

INFRASTRUTTURE, PORTI E LOGISTICA. I FINANZIAMENTI E LE MISURE DEL PNRR

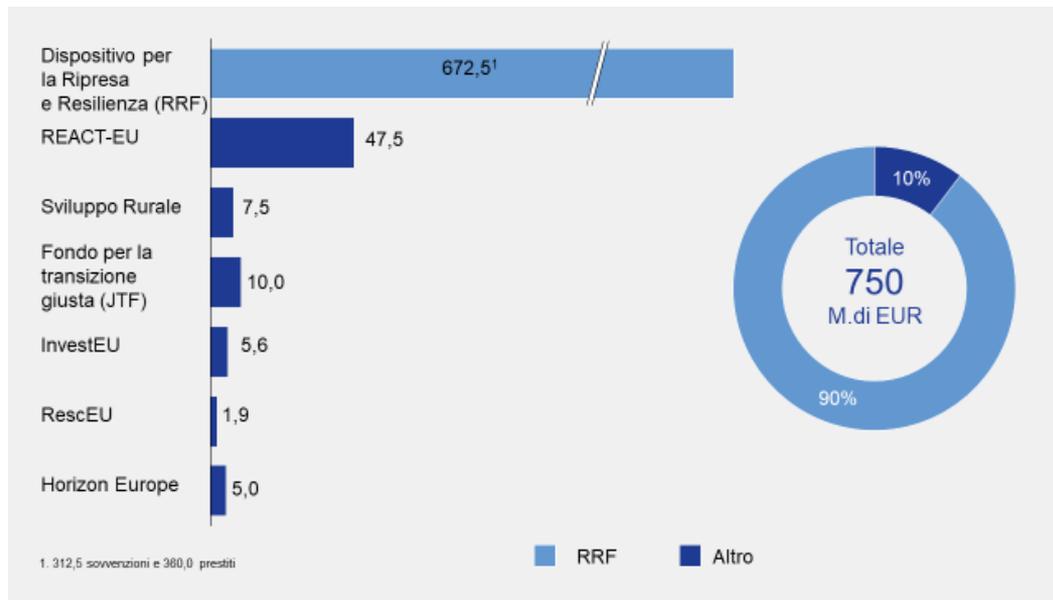
Lucia Tringali
Direzione Bilancio, Finanza e Controllo

30 settembre 2022

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si inserisce all'interno del programma Next Generation EU (NGEU), il pacchetto da 750 miliardi di euro concordato dall'Unione Europea in risposta alla crisi pandemica.

Il PNRR presentato dall'Italia ha previsto:

- **investimenti per 191,5 miliardi di euro**
- **Un coerente pacchetto di riforme** finanziati attraverso il Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza.
- **30,62 miliardi attraverso il Fondo complementare (PNC)** istituito con il Decreto-Legge n.59 del 6 maggio 2021 convertito con la legge 101/2021.
- Il totale dei fondi previsti ammonta a **222,12 miliardi di euro**.



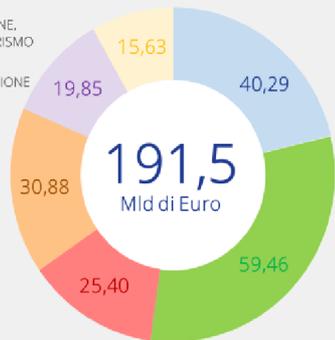
Fonte: Commissione Europea: Next Generation EU - Dispositivi e risorse disponibili, in miliardi di euro
 Dispositivo per la Ripresa e Resilienza (RRF): 672,5 miliardi di euro di cui 312,5 sovvenzioni, i restanti 360 miliardi prestiti a tassi agevolati.



Assi strategici del Piano e Missioni

6
Missioni

- M1. DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ, CULTURA E TURISMO
- M2. RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA
- M3. INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE
- M4. ISTRUZIONE E RICERCA
- M5. INCLUSIONE E COESIONE
- M6. SALUTE



Transizione digitale



La digitalizzazione e l'innovazione di processi, prodotti e servizi rappresentano un fattore determinante della trasformazione del Paese e caratterizzano ogni politica di riforma del Piano.

Transizione ecologica



Garantire una piena inclusione sociale è fondamentale per migliorare la coesione territoriale, aiutare la crescita dell'economia e superare disuguaglianze profonde accentuate dalla pandemia. Tre priorità principali: parità di genere, valorizzazione dei giovani e superamento dei divari territoriali.

