



mobility press
magazine

N. 325 - 11 Febbraio 2022

Draghi fa vedere l'Italia del PNRR. L'intervista a Edoardo Cosenza. Uniport: Piano Marshall per i porti e modalità di attuazione. Pendolaria premia le Appulo Lucane. No allo smantellamento della vecchia ferrovia Sangritana. Avanti con il PNRR, gli interventi di Mino Giachino e Pietro Serbassi. C'è la gratuità nel futuro del trasporto pubblico?



News

Uniport: Piano Marshall per i porti e modalità di attuazione

4.494 milioni di euro, di cui 2.450 (pari al 55%) destinati al Sud. E' la somma degli investimenti previsti dal "Piano Marshall per i porti", ovvero le risorse che il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e il Fondo Complementare destina al settore della logistica marittima e portuale. Discutere delle prospettive di una svolta così importante è quasi una necessità e FISE Uniport, l'associazione che riunisce le imprese portuali, ha colto l'occasione per promuovere un webinar su "Gli investimenti sui porti previsti dal PNRR e la loro messa a terra".

All'ideale tavolo di dibattito, riuniti alcuni dei principali protagonisti del mondo dei trasporti e della logistica: insieme al Presidente UNIPORT, Federico Barbera, sono intervenuti (moderati dal direttore dell'Associazione, Giuseppe Rizzi): Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica

di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili; Patrizia Scarchilli, Direttore dell'Ufficio 2 della Direzione generale per la Vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne del MIMS; Christian Colaneri, Direttore Commerciale Rete Ferroviaria Italiana; Andrea Giuricin, Transport Economist CESISP, UNIMIB e CEO TRA consulting; Edoardo Zanchini, Vice Presidente Legambiente; Rodolfo Giampieri, Presidente Assoport; i vice Presidenti di Confrasperto Luigi Merlo (Presidente di Federlogistica) e Stefano Messina (Presidente Assarmatori).

Giuseppe Catalano, responsabile della principale struttura di programmazione del MIMS, ha

ricordato gli scenari di riferimento, che si ritrovano ampiamente descritti nei capitoli dell'Allegato Infrastrutture 2020, 2021 e nell'articolo 48 (Semplificazioni in materia di affidamento dei contratti pubblici PNRR e PNC) dell'Allegato al DL n. 77/2021. Il totale delle risorse assegnate alle Autorità di Sistema Portuali, acquisite le intese in Conferenza Unificata o effettuati i passaggi procedurali al Cipess (Comitato interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile), ammonta a 3.687,7 milioni di euro (47% quota Sud). Le ulteriori risorse per lo sviluppo dei porti riguardano gli interventi ferroviari di RFI per i collegamenti dei porti alla rete nazionale: 337,5 milioni di euro

del PNRR (dedicati per il 67% al Sud, e inseriti nel Contratto di Programma RFI (aggiornamento 2020-2021); sono previsti interventi nei porti di Augusta, Brin-

disi, Gioia Tauro, Ravenna, Vado Ligure e Taranto. Altri fondi (470 milioni di euro, dedicati al 100% al Sud) derivano dal Programma di Azione e Coesione "Infrastrutture e Reti", e sono stati assegnati per lo sviluppo di 4 Assi tematici: Digitalizzazione della logistica; Programma Recupero Waterfront; Accessibilità Turistica; Green Ports.

Il totale conduce alla cifra di 4.494 milioni di euro complessivi, così dettagliati:

- Programma di interventi infrastrutturali di ambito portuale: 3.384 milioni di euro (43% al Sud), così suddivisi: 2.835 milioni di euro (PNRR); 112 milioni di euro (Fondo investimenti 2020); 400 milioni di euro (Fondo investimenti





2021); 37 milioni di euro (DL n. 121/2021);

- Infrastrutture per le Zone Economiche Speciali: 302,9 milioni di euro (100% al Sud);
- Interventi RFI per i collegamenti dei porti alla rete nazionale: 337 milioni di euro (67% al Sud); PAC «Infrastrutture e Reti»: 470 milioni di euro (100% al Sud).

Catalano ha sottolineato al webinar che il PNRR costituisce un'occasione storica con grandi opportunità e che la sostenibilità ambientale non è un'opzione, ma un vincolo ineludibile.

La portualità italiana ha il compito di valorizzare il proprio ruolo verso Nord e verso Sud, con l'Africa che si candida a diventare un attore importante dell'import/export mondiale. Ha

ricordato poi l'urgenza dei tempi, dettati dalle rigide scadenze del PNRR: vanno rapidamente dettagliate – soprattutto da parte delle ADSP – le strategie sulle infrastrutture da

realizzare con gli ingenti fondi stanziati, riguardanti i porti ma anche gli asset ferroviari.

