



PORTI

Uniport lancia il “Piano Marshall dei porti”

Convegno al Fise di esponenti dell'imprenditoria marittima



Publicato 3 ore fa il giorno 7 Febbraio 2022

Da Renato Roffi



ROMA - Dopo l'ultima convocazione del [Tavolo del mare](#) al ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, i principali esponenti dell'imprenditoria marittima e portuale si sono nuovamente incontrati, su iniziativa di [Uniport](#), in collaborazione con [Conftrasporto](#), per un webinar dal titolo "Piano Marshall dei porti e modalità di attuazione". Uniport è un'associazione tra imprese portuali nata alla fine degli anni '90 su iniziativa della Federazione delle Camere d'Industria e Commercio del settore.

PORTI, PIANO MARSHALL E FUTURO INTERCONNESSO: IL PNRR E LE STRATEGIE PER L'ITALIA

Idee e policies dopo il webinar di UNIPORT, l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale

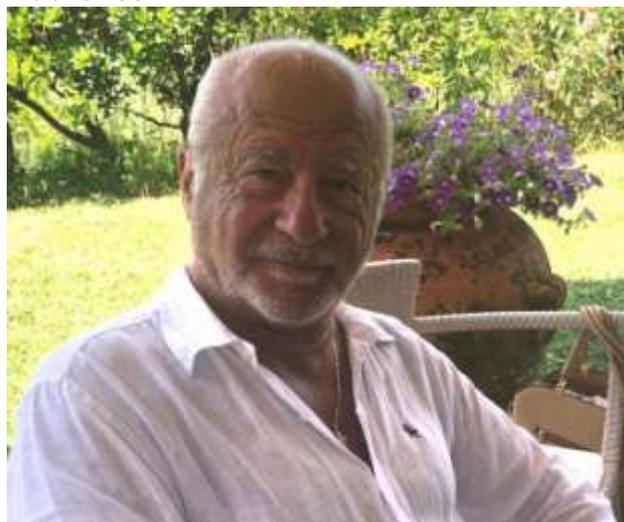
[Facebook](#)[Twitter](#)[Email](#)[WhatsApp](#)[LinkedIn](#)[SMS](#)[Condividi](#)



By

[Redazione](#)

Published



Che cosa lega i porti italiani, il futuro della logistica interconnessa e il Pnrr? Se ne è discusso in occasione del webinar promosso da **UNIPORT** (l'Associazione che rappresenta le imprese che operano in ambito portuale) in collaborazione con Confrtrasporto, dal titolo "**Piano Marshall dei Porti e le modalità di attuazione**". Un'occasione utile in cui i principali operatori del mondo portuale sono tornati a confrontarsi su un tema altamente strategico. L'evento ha messo a confronto autorevoli 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.

Secondo 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 dell'**import/export** mondiale. 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". E ha aggiunto che nel prossimo mese e mezzo verrà illustrata la

strategia sulle infrastrutture da realizzare con gli ingenti fondi stanziati, 4,5 mld di € che vedranno protagonisti le Autorità di sistema portuale, ma anche gli asset ferroviari. “Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

Secondo 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 Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, i porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese. “Ci aspettiamo che le Autorità di sistema portuale si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi, da PNRR, Fondo Complementare, ZES 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 Autorità di 475 mln di euro, ci attendiamo ora da loro un forte impulso alla realizzazione di opere, che siamo certi riusciremo a realizzare nei tempi indicati”.

Per Christian **Colaneri**, Direttore Commerciale – **Rete Ferroviaria Italiana**, ora l'impegno massimo è volto al 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'UE connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. Tale 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 m di euro a valere sul Fondo Complementare al PNRR. ^[SEP]Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008”.

Per Federico **Barbera**, Presidente **UNIPORT**, le 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 di transizione perché la transizione sia completata. A noi occorre una Autorità di sistema portuale 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”.

Secondo 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 autorità di sistema portuale si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro. Per evitare tali situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni. Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete cold ironing. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. Altro 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 Autorità a difendersi dagli attacchi destinati a crescere nel futuro”.

Stefano **Messina**, Presidente **Assarmatori**, mette l'accento sull'impostazione punitiva prevista dal FIT for 55 che rischia di affossare il 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”.

Chiude Rodolfo **Giampieri**, Presidente 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: 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".

@L_Argomento

FISE Uniport: PNRR chiama i privati e il mondo dello shipping risponde

(FERPRESS) – Roma, 7 FEB – Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) chiama la partecipazione dei privati, e il mondo dello shipping (in primis Assarmatori) risponde, così come le altre istituzioni del settore. Unanimes le richieste: il PNRR fornisce il quadro strategico, ma le nuove regole e le semplificazioni coinvolgono tutti gli ambiti di un settore vitale come i porti.