Mezzogiorno



La transizione ecologica, come indicato dall'Agenda 2030, è alla base del nuovo modello di sviluppo italiano ed europeo e può costituire un importante fattore per accrescere la competitività del nostro sistema.



OBIETTIVI

- Rafforzare ed estendere l'alta velocità nazionale e potenziare la rete ferroviaria regionale con particolare attenzione al Mezzogiorno
- **Potenziare servizio trasporto merci secondo una logica intermodale**
- Promuovere l'ottimizzazione e digitalizzazione del traffico aereo
- **Garantire interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PNL) per la rete dei porti**

RISORSE

- Le risorse destinate alla Missione 3 ammontano a **€ 25,4 miliardi**.
- L'**intermodalità e la logistica** sono la seconda componente (M3C2) per **€0,63 miliardi**
- La componente si divide a sua volta in due ambiti di intervento:
 - **Sviluppo del sistema portuale** (M3C2.1) per **€0,27mld** costituiti da prestiti (loans);
 - **Intermodalità e logistica integrata** (M3C2.2) per **€0,36mld** costituiti da sovvenzioni (grants)



Gli obiettivi della Componente 2 «Intermodalità e logistica integrata»

- **Potenziamento della competitività** del sistema portuale italiano in una dimensione di sostenibilità e sviluppo delle infrastrutture intermodali sulla base di una pianificazione integrata;
- **Miglioramento della sostenibilità ambientale**, resilienza ai cambiamenti climatici ed efficientamento energetico dei porti;
- **Digitalizzazione** della catena logistica e del traffico aereo;
- **Riduzione delle emissioni** connesse all'attività di movimentazione delle merci.

Il Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR ha previsto 9,760 mld di euro assegnati al MIMS di cui

- **1,470 mld di euro** per Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici
- **390 ml di euro** per Aumento selettivo della capacità portuale
- **700 ml di euro** per Elettrificazione delle banchine

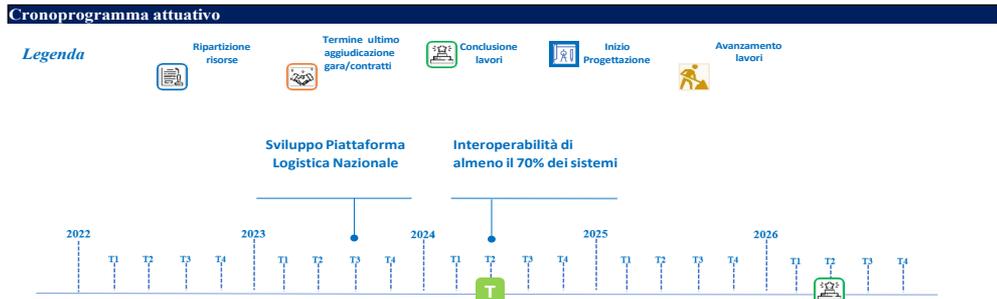




| Anagrafica | |
|-------------|---|
| Misura | Investimento 2.1 - Digitalizzazione della catena logistica |
| Missione | M3 |
| Componente | C2 |
| Descrizione | Aumento della capacità logistica nazionale realizzando un sistema digitale interoperabile tra attori pubblici e privati per il trasporto merci e la logistica. In questo modo si semplificano procedure, processi e controlli, grazie alla dematerializzazione dei documenti e allo scambio di dati e informazioni. |

| Numero | M&T | Descrizione | Scadenza |
|--------|--------|--|----------|
| M3C2-5 | Target | Almeno il 70 % dei sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili e compatibili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale. | T2/2024 |

| Caratteristiche dell'intervento | |
|---|--|
| Atto/strumento amministrativo di ripartizione | Bandi di gara |
| Tipologia intervento | Contributi in C/C ad imprese |
| Tipologia soggetto attuatore/beneficiario | Imprese |
| Numero di progetti/soggetti attuatori | - |
| Risorse finanziarie | Totale € 250 mln Di cui progetti in essere/legislazione vigente - |
| Risorse al SUD | 40% pari a 100 mln € - |
| Tagging Climate | 0% |
| Tagging Digital | 100% |
| DNSH | Regime 2 |



| Stato dell'attuazione | |
|-----------------------------|---|
| Attività concluse | Interlocuzioni con il Mims e con i principali stakeholders per la definizione dei campi di intervento |
| Attività in-itiner e future | Entro T4/2022 riunione definitiva con tutti i soggetti attuatori (AdSP), mentre nel 2023 si procederà con la pubblicazione dei bandi (giugno) e la sottoscrizione delle convenzioni con i Soggetti attuatori (settembre). Tra gli elementi di rischio rientra la risoluzione delle controversie con il precedente Soggetto attuatore (UIRNet-digITAllog) e con il relativo Concessionario/Gestore della PLN (Logistica Digitale) nonché la liquidazione delle relative spettanze e la definizione delle specifiche tecniche per rendere interoperabili le piattaforme informatiche dei diversi enti pubblici e privati interessati. |

