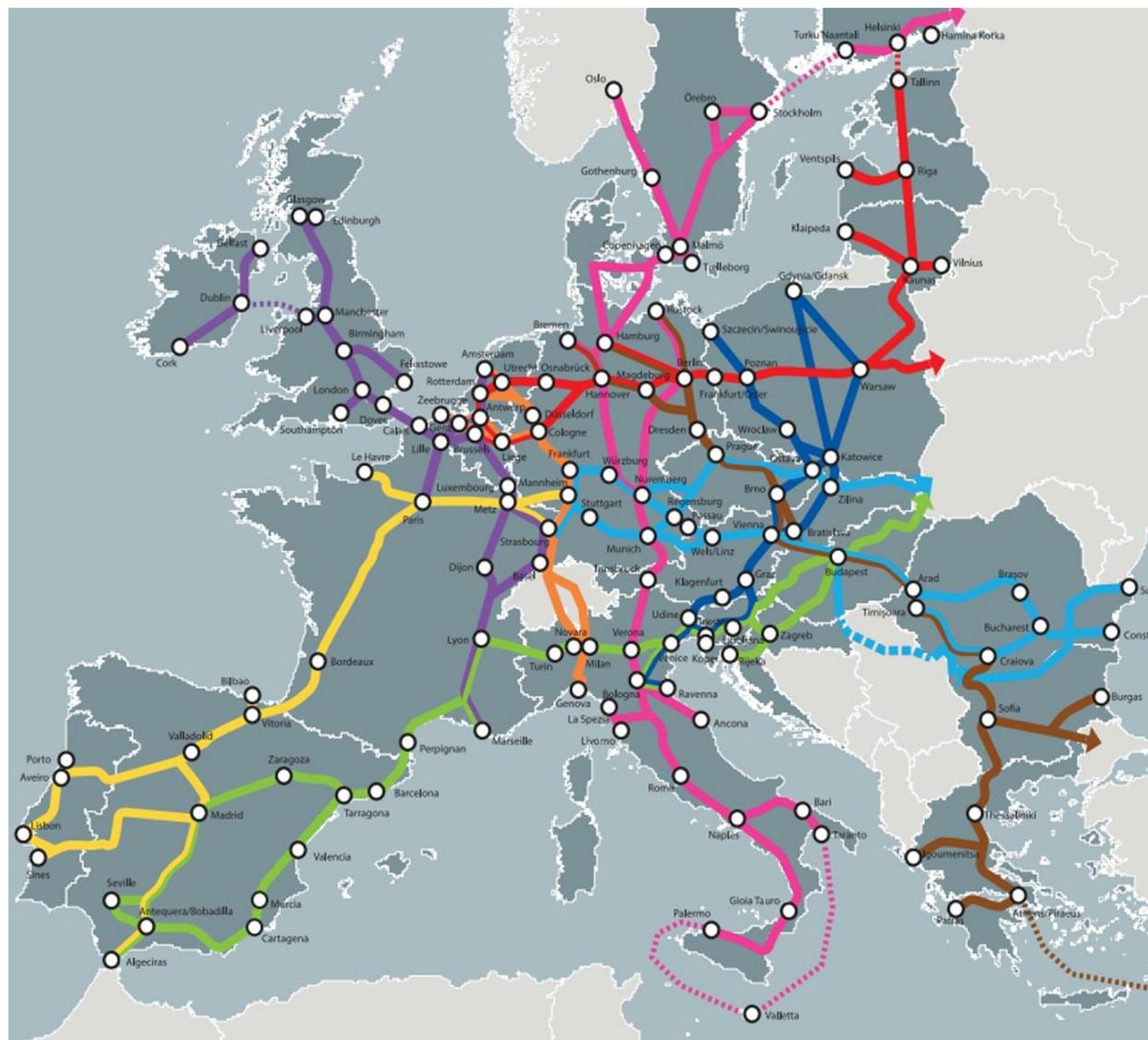
Un grande visione continentale e strategica ...

... declinata in un programma condiviso a livello comunitario

...

