

## Uniport torna a riunirsi per affrontare il Piano Marshall

**Durante il convegno organizzato insieme a Conftrasporto, il tema principale sono state le modalità d'attuazione degli investimenti previsti dal PNRR**



Torna al confronto e al dibattito anche FISE-Uniport, associazione di categoria che riunisce le imprese che operano in ambito portuale, insieme a Conftrasporto, in un evento digitale denominato "Piano Marshall dei Porti e le modalità di attuazione".

Tema fondante dell'incontro, ovviamente, sono stati sugli investimenti previsti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) e sulle loro concrete modalità di attuazione.

Diverse le posizioni, diversi gli spunti. Tutti volti a trovare un piano d'azione per cercare di fare il punto della situazione su quella che viene considerata una 'pioggia di soldi' per il settore (sarebbero in arrivo circa 4,5 miliardi di euro) che, se erroneamente riposti, potrebbero far scaturire le ire di molti ma ancora peggio getterebbero nello sconforto l'intero sistema per l'ennesima chance sprecata.

La grande sfida sembra ormai quella di legare il progresso e lo sviluppo dell'intero macrosistema dei trasporti e delle infrastrutture alla sostenibilità, così (ancora) costosa e non tanto amata soprattutto dal mondo degli armatori.

"Il PNRR costituisce un'occasione storica con grandi opportunità e qualche criticità. La sostenibilità ambientale non è un'opzione, ma un vincolo ineludibile". Queste le parole di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili. "Nel prossimo mese e mezzo dobbiamo dettagliare la strategia sulle infrastrutture e sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza".

Una presa di coscienza decisa quella di Catalano che ha ricordato anche come la portualità italiana debba guardare sia a nord che a sud soprattutto rivolgendosi ad un mercato, quello africano, che si candida a diventare un partner di rilievo sia in import che in export.

L'importanza dei porti viene ulteriormente rimarcata da 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 Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. "Ci aspettiamo che le AdSP si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti". In effetti i lavori attesi, da PNRR, Fondo Complementare, ZES sono diversi e le tempistiche sono abbastanza strette. "E' stata già stanziata una prima tranche per le Autorità di 475 milioni di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione delle opere".

Più volte, inoltre, è stato posto l'accento su come si dovrebbero sviluppare sinergie tra le diverse AdSP. Secondo Scarchilli, infatti, un passo avanti era già stato fatto grazie alle riforme Del Rio quando da singoli porti erano diventati veri e propri sistemi. "Adesso immaginiamo si possano sviluppare anche sinergie tra le diverse Autorità" ha aggiunto il Direttore.

A discostarsi dal marittimo per passare ad un altro settore fortemente interessato dalla questione, quello ferroviario, ci ha pensato Christian Colaneri, Direttore Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI). Oltre a soffermarsi su come il trasporto su rotaia rappresenti un ruolo centrale per un futuro sostenibile nella movimentazione delle merci, Colaneri ha offerto diversi spunti, supportati da alcuni dati - [trovabili qui](#) - su quello che è il mondo attuale della rete ferroviaria italiana.

Buona nuove, per iniziare, sul fronte economico. "Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008".

Inoltre, "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'UE connessi alla decarbonizzazione dei trasporti e tale scopo verrà perseguito tramite la realizzazione di un sistema informativo per gli attori della logistica per favorire l'incontro tra domanda e offerta".

Due appelli, volti a sottolineare anche l'importanza delle normative e non solo delle infrastrutture, sono arrivati da Luigi Merlo, Presidente di Federlogistica e Andrea Giuricin, Transport Economist CESISP – UNIMIB e CEO TRA Consulting. Il primo ha evidenziato come siano fondamentali gli investimenti infrastrutturali e la logistica in generale, tuttavia ha sottolineato come essendoci diverse criticità, “i presidenti delle AdSP si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro e per evitare tali situazioni vadano attuate quindi riforme e semplificazioni”. Giuricin invece ha aggiunto, dopo un’analisi su come il trasporto ferroviario sia ancora marginale (nel 2020 12.000 treni su base annuale) e su come il trasporto marittimo rimanga la via preferenziale, quanto sia necessario “migliorare la connessione ferroviaria presso gli hub portuali, superare i colli di bottiglia infrastrutturali nei porti, investire non solo nelle infrastrutture, ma anche sulle riforme, peraltro richieste anche dal PNRR”.

Del tutto positivo è invece il Presidente di Assoportori Rodolfo Giampieri. “Il Mediterraneo sta tornando al centro della logistica. Il 90% delle merci, con la globalizzazione, si stanno spostando via mare. C’è bisogno di un disegno organico: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Va recuperata l’autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alle imprese”.

“E’ chiaro a tutti però che esistono dei tempi di transizione perché la transizione sia completata” ha aggiunto il Presidente di Uniport Federico Barbera.

Una frase arrivata quasi come monito.

Ed effettivamente non si può pensare di stravolgere la situazione attuale nel giro di qualche anno, il processo sarà lungo e costante. “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”. Tuttavia Barbera sembra consigliare calma e cautela in quelli che sono passaggi cruciali dove non si potrà tornare indietro.

“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, ma 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”, ha aggiunto Stefano Messina, presidente di Assarmatori, mentre Rodolfo Giampieri, numero uno di Assoportori, ha concluso i lavori invitando all’ottimismo: “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: senza una semplificazione normativa degli iter autorizzativi sarà difficile raggiungere gli obiettivi. Va recuperata l’autonomia gestionale delle Autorità di sistema, senza la quale si perde la capacità di fornire rapide risposte alle imprese”.

### **“Il Fit for 55 rischia di neutralizzare gli investimenti del PNRR”**

“Le misure oggi previste nel Fit for 55 rischiano di vanificare i positivi effetti generati dagli investimenti del PNRR e del Fondo Complementare sugli hub portuali del Paese, causando ricadute negative dal punto di vista economico e sociale”.

L’allarme è stato lanciato dai rappresentanti di FISE Uniport nel corso del ciclo di Audizioni presso il Dipartimento Politiche Europee della Presidenza del Consiglio dei Ministri. Al centro dell’audizione il pacchetto di proposte adottato lo scorso luglio dall’Ue per ridurre le emissioni nette di gas a effetto serra di almeno il 55 % entro il 2030.

“La riduzione dell’impatto ambientale dello shipping - ha evidenziato il Segretario Generale di FISE Uniport Giuseppe Rizzi - non deve passare da una limitazione dei trasporti via mare che anzi, considerato l’indiscusso minore impatto rispetto alle altre modalità di trasporto, devono essere anzi promossi ed incoraggiati. La penalizzazione del trasporto marittimo si tradurrebbe in una penalizzazione di tutte le attività del cluster portuale con un aumento dei costi per tutti i servizi, con ricadute negative che renderebbero insostenibile il processo di transizione energetica. Per questo motivo suggeriamo una migliore valutazione dei tempi di adozione delle misure oggi previste nel piano”.