Fonte: «Monitoraggio dell'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e del Piano Nazionale Complementare di competenza del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS)» - 12/07/2022





| | | | |
|--|---|--|----------------|
| <p>M3C2-10 Riforma 2.2: Istituzione di una piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci</p> | <p>Obiettivo: la riforma è volta a rendere interoperabili gli strumenti di digitalizzazione dei movimenti di passeggeri e merci delle singole Autorità di Sistema Portuale, in modo che siano compatibili tra di loro e con la Piattaforma strategica nazionale. Milestone: I sistemi per gli operatori portuali delle singole autorità di sistema portuale devono essere interoperabili fra loro e con la piattaforma strategica nazionale digitale.</p> | <p>Stato di attuazione: è stata riattivata la cabina di regia per l'elaborazione degli standard di interoperabilità della PLN.</p> <p>L'art. 30 del d.l. 152/2021, come convertito dalla l. 233/2021, ha risolto il rapporto con il precedente concessionario per la Piattaforma logistica nazionale – e ha definito un nuovo assetto di competenze per giungere all'ultimazione della piattaforma. È stata predisposta una convenzione con R.A.M. che sarà il nuovo soggetto incaricato della costruzione della piattaforma ed è stata avviata l'interlocuzione con il MAECI per l'adesione al protocollo sulla lettera di vettura elettronica (e-CMR).</p> | <p>T2/2024</p> |
|--|---|--|----------------|

«Non sono previsti traguardi e obiettivi relativi a riforme di competenza del MIMS nel 2023. L'ultimo traguardo da conseguire (M3C2-10), dei 10 complessivi assegnati al MIMS, è previsto nel 2024 (T2) e fa riferimento all'istituzione della piattaforma strategica nazionale per la rete dei porti e interporti, al fine di sviluppare la digitalizzazione dei servizi passeggeri e merci. Sul tema, è stata riattivata la cabina di regia per l'elaborazione degli standard di interoperabilità della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN) e, su iniziativa del MIMS, è stato approvato l'art. 30 del d.l. n. 152 del 2021, come convertito in l. n. 233/2021, che prevede la risoluzione del rapporto con il precedente concessionario per giungere all'ultimazione della piattaforma.»

Inoltre, il Ministero ha predisposto una bozza di convenzione con la società in house R.A.M. che sarà il nuovo soggetto incaricato di realizzare la piattaforma logistica nazionale. È stata infine avviata l'interlocuzione con il MAECI in vista dell'adesione al protocollo sulla lettera di vettura elettronica (e-CMR)».





Dal lato dell'intermodalità e logistica, AdSP in questi anni ha partecipato attivamente alla PLN e sta investendo notevoli risorse nelle attività di digitalizzazione e di automazione portuale.

La ex AP di Genova già nel 2016 aveva stipulato il protocollo con il MIT e Uirnet per la gestione del Port Community System dello Scalo di Genova (E Port).

AdSP è impegnata nella realizzazione di un rilevante programma di investimenti infrastrutturali, riguardanti sia il Programma Ordinario delle Opere (circa 145 ml di euro) che il Programma Straordinario (circa 2,2 mld di euro) approvato ai sensi dell'ex art. 9 bis della Legge 130/2018, con l'obiettivo in particolare di migliorare l'accessibilità marittima, terrestre e ferroviaria dei porti del sistema;

I progetti più rilevanti

VADO LIGURE
Potenziamento varco
portuale

GENOVA
Potenziamento della security
dei varchi portuali

L'obiettivo è di traguardare nuovi percorsi sulla base delle indicazioni del MIMS attraverso RAM, auspicando che parte delle risorse (250 ml di euro), oltre ad esser dedicate alle imprese della filiera, possano supportare le AdSP nello sviluppo dei loro PCS





OBIETTIVI

- potenziamento della viabilità del retroporto di Vado Ligure per far fronte all'aumento dei traffici in direzione della nuova Piattaforma Multipurpose;
- ridefinizione del tratto d'ingresso al Gate;
- costruzione di un fabbricato a supporto della struttura attuale di Capo Vado, dedicata alla verifica veterinaria e sanitaria delle merci importate.

| | |
|----------------------------|-----------------|
| Importo complessivo | € 16.989.854,91 |
| Attività in corso | Lavori conclusi |
| Data inizio lavori | 28-09-2018 |
| Data fine lavori | 08-04-2021 |



Principali settori operativi

- **Ortofrutta:** lo scalo costituisce il più importante punto di sbarco nel Mediterraneo;
- **Trasporto passeggeri:** lo scalo offre collegamenti regolari verso la Corsica;
- **Prodotti petroliferi:** lo scalo è dotato di impianti per lo sbarco di prodotti petroliferi, destinati alle industrie costiere ed alle raffinerie dell'entroterra.