... che vede pienamente coinvolta l'Italia e le sue

PORTE





Le nostre «porte» verso il mondo

Arco Alpino occidentale	44,1
Arco Alpino centrale	38,9
Arco Alpino orientale	133,2
Mar Ligure occidentale	68,1
Mar Ligure orientale	18,3
Mar Tirreno settentrionale	41,1
Mar Tirreno centrale	49,1
Mar Tirreno meridionale	59,0
Mar Ionio	21,6
Mar Adriatico meridionale	16,9
Mar Adriatico centrale	11,0
Mar Adriatico settentrionale	51,6
Mar Adriatico orientale	66,6
ITALIA CONTINENTALE	619,5



X = Milioni di tonnellate.



Questa enorme massa deve essere trasportata in maniera sicura, economica e sostenibile: **servono corridoi plurimodali che integrano diversi modi di trasporto.**

Una rete non statica, ma che si sta estendendo e completando.



Il negoziato in corso sulla Proposta di Regolamento CEF 2021-2027

- Sono state recepite le modifiche all'allineamento dei Corridoi che interessano l'Italia anche ai fini di potenziali co-finanziamenti:
 - l'inclusione del **porto di Cagliari** lungo il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo (Scan-Med); sono state incluse le **tratte di accesso** al Brennero tra le sezioni transfrontaliere sullo Scan-Med;
 - lungo il Corridoio Mediterraneo (Med) è stata inclusa nell'arco di Corridoio Marsiglia-Genova la sezione Core "**Nizza- Ventimiglia**" come sezione ferroviaria transfrontaliera; è stata inserita la sezione multimodale "**Genova-La Spezia**" che completa l'arco ligure precedentemente incluso da Ventimiglia a Genova; è stata inclusa altresì la sezione multimodale "**Bologna-Milano**" così come le **tratte di accesso** alla Torino Lione figurano tra le sezioni transfrontaliere e il **prolungamento della tratta transfrontaliera ferroviaria** "Trieste – Divaccia" verso ovest fino al nodo di **Venezia**.

Preme ricordare che l'Italia ha continuato a supportare il **prolungamento del corridoio Baltico Adriatico** fino al nodo di Bari.



• Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

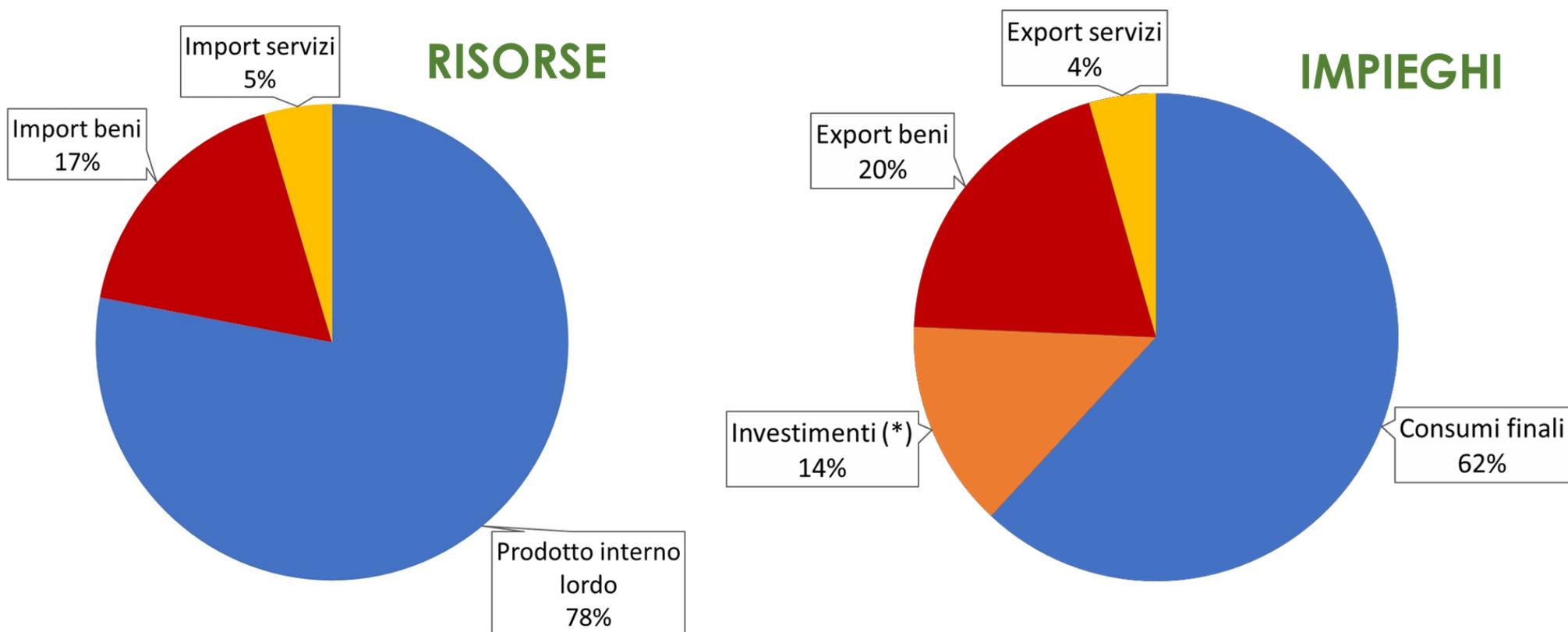


Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union



Italia: un'economia di trasformazione

Determinanti le importazioni ed esportazioni di beni



Fonte: ISTAT, conto delle risorse e degli impieghi. Anno 2017

(*) Compresa variazione scorte e beni di valore



Un'economia di trasformazione che aggiunge valore Forte incremento di valore dell'export rispetto all'import

