- **progetti sottoposti ovvero da sottoporre a progetto di fattibilità**, sulla base delle strategie e degli obiettivi prioritari definiti dall'allegato al DEF e dell'esercizio di ripartizione del Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese (risorse triennio 2021-2023 e residui biennio 2019-2020).

Tra gli interventi riguardanti le portualità e la logistica che soddisfano tali criteri, quelli prioritari sono stati selezionati considerando 10 assi di intervento strategici:

1. **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale;
2. **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani include quelle "azioni tipo" già intraprese negli ultimi anni, come il *pre clearing* e l'implementazione dei *fast corridors*, lo sviluppo dei PCS ovvero lo sviluppo dello *European Maritime Single Window environment*[13] e la realizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale[14];
3. **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della *catchment area* di ciascun porto. Disegna un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare, porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici e affidabili[15];
4. **ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nella *catchment area* di riferimento;
5. **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
6. **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici:** il programma include interventi specifici tesi a sviluppare e ad adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità, finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale o antropico non prevedibile;
7. **efficientamento energetico e ambientale:** il programma prevede l'individuazione di un cruscotto di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Nazionale Strategico Portualità e Logistica, Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti"[16];

13 In attuazione del regolamento (UE) 2019/1239 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019 che istituisce un sistema di interfaccia unica marittima europea, il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021 – all'articolo 4, comma 1-bis, individua il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - Comando generale del Corpo delle capitanerie di porto - Guardia costiera quale responsabile per l'istituzione dell'interfaccia unica marittima nazionale ai sensi della dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, ed autorità nazionale competente che agisce come coordinatore nazionale per l'interfaccia unica marittima europea.

14 Rientrano in questo programma anche i generici interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.), nonché gli interventi specifici per i porti previsti nell'Investimento 2.1: digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 "INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA" del PNRR.

15 Gli interventi sono differenziati tra "ultimo" miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e "penultimo" miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

16 All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel "Piano nazionale del *cold ironing*", mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (*green ports*) a valere sulle risorse del Dispositivo per la Ripresa e la Resilienza facenti capo ad un differente dicastero.

8. ***waterfront* e servizi croceristici e passeggeri:** il programma prevede una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei *waterfront* urbani;
9. **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali a valore aggiunto nei porti;
10. **aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un aumento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

I principali attori coinvolti nell'attuazione degli interventi prioritari sono le AdSP. Ulteriori interventi sono di competenza delle Regioni (in particolare Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Sicilia), altri vedono come soggetti attuatori RFI, ANAS e Zone Economiche Speciali (ZES).

Complessivamente il fabbisogno complessivo che emerge dalla pianificazione presentata nell'Allegato al DEF per il settore portuale ammonta ad oltre 10 miliardi di euro, di cui oltre 9 miliardi (pari a circa il 91%) già resi disponibili dalla programmazione condotta negli ultimi anni dal MIMS. Questi investimenti sono finalizzati al potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali, alla loro trasformazione in senso ecologico, all'interconnessione ferroviaria, in linea con i piani sviluppati con la collaborazione delle autorità portuali e delle organizzazioni del settore.