Nell'intervento di Patrizia Scarchilli è emerso il grande lavoro degli uffici ministeriali in un confronto costante con le Autorità di sistema portuali, in un lavoro di coordinamento per la realizzazione dei vari interventi che rende conto dell'importanza degli accorpamenti realizzati dalla riforma e che potrebbe estendersi comprendendo anche aree più vaste.

Andrea Giuricin ha utilizzato il suo vasto bagaglio di esperienze internazionali per disegnare lo scenario in cui dovrebbe inserirsi lo sviluppo della logistica nazionale, e in particolare quella portuale. La logistica è oggi forse il maggiore business a livello mondiale, ma l'Italia sconta in questo settore tutte le sue debolezze struttu-

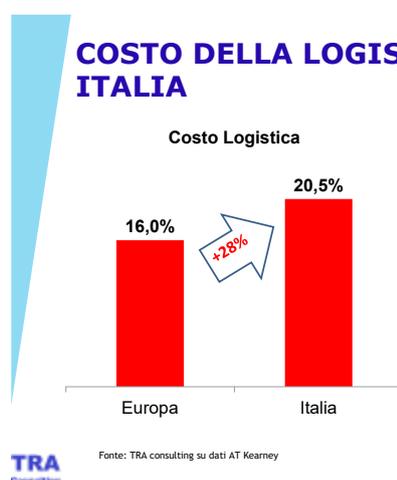
rali, dall'infrastruttura allo scarso utilizzo della tecnologia (ad esempio, nel sistema delle dogane, almeno finora): il Logistic Performance Index (LPI), creato dalla Banca Mondiale, sintetizza l'efficienza del sistema logistico nei vari Paesi: l'Italia è al 19° posto in questa classifica, guidata da paesi europei come la Germania e la Svezia.

I costi della logistica, raffrontati al costo della produzione, hanno in Italia dei costi superiori alla media europea (secondo uno studio, la logistica italiana costa fino al 28 per cento in più rispetto alla media europea), e questo è dovuto a varie cause più volte analizzate (dalla burocrazia alla mancanza di visione europea).

La catena logistica italiana può diventare con un maggior utilizzo di modalità "adeguate", sfruttando la posizione dei porti e sviluppando l'intermodalità ferroviaria, su cui punta molto il

PNRR. Christian Colaneri, Direttore Commerciale di RFI, ha illustrato i progetti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria in relazione soprattutto allo sviluppo del business merci. Per quanto riguarda il piano nazionale di adeguamento della rete core merci TEN-T alla sagoma P/C 80 (per il trasporto dei grandi container e autoarticolati), alla fine del 2021 le realizzazioni si attestano al 54%, rispetto al 40% del 2017. Nel piano, gli interventi previsti per il 2021 ed entro il 2024 sono focalizzati a completare le principali direttrici nord-sud Milano-Bologna, Tirrenica e Adriatica, e la Bologna-Prato (che sarà completata oltre il 2024). I lavori di adeguamento dei binari a modulo (cioè in grado di ospitare treni merci a standard europeo di lunghezza 750 metri) sono concentrati sulla linea

COSTO DELLA LOGISTICA IN ITALIA



➤ I costi della logistica, raffrontati al costo della produzione, hanno in Italia dei costi superiori alla media Europea.

➤ Secondo uno studio AT Kearney la logistica italiana costa fino al 28 per cento in più rispetto alla media europea.

➤ Questo è dovuto ai diversi punti prima elencati (dalla burocrazia alla mancanza di visione europea).

➤ E' possibile rendere più efficiente la catena logistica italiana con un maggior utilizzo di modalità "adeguate".

trasversale, sulla linea Bologna - Brennero e sulla linea del valico di Chiasso, dove si concentra una buona percentuale del trasporto merci. L'obiettivo è arrivare entro il 2024 a quasi il 50% delle linee TEN-T Core Merci e circa il 30% delle linee della rete Comprehensive.

Per quanto riguarda il miglioramento dei collegamenti ferroviari con i porti, RFI ha avviato un piano che prevede un totale di 26 porti su cui saranno effettuati investimenti fino a 200 milioni di euro (19 interventi, per un valore di 30 milioni, sono stati già avviati).

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, ha evidenziato che il PNRR costituisce una grande occasione, ma presenta anche alcune criticità, in particolare riguarda al ruolo delle Autorità di sistema portuale, che rischiano di essere travolte perché non adeguatamente attrezzate a rispondere alla logica del PNRR, e per questo bisogna attuare riforme e semplificazioni. Va definita anche una strategia nazionale che eviti la dispersione delle risorse a pioggia con tanti piccoli interventi su tanti piccoli porti: il cold ironing deve, ad esempio, favorire l'arrivo delle grandi navi da crociera, e questo significa che un porto deve essere attrezzato a reggere una capacità elettrica fino a 50 Megawatt, mentre alcuni piani si limitano ad installare potenze di soli 10 MW.