Import export dell'Italia

	Valore (*)	Peso (*)	€/ton
Import da fuori UE	173.744	204	850
Export verso fuori UE	202.278	57	3.493
Import da Altri UE	250.253	112	2.226
Export verso altri UE	260.620	90	2.875

(*) Dati in milioni

Fonte: Eurostat, anno 2018

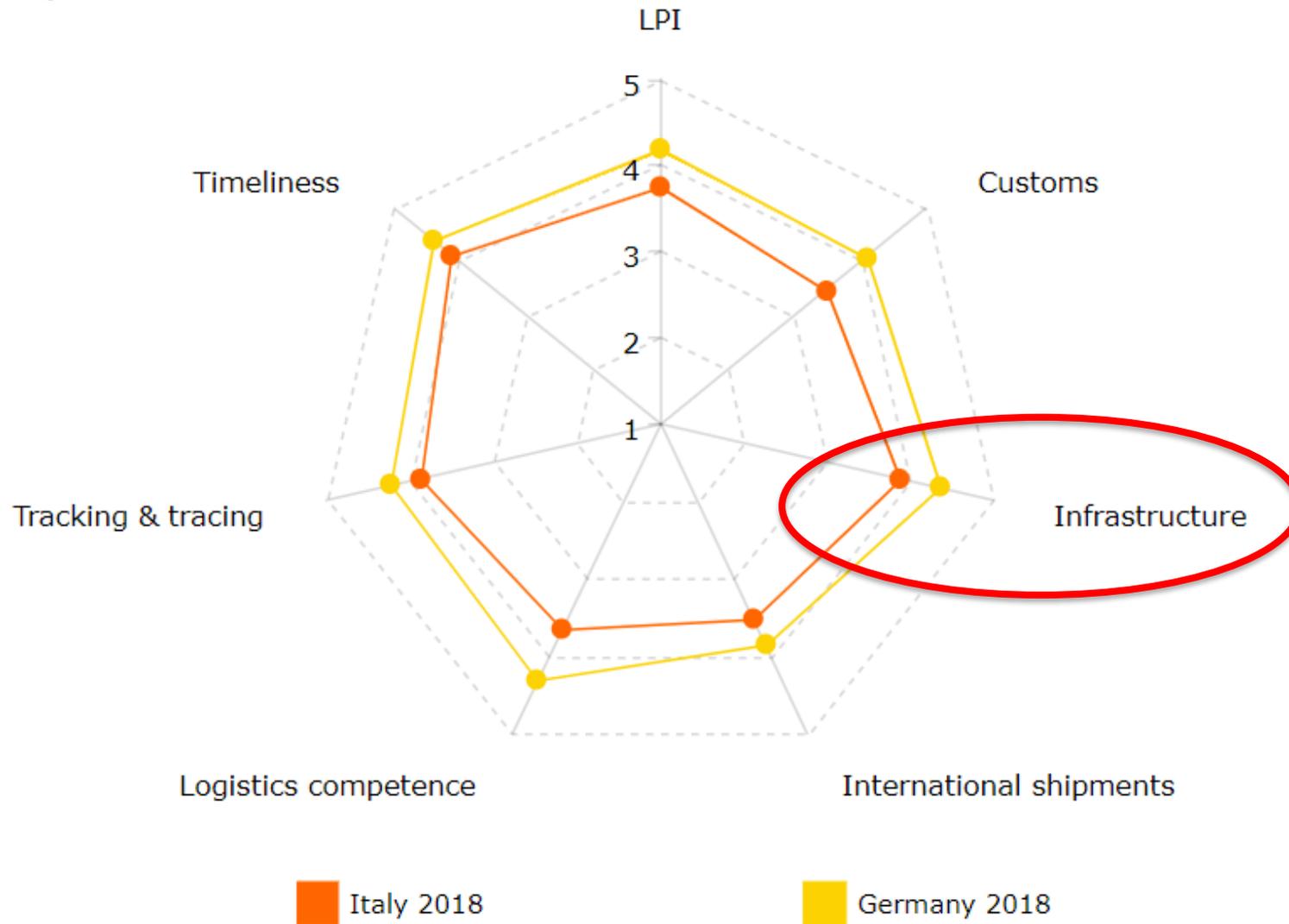
Le esportazioni verso l'esterno dell'UE hanno un valore di 3.493 Euro per tonnellata, contro un valore delle importazioni di 850 Euro a tonnellata