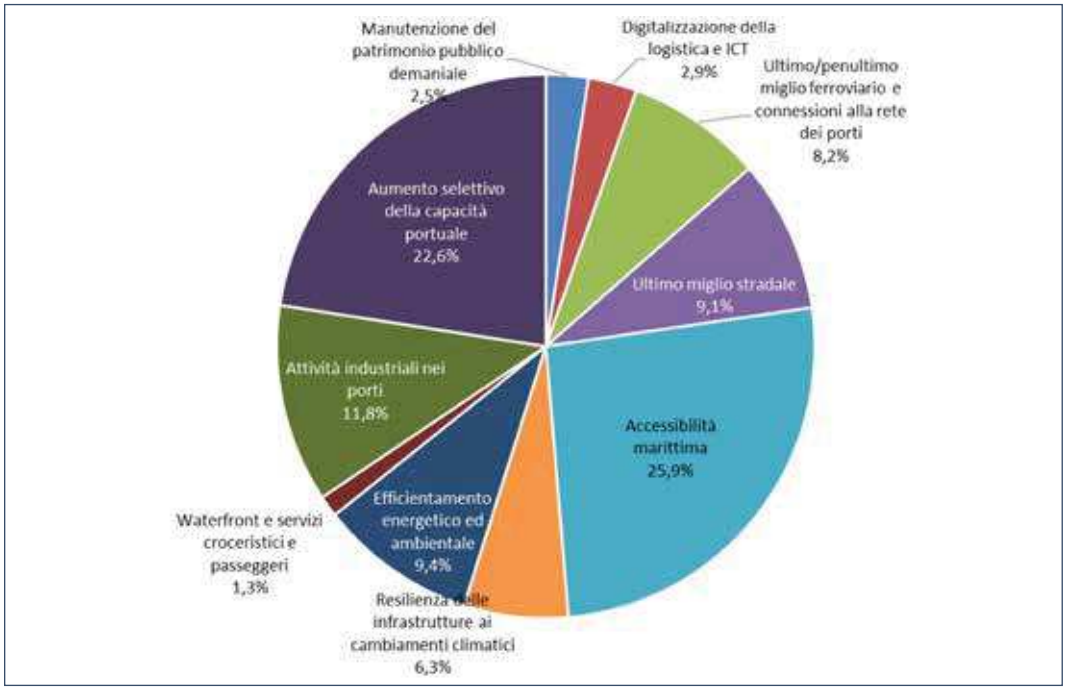
Tabella 6 - **Investimenti prioritari per i porti e la logistica (€ milioni)**

	Costo intervento (Mln €)	353 «Decreto porti» (Mln €)	Risorse PNRR (Mln €)	Risorse PNC (Mln €)	Altre fonti (Mln €)	Risorse disponibili (Mln €)	Fabbisogno residuo (Mln €)
Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale	318,3	132,0			101,3	233,3	85,0
Digitalizzazione della logistica e ICT	268,2		250,0		18,2	268,2	0,0
Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti	889,5	44,2	67,8	218,0	418,8	748,8	140,7
Ultimo miglio stradale	877,4	151,0	36,2	20,0	624,5	831,8	45,6
Accessibilità marittima	2 676,1	203,7	16,5	1 240,3	916,5	2 377,1	299,0
Resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici	643,8		106,3	329,7	138,7	574,7	69,1
Efficientamento energetico ed ambientale	863,9	29,4		688,5	146,0	863,9	0,0
Totale waterfront e servizi croceristici e passeggeri	126,7	20,1			96,6	116,7	10,0
Attività industriali nei porti	1 127,5	152,3			928,8	1 081,1	46,4
Aumento selettivo della capacità portuale	2 272,3	243,8		390,0	1 435,0	2 068,7	203,6
TOTALE	10 063,7	976,6	476,8	2 886,5	4 824,4	9 164,3	899,4