Il nuovo terminal Vado Gateway:

- può accogliere senza limitazioni anche le “**grandi navi**” di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships);
- è fra i più tecnologicamente avanzati nel **Mediterraneo** e coniuga elevate prestazioni con la massima sicurezza per gli operatori”;
- **presenta un elevato livello di automatizzazione sia dal punto di vista infrastrutturale che di supporto informatico.**





VARCO PORT GATE

Unico punto di ingresso dotato di un «equipment» che consente di identificare e eseguire controlli a:

- il mezzo di trasporto,
- il carico trasportato e
- la persona a guida del mezzo.

Lettori ottici

I varchi di accesso alle aree portuali sono attrezzati con telecamere OCR (Optical Character Recognition), che permettono la rilevazione delle informazioni utili all'integrazione dei processi doganali e portuali.

Le informazioni rilevate sono integrate con quelle provenienti dai terminal operating system e dal PCS e sono elaborate dal sistema Port Gate Operating System (PGOS).

Totem

Ogni pista è dotata di un «totem» che consente di interagire da remoto con l'autista:

- nell'ambito di scenari predefiniti ed automatizzati quali la richiesta di dati (es. codice pin di ingresso, documenti)
- nell'ambito di scenari che richiedono l'intervento dei presidi (Port Authority Help Desk) con l'interazione audio/video con l'autista ma sempre da remoto





I CONTROLLI

Controlli sui mezzi di trasporto:

- l'identificazione della targa anteriore e posteriore del veicolo;
- l'identificazione della sagoma (mediante laser scanner) che risulta utile per la classificazione del mezzo tra le varie tipologia di transito definite (camion cnt, camion altra merce, auto, moto ecc.).

Controlli sul carico trasportato (container):

- il codice container a bordo del mezzo;
- l'etichetta che identifica la tipologia della merce trasportata;
- il n. di sigillo dei container pieni in ingresso mediante inserimento manuale da parte dell'autista al totem di pista;
- il numero di appuntamento presso il terminal.

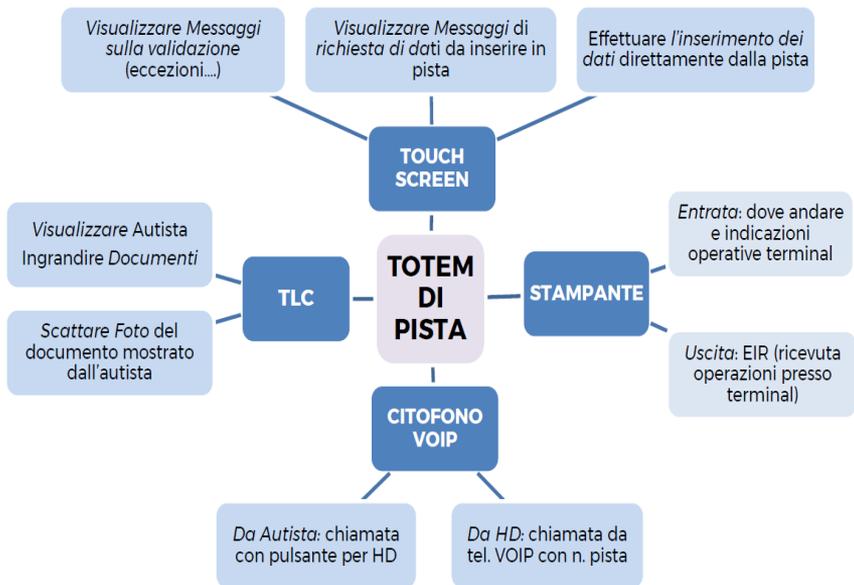
Identificazione dell'autista:

- Tramite il codice badge/PIN ai quali sono associati i dati di una persona e le autorizzazioni di accesso al porto rilasciate dall'AdSP.
- Ai dati dell'autista sono associati altresì quelli relativi all'impresa, le aree o i varchi autorizzati ed i tempi di permanenza.