Più equilibrato, anche se ancora in nostro vantaggio, il valore dell'interscambio con gli altri Paesi UE



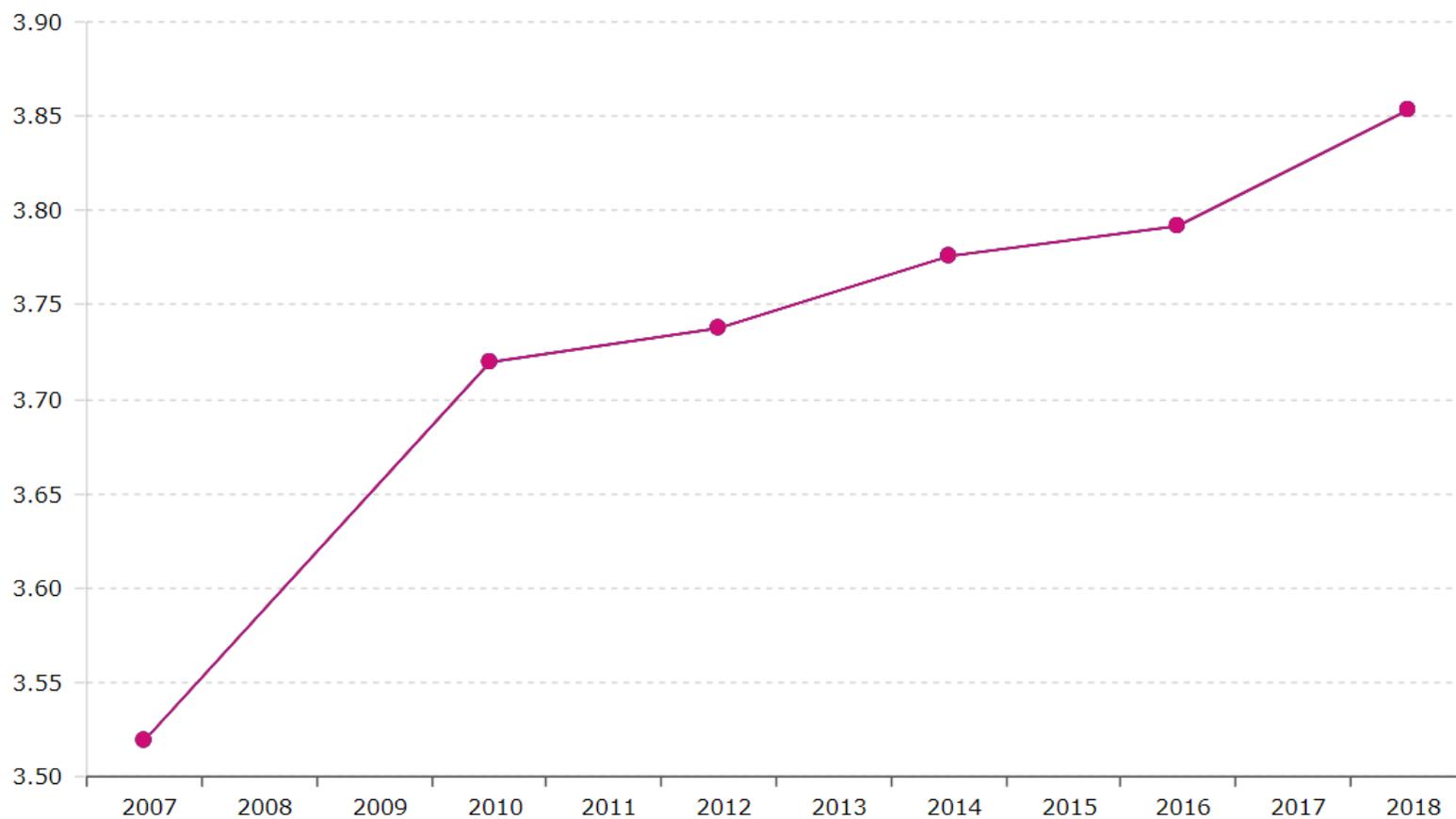
Logistic Performance Index

rank	Country	score
1	Germany	4,20
2	Sweden	4,05
3	Belgium	4,04
4	Austria	4,03
5	Japan	4,03
6	Netherlands	4,02
7	Singapore	4,00
8	Denmark	3,99
9	United Kingdom	3,99
10	Finland	3,97
11	United Arab Emirates	3,96
12	Hong Kong	3,92
13	Switzerland	3,90
14	United States	3,89
15	New Zealand	3,88
16	France	3,84
17	Spain	3,83
18	Australia	3,75
19	Italy	3,74