Fonte: Allegato al DEF 2022

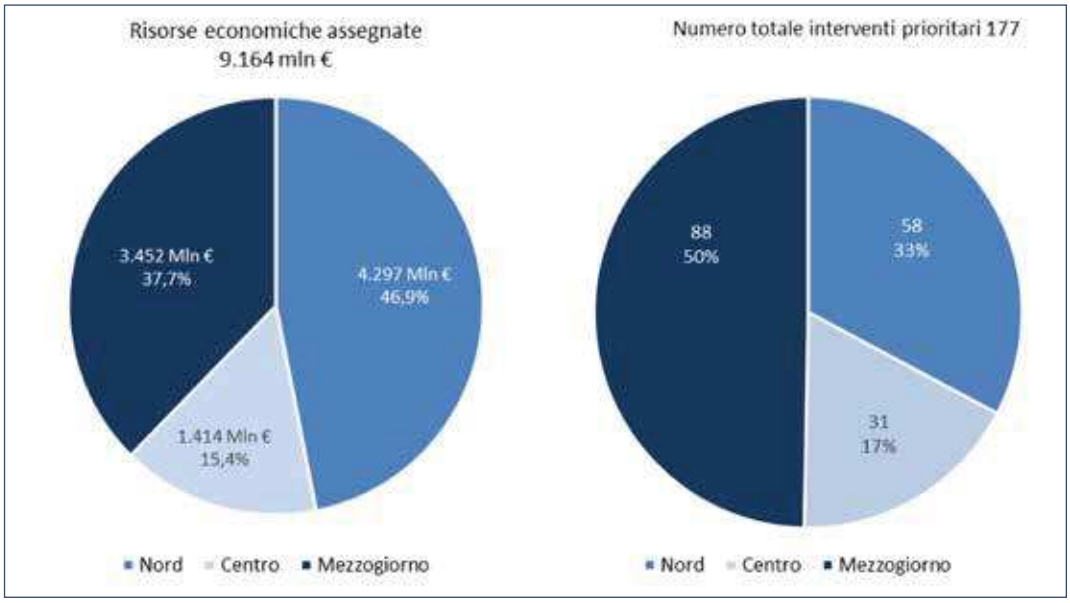
A livello territoriale le risorse economiche assegnate sono così distribuite: al Mezzogiorno sono stati assegnati 3,4 miliardi di euro (37,7%), al Centro 1,4 miliardi (15,4%), mentre il restante 46,9% (circa 4,3 miliardi) è destinato alle regioni del Nord. Gli interventi prioritari per il settore portuale individuati nell'Allegato infrastrutture al DEF 2022 sono 88 nel Mezzogiorno, 31 nel Centro e 58 nel Nord (Figura 3).

Figura 3a - **Distribuzione percentuale degli investimenti prioritari per tipologia di intervento**



Fonte: MIMS

Figura 3b - **La ripartizione territoriale delle risorse assegnate e degli interventi**

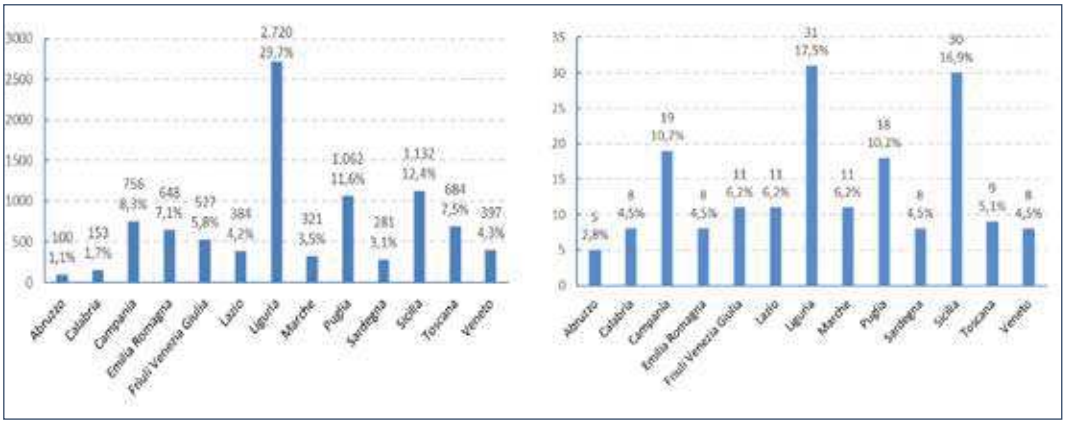


Fonte: MIMS

A livello regionale, Liguria e Sicilia sono le principali regioni beneficiarie. Alla Liguria sono stati assegnati circa 2,7 miliardi di euro (il 29,7% del totale) a fronte di 31 interventi (17,5%). Alla Sicilia sono stati assegnati circa 1,1 miliardi (11,6%) per 30 interventi (16,9%).