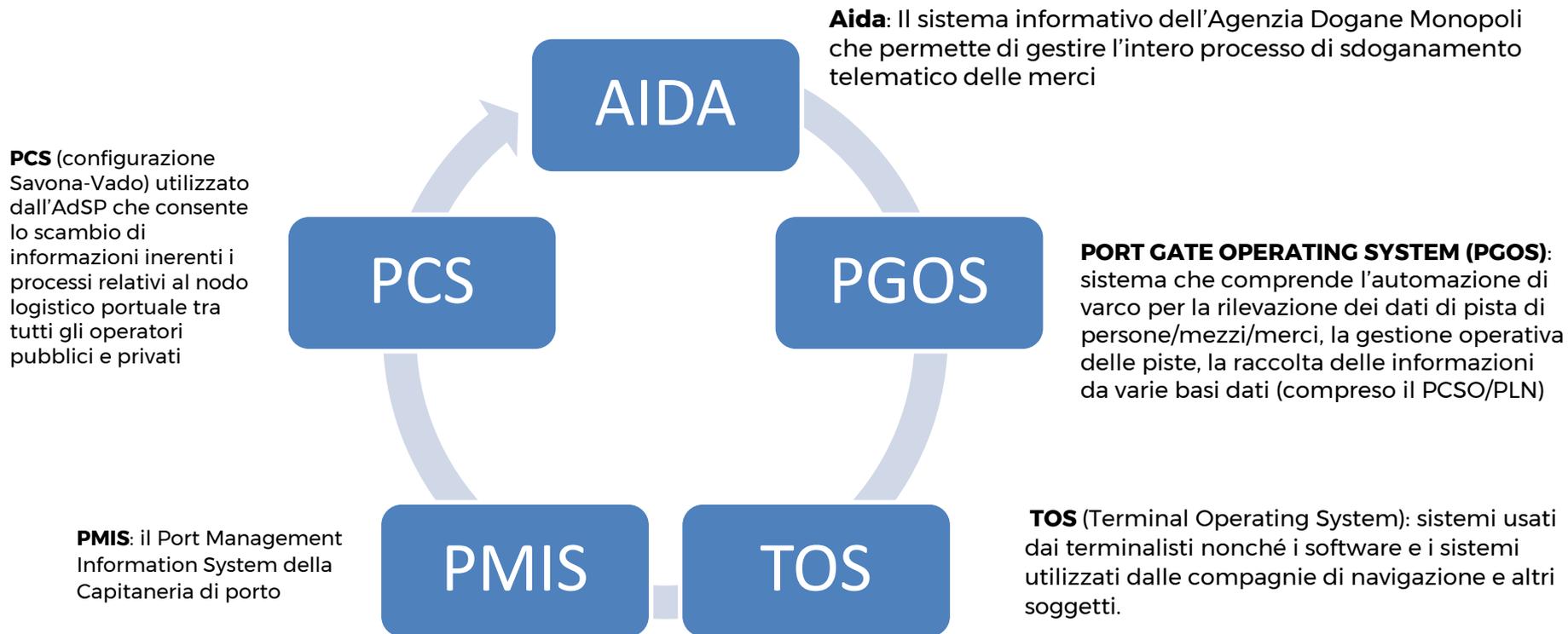


LE OPERAZIONI EFFETTUATE DAI TOTEM DI PISTA E ATTRAVERSO IL SOFTWARE





I PRINCIPALI SISTEMI INFORMATIVI





Le aree interessate dall'intervento riguardano **14 varchi portuali** facenti parte del Bacino di Riparazioni Navali, Bacino di Sampierdarena area passeggeri e Bacino di Sampierdarena area commerciale.

Ogni varco è riprogettato dal punto di vista architettonico, funzionale e tecnologico, al fine di:

- aumentare la sicurezza delle operazioni e dei transiti presso ciascun varco,
- innalzare il livello di automazione e le potenzialità di controllo degli accessi degli utenti nelle aree portuali,
- garantire lo standard richiesto dalla Commissione Europea in termini di security;
- tenere conto delle necessità espresse dalla Prefettura e dalla Polizia di Frontiera.

| | |
|----------------------------|-----------------|
| Importo complessivo | € 8.200.000,00 |
| Attività in corso | Lavori in corso |
| Data inizio lavori | Gennaio 2022 |
| Data fine lavori | Agosto 2023 |

**THANK YOU
FOR YOUR ATTENTION**

www.portsofgenoa.com