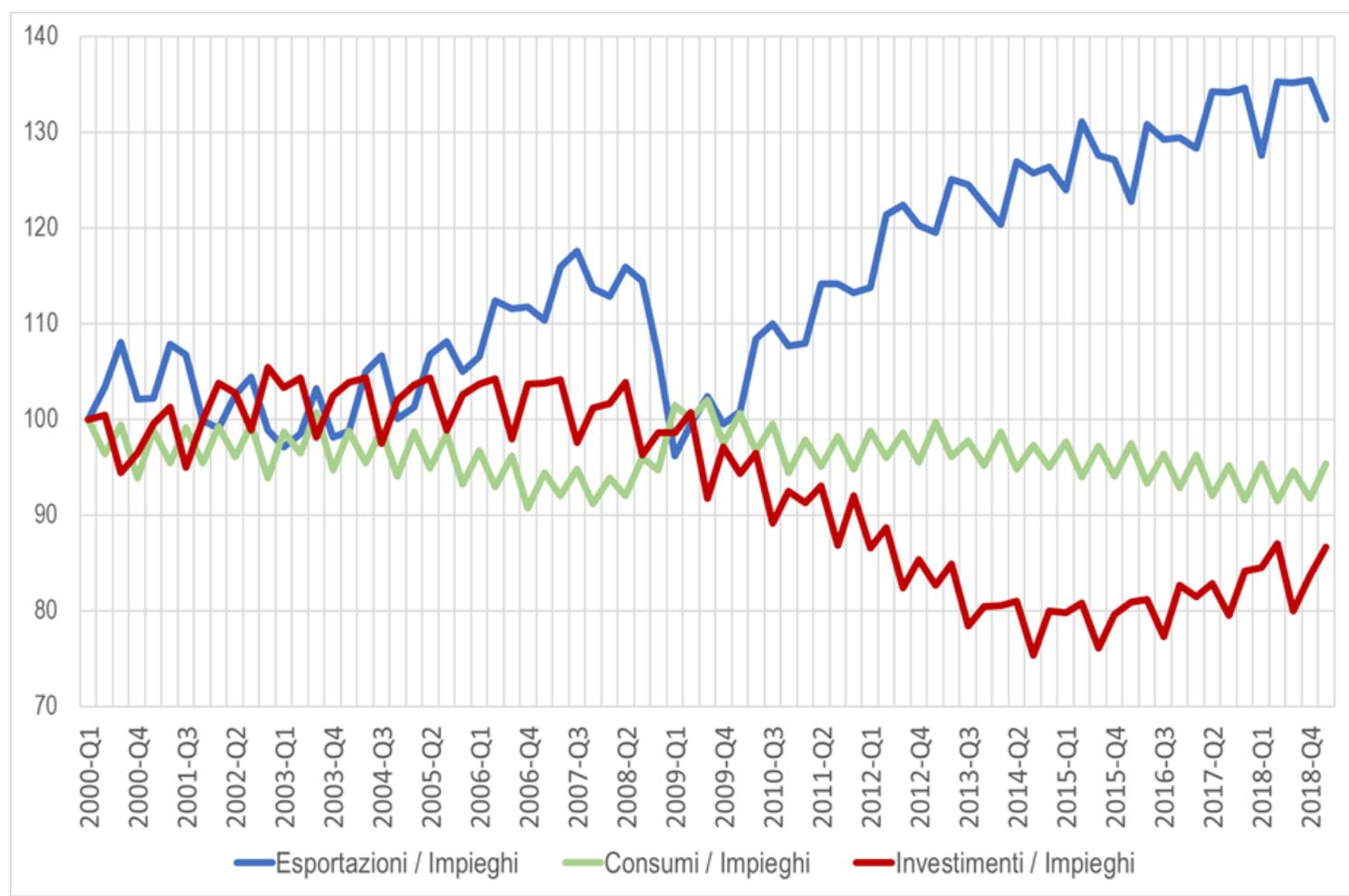


ITALY - INFRASTRUCTURE





Export Consumi e Investimenti su Impieghi: numeri indice



Dopo il 2009 solo l'export ha compensato il calo dei consumi e il crollo degli investimenti



L'Italia ha bisogno:

- *di maggiore efficienza logistica*
- *di infrastrutture più efficienti*
- *di rilanciare gli investimenti infrastrutturali ...*

... ma abbiamo un problema.





DIFFICOLTÀ A REALIZZARE LE OPERE FINANZIATE

❑ ORIENTAMENTO POLITICO

Il governo Giallo – Verde ha rimesso in discussione tutte le opere finanziate e anche quelle in costruzione (con le ACB del prof. Ponti):

** La Torino Lione; * il Terzo Valico; * la AV Brescia Padova; * il tunnel del Brennero; * la AV Salerno Napoli; * la Gronda di Genova ...*

❑ MOTIVI DI SISTEMA

- ✓ Carenza di programmazione nazionale
- ✓ Carenza di progettazione tecnica ed economica
- ✓ Incertezza normativa: confine tra diritto amministrativo, civile e penale
- ✓ Contenzioso endemico
- ✓ Difficoltà finanziarie delle imprese



UN PERCORSO DI RILANCIO

❑ COLGIERE IL DIVERSO ORIENTAMENTO POLITICO

- ✓ Il governo Conte 2 segna una netta discontinuità
- ✓ Importanti indicazioni nella Nota di Aggiornamento al DEF
- ✓ Lancio del **Green New Deal**

Una delle priorità del Governo è la realizzazione di un **Green New Deal**, che preveda in primo luogo la realizzazione di un piano di investimenti pubblici sinergici a quelli privati, che si intende stimolare e orientare. La sfida ambientale non può essere vinta opponendo la protezione dell'ecosistema alla crescita o affrontata in chiave di contrasto con il mondo produttivo e degli investimenti privati.