FISE Uniport ha promosso un webinar (“Gli investimenti nei porti previsti dal PNRR e la loro messa a terra”), che si è rivelato un importante momento di confronto, in cui è emersa la forte richiesta di coinvolgimento e collaborazione di tutti gli attori, per realizzare una svolta lungamente attesa, e che oggi sembra possibile proprio a partire dagli investimenti previsti dal PNRR. Particolarmente significativo il dialogo – con relativi riconoscimenti della preziosità del relativo ruolo – tra il Coordinatore della Struttura tecnica di missione del MIMS, Giuseppe Catalano, e Stefano Messina, presidente di Assarmatori, per gli inizi di una stagione in cui gli investimenti della mano pubblica vedano la piena partecipazione dell’imprenditoria privata alla definizione di una nuova politica che salvaguardi gli interessi nazionali in un quadro di sviluppo dei processi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Il dibattito – coordinato dal direttore dell’associazione Uniport, Giuseppe Rizzi – ha visto la partecipazione di alcuni dei principali protagonisti del settore. Dopo gli interventi del presidente di FISE (Federazione Imprese Servizi) Antonino Calè, e del presidente di Uniport (Unione nazionale Imprese Portuali), Federico Barbera, il webinar ha visto i contributi di Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica del MIMS; Patrizia Scarchilli, della Direzione del MIMS per la Vigilanza sui sistemi portuali; Edoardo Zanchini, vice presidente Legambiente; Andrea Giuricin, Università Bocconi e TRA Consulting; Luigi Merlo, presidente di Federlogistica; Stefano Messina, presidente Assarmatori e Rodolfo Giampieri, presidente Assoport.

Il mondo dei porti – attraverso soprattutto le voci di Merlo e Giampieri – ha espresso innanzitutto l’esigenza che gli interventi del PNRR (in gran parte positivi, anche se non mancano criticità) siano coordinati da un’attenta regia a livello nazionale, che recepisca in pieno l’esigenza di un coordinamento di “sistema”, che è già stato alla base della costituzione delle Autorità di sistema portuale, che – però – ora debbono a loro volta integrarsi riprendendo su scala più ampia quello che era stato lo spirito della riforma a livello locale. In particolare – ha rilevato il presidente di Federlogistica, Merlo – gli investimenti di cold ironing nei porti hanno bisogno di un disegno strategico che tenga conto della dimensionalità degli interventi con installazione alle banchine di centrali elettriche di grande potenza, piuttosto che tante centrali di piccola potenza. Identico discorso si può fare per le scelte che riguardano la specializzazione dei porti, soprattutto in area

contigue (il porto di Augusta, ad esempio, ha grandi banchine dove si può spostare il traffico – in particolare container – di Catania, che complica anche la vita della città).

Il presidente Giampieri, ha rilevato la grande positività del momento, cui Assoportri sta cercando di offrire il massimo livello di collaborazione per il raggiungimento degli obiettivi del PNRR e non solo. Le procedure di semplificazione e di velocizzazione delle opere previste nel Piano vanno però estese rapidamente all'intera categoria degli interventi promossi dalle Autorità di sistema portuali, che invece risultano ancora legate da una serie di leggi, regolamenti e procedure che ostacolano la realizzazione degli interventi più indispensabili (ad esempio. i dragaggi), e che diventano particolarmente urgenti nel nuovo contesto competitivo.

I principali spunti illustrati negli interventi del digital event promosso oggi dall'Associazione.

“Gli investimenti sui porti previsti dal PNRR e la loro messa a terra” nel webinar di UNIPORT

Roma, 4 febbraio 2022 – 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 autorevoli 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 FISE – **Anselmò Calò**, il Direttore dell'Associazione **Giuseppe Rizzi** ha introdotto e coordinato i lavori.

Di seguito i principali spunti illustrati dai singoli relatori.

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 dell'import/export mondiale. 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 mld di € che vedranno protagonisti le Autorità di sistema portuale, ma anche gli asset ferroviari. Sarà necessario garantire regole trasparenti e uguali per tutti e rispettare gli step rigorosi previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza”.

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 Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile: *“I porti costituiscono uno dei nodi centrali per la crescita economica del Paese. Ci aspettiamo che le Autorità di sistema portuale si mobilitino rapidamente per avviare le opere entro i tempi previsti. I lavori attesi, da PNRR, Fondo*

Complementare, ZES 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 Autorità di 475 mln 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 – 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'UE connessi alla decarbonizzazione dei trasporti. Tale 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 m di euro a valere sul Fondo Complementare al PNRR. Nonostante la crisi pandemica il segmento merci si avvicina a recuperare il gap creato dalla crisi finanziaria del 2008".*

Federico Barbera, Presidente 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 di transizione perché la transizione sia completata. A noi occorre una Autorità di sistema portuale 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 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 CO2, 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, Transport Economist CESISP – UNIMIB e CEO 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 12.000 treni su base annuale) è ancora residuale. Occorre quindi 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".*

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 autorità di sistema portuale si trovino ad essere capri espiatori di