Per Stefano Messina, presidente Assarmatori, il mondo dello shipping è un forte sostenitore della decarbonizzazione, ma l'impostazione punitiva prevista dal FIT for 55 che rischia di affossare il settore. Gli armatori sono assolutamente disponibili ad investire per rinnovare la flotta e sviluppare il settore nel segno della

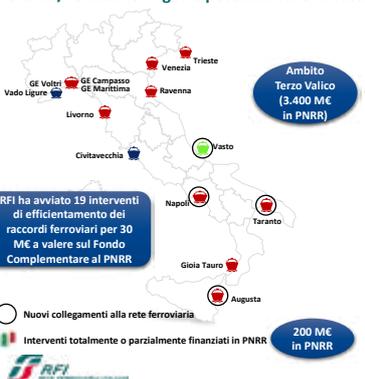
sostenibilità, ma vanno trovate le giuste sinergie pubblico-private senza intenti che risultino esclusivamente punitivi.

Secondo Rodolfo Giampieri, presidente Assoport, il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica, e il 90% delle merci - con la globalizzazione - ormai si sposta via mare. Per un autentico sviluppo della logistica in Italia, c'è però bisogno di un disegno organico: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Per Giampieri, va recuperata l'autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alle imprese. Infine, Federico Barbera, presidente Uniport,

ha sottolineato che le imprese del settore portuale si inseriscono costitutivamente in un mercato regolamentato a più livelli, ed oggi quindi sono pronte a raccogliere la

Porti che risulteranno collegati alla rete ferroviaria:
26 = **11** + **11** + **4**
Totale porti Porto Core Porto Comprehensive Porto Off Rete TEN-T

Miglioramento collegamenti con porti
 Ultimo/Penultimo miglio e potenziamenti infrastrutturali



I principali interventi		
Porto	Azioni messe in campo	Status attuativo
Genova Marittima	<ul style="list-style-type: none"> Realizzazione nuova stazione Allungamento modulo 	Progettazione
Genova Voltri	<ul style="list-style-type: none"> Incremento capacità linea di collegamento Allungamento modulo (per fasce) 	Realizzazione (1° fase) Progettazione (2° fase)
Genova Camposso	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento linee di collegamento 	Realizzazione
Trieste	<ul style="list-style-type: none"> Upgrading linee di collegamento Potenziamento impianti 	Realizzazione (1° fase)
Venezia	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento Venezia Marghera Scalo 	Realizzazione (1° fase)
Ravenna	<ul style="list-style-type: none"> Adeguamento a sagoma e soppressione PL Prolungamento dorsale destra Candiano Potenziamento destra e sinistra Candiano 	Realizzazione
Livorno	<ul style="list-style-type: none"> Collegamento diretto porto-interporto Collegamento interporto - linea Pisa/Vada By-pass di Pisa 	Progettazione
Civitavecchia	<ul style="list-style-type: none"> Nuova fermata passeggeri Upgrading tecnologico linea di collegamento 	Progettazione
Napoli	<ul style="list-style-type: none"> Eliminazione interferenze con viabilità Nuova stazione 	Fattibilità
Taranto	<ul style="list-style-type: none"> Potenziamento stazione Cagnoli Collegamento a nuova piastra logistica 	Realizzazione
Vasto	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento 	Fattibilità
Augusta	<ul style="list-style-type: none"> Nuovo collegamento a porto commerciale 	Fattibilità
Vado Ligure	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento tecnologico 	Progettazione
Gioia Tauro	<ul style="list-style-type: none"> Allungamento modulo Potenziamento linee di collegamento 	Fattibilità

sfida del rinnovamento tecnologico delle infrastrutture e della maggiore diffusione delle energie alternative, ma in un rapporto di collaborazione con le istituzioni e avendo rispetto dei tempi per completare la transizione. Agli operatori serve avere di fronte una Autorità di sistema portuale che possa decidere gli investimenti reali che vanno nelle direzioni indicate, senza complicazioni procedurali o affidandosi a modelli di lavoro ormai passati e superati. L'utilità del confronto nei webinar sta proprio nella possibilità di verificare le varie problematiche e ricevere gli stimoli per individuare le giuste soluzioni, e la riflessione sollecitata da Uniport ha davvero dato importantissimi contributi, ha concluso Barbera.

Antonio D'Angelo