IL PROGRAMMA CEF È UNA POSITIVA ECCEZIONE

Tra il 2014 e il 2019 i Beneficiari italiani hanno partecipato a 81 progetti per un valore di contributo CEF Transport pari a € 1,6 Miliardi e con investimenti attivati pari a € 4,1 Miliardi.

Tipologia progetti

Nazionali: 308 Mln Euro

Transnazionali 1.285 Mln Euro

Progetti/Modalità

Ferroviario: 1.193 Mln Euro (15 progetti)

Aereo: 144 Mln Euro (8 progetti)

Marittimo: 107 Mln Euro (16 progetti)

Stradale: 74 Mln Euro (23 progetti)

Multimodale: 64 Mln Euro (17 progetti)

Vie navigabili: 11 Mln Euro (2 progetti)

Degli 81 progetti 2 risultano conclusi e gli altri in corso di realizzazione.

Tra gli 81 non ci sono progetti definanziati.

A livello europeo **solo l'8% dei progetti del Programma ha subito riduzioni di budget.**

Il fenomeno, però, è particolarmente diffuso nei Paesi della Coesione, dove sono stati recuperati 750 Mln Euro.

Incide in misura minore negli altri Stati Membri (recuperati 150 Mln Euro).



COSA OCCORRE FARE

❑ INVESTIRE IN SERI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE INFRASTRUTTURALE

- ✓ Solo grazie a pipeline progettuali costruite su strumenti di pianificazione qualificati e aggiornati è possibile realizzare opere per completare le reti e non punti isolati della rete

❑ INVESTIRE IN PROGETTI DI FATTIBILITÀ TECNICO ECONOMICA

- ✓ Studiare il mercato: quali sono le esigenze, a quali si può dare risposta
- ✓ Studiare il contesto: la risposta dipende da altri?
- ✓ Valutare la disponibilità a pagare: questa è la misura reale del beneficio prodotto nei confronti dei diretti utilizzatori
- ✓ Sviluppare analisi dei rischi: basta con le ACB che danno un TIR con i decimali!



COSA OCCORRE FARE (II)

❑ VALORIZZARE IL CONTRIBUTO DI SISTEMA PORTATO DAI PROGETTI EUROPEI

- ✓ Le procedure richieste dai programmi comunitari sono una preziosa iniezione di project management
- ✓ Non vanno vanificate a puri adempimenti formali

❑ COOPERAZIONE TRA OPERATORI/GESTORI INFRASTRUTTURALI

- ✓ Necessità di individuare le modalità che stimolino e coordinino la corretta e effettiva collaborazione tra gli attori coinvolti nello sviluppo di opere e interventi infrastrutturali

❑ STAKEHOLDER ENGAGEMENT

- ✓ Non si decide da soli
- ✓ Soprattutto, non si può realizzare senza il consenso sociale



COSA CI SERVIREBBE DALLA CE

□ UNA PROGRAMMAZIONE PIÙ ADATTIVA

- ✓ Gli orientamenti generali non si adattano alle situazioni marginali
- ✓ Minore rigidità temporale (periodi di programmazione a scorrimento)
- ✓ Riconoscimento delle reali necessità di accessibilità dei diversi territori

□ CHIAREZZA SUGLI AIUTI DI STATO

- ✓ Il TFUE non vieta l'intervento degli Stati, ma gli interventi che siano **distorsivi della concorrenza**
- ✓ C'è in molti casi l'esigenza di un riequilibrio delle condizioni di concorrenza e gli aiuti di stato servono a questo
- ✓ Ci vuole maggiore chiarezza e comprensione delle specificità nazionali



*Non
progetti per prendere finanziamenti
ma
finanziamenti per realizzare
un grande Progetto Paese*



KNOWLEDGE THAT INNOVATES

DOVE SIAMO

Viale di Villa Massimo, 29
00161 | Roma

Via Solferino, 40
20121 | Milano

Via San Nicolò, 15
34121 | Trieste

www.ptsclas.com