Figura 4a – **La ripartizione regionale delle risorse assegnate e degli interventi (milioni di euro)**

Figura 4b – **La ripartizione regionale degli interventi (valore assoluto)**

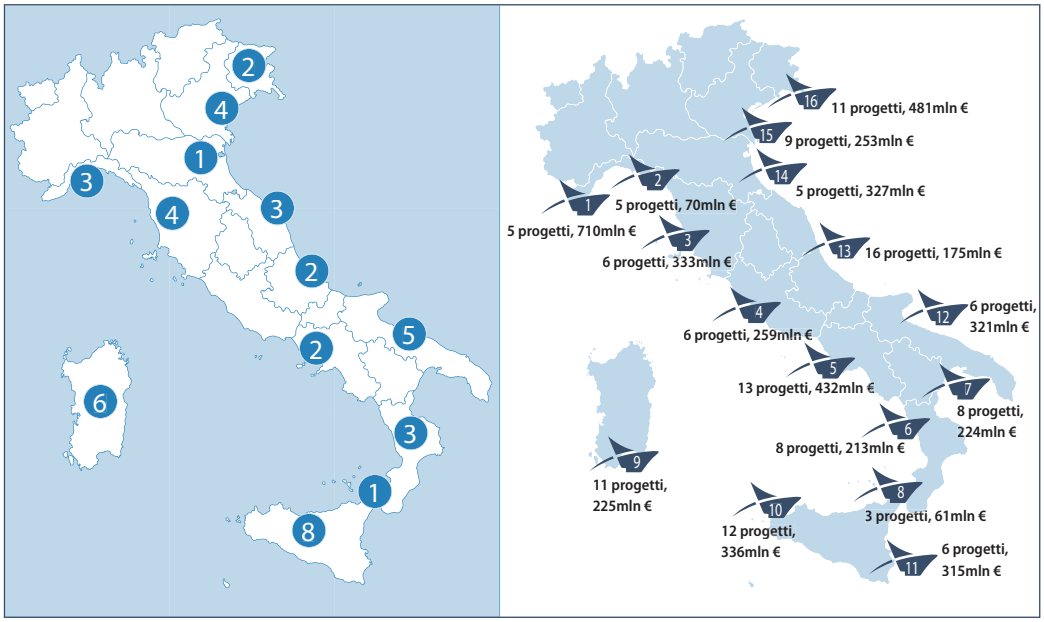


Fonte: MIMS

Complessivamente sono previsti interventi in 47 porti localizzati in 14 regioni e di competenza di 16 AdSP.

Figura 5a – **Numero di porti coinvolti**

Figura 5b – **Numero di AdSP coinvolte**



Fonte: MIMS

47 PORTI COINVOLTI IN 14 REGIONI	ADSP COINVOLTE
Regione Liguria: Genova, Savona Vado, La Spezia	**1 - AdSP del Mar Ligure Occidentale**
Regione Toscana: Livorno, Piombino, Marina di Carrara, Portoferraio	**2 - AdSP del Mar Ligure Orientale**
Regione Lazio: Civitavecchia, Fiumicino	**3 - AdSP del Mar Tirreno Settentrionale**
Regione Campania: Napoli, Salerno	**4 - AdSP del Mar Tirreno Centro-Settentrionale**
Regione Sardegna: Cagliari, Golfo Aranci, Olbia, Porto Torres, Portovesme, S. Teresa di Gallura	**5 - AdSP del Mar Tirreno Centrale**
Regione Calabria: Gioia Tauro, Reggio Calabria, Villa San Giovanni	**6 - AdSP del Mar Tirreno Meridionale e Ionio 7 - AdSP del Mar Ionio**
Regione Siciliana: Palermo, Trapani, Termini Imerese, Porto Empedocle, Catania, Augusta, Siracusa, Gela	**8 - AdSP dello Stretto**
Regione Puglia: Taranto, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Bari	**9 - AdSP del Mare di Sardegna**
Regione Abruzzo: Ortona, Pescara, Vasto	**10 - AdSP del Mare di Sicilia Occidentale**
Regione Molise: Termoli	**11 - AdSP del Mare di Sicilia Orientale**
Regione Marche: Ancona, San Benedetto del Tronto, Pesaro	**12 - AdSP del Mar Adriatico Meridionale**
Regione Emilia-Romagna: Ravenna	**13 - AdSP del Mar**
Regione Veneto: Venezia, Chioggia, Rovigo, Nogaro Regione	**14 - AdSP del Mar Adriatico Centro-Settentrionale**
Friuli-Venezia Giulia: Trieste, Monfalcone	**15 - AdSP del Mar Adriatico Settentrionale**
	16 - AdSP del Mar Adriatico Orientale