Pnrr: vanno messe a terra le opere, non i presidenti dei porti

I principali operatori del mondo portuale sono oggi tornati a confrontarsi nell'incontro promosso da Uniport (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Conftrasporto, dal titolo "Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione"

04/02/2022

Roma - I principali operatori del mondo portuale sono oggi tornati a confrontarsi nel corso del webinar promosso da Uniport (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Conftrasporto, dal titolo "Piano Marshall dei porti e le modalità di attuazione". L'evento ha messo a confronto i rappresentanti del mondo delle istituzioni, associativo e imprenditoriale sugli investimenti previsti nel Piano nazionale di Ripresa e resilienza, e sulle loro concrete modalità di attuazione. Dopo il saluto istituzionale del presidente di Fise, Anselmò Calò, il direttore dell'associazione Giuseppe Rizzi ha introdotto e coordinato i lavori.

Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica di Missione del ministero delle Infrastrutture e mobilità sostenibili: "Il Pnrr costituisce un'occasione storica con grandi opportunità e qualche criticità. La sostenibilità ambientale non è un'opzione, ma un vincolo ineludibile. La portualità italiana deve valorizzare il proprio ruolo verso Nord e verso Sud, con l'Africa che si candida a diventare un attore importante delle importazioni ed esportazioni mondiali. Non dobbiamo essere solo un luogo di transito per le merci da Nord a Sud e viceversa, ma consentire che queste vengano anche valorizzate e lavorate sul territorio**. Nel prossimo mese e mezzo dobbiamo dettagliare la strategia sulle infrastrutture da realizzare con gli ingenti fondi stanziati, 4,5 miliardi di euro che vedranno protagoniste le autorità di Sistema portuale,** ma anche gli asset ferroviari. Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare i passaggi rigorosi previsti dal Pnrr".

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: "I porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese**. Ci aspettiamo che le Adsp si mobilitino**

rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi con il Pnrr, il fondo complementare, le Zone economiche speciali sono tanti, e i tempi sono abbastanza stretti. Immaginiamo si possano sviluppare anche sinergie tra le diverse Autorità. E' stata già stanziata una prima *tranche* per le Authority di 475 milioni di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione di opere, che siamo certi riusciremo a realizzare nei tempi indicati".
Christian Colaneri, direttore commerciale di Rete Ferroviaria Italiana: "Siamo impegnati in un piano straordinario di investimenti grazie al Pnrr, ma non solo. Stiamo lavorando per collegare la rete in modo più significativo con i porti. Abbiamo avviato il progetto EasyRaiFreight che si propone di favorire la promozione e lo sviluppo dei servizi di logistica ferroviaria, in coerenza con gli obiettivi dell'Unione europea connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. **Questo scopo verrà perseguito tramite la realizzazione di un sistema informativo per gli attori della logistica per favorire l'incontro tra domanda e offerta.** Abbiamo avviato interventi di efficientamento dei raccordi ferroviari per 30 milioni di euro a valere sul fondo complementare al Pnrr. Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il divario creato dalla crisi finanziaria del 2008".

Federico Barbera, presidente di Uniport: "Le nostre imprese vivono in un mercato regolamentato. Anche i porti si mettono a disposizione delle istituzioni per poter iniziare un'opera di rinnovamento tecnologico delle infrastrutture e decarbonizzazione, con una maggiore diffusione delle energie alternative. E' chiaro a tutti però che esistono dei tempi, perché la transizione sia completata. A noi occorre un'Adsp che possa decidere gli investimenti reali che vanno anche in questo senso. **Il lavoro portuale non può più essere immaginato con modelli ormai passati e superati.** La partita dei lavori usuranti è persa, ma è in corso quella per l'inserimento tra i lavori gravosi".

Edoardo Zanchini, vice presidente di Legambiente: "Viviamo una fase storica eccezionale, con investimenti finora mai visti. Serve oggi una visione che vada anche oltre il Pnrr. Abbiamo obiettivi di decarbonizzazione, in termini di emissione di anidride carbonica, che riguardano anche il trasporto. **Quello che manca è un piano di trasporti che faccia capire qual è la visione del Paese per i trasporti del futuro alternativi alla gomma".**

Andrea Giuricin, economista dei trasporti al Centro studi in Economia e regolazione dei servizi, dell'industria e del settore pubblico dell'Università

degli Studi Milano-Bicocca e amministratore delegato della Tra Consulting: "Nel traffico tra Cina ed Europa la modalità mare è la principale in termini di volumi, anche se il trasporto aereo rimane significativo. Quello ferroviario (nel 2020, 12 mila treni su base annuale) è ancora residuale. **Occorre quindi migliorare la connessione ferroviaria nei porti,** superarne i colli di bottiglia infrastrutturali, investire non solo nelle infrastrutture, ma anche sulle riforme, peraltro richieste anche dal Pnrr".

Luigi Merlo, presidente di Federlogistica: "Il Pnrr mette in luce la necessità infrastrutturale e la centralità della logistica. Vanno attuati i progetti previsti. **Il rischio però, stante le criticità, è che i presidenti delle Adsp si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro.** Per evitare queste situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni. Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete elettrica. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. Altro tema centrale, a mio avviso: nessuna Autorità oggi è attrezzata per affrontare attacchi di cybersicurezza, sarebbe importante investire i fondi del Pnrr anche per aiutare le Authority a difendersi dagli attacchi, che sono destinati a crescere nel futuro".

Stefano Messina, presidente di Assarmatori: "Gli armatori sono forti sostenitori della decarbonizzazione. Oggi però si trovano davanti un'impostazione punitiva prevista dal Fit for 55, che rischia di affossare il nostro settore. Le norme sono giuste, m**a ci devono consentire di utilizzare le tecnologie oggi disponibili per il comparto.** Siamo ancora lontani dal pensare che la gran parte delle navi vengano alimentate da energia elettrica. Attendiamo gli sviluppi tecnologici, ma ci vorrà tempo".

Rodolfo Giampieri, presidente di Assoporti: "Guardando l'attuale scenario, c'è da essere ottimisti. Il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica. Il 90% delle merci, con la globalizzazione, si stanno spostando via mare. Con la pandemia la logistica è entrata anche nella percezione della gente comune. La strategia dei porti non può vedere i singoli hub uno contro l'altro, ma in chiave collaborativa. E' cambiata la tipologia di lavoro portuale che si sta aprendo anche alla parità di genere. C'è bisogno di un disegno organico: s**enza una semplificazione normativa degli *iter* autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi.** Va recuperata l'autonomia gestionale delle Adsp, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alla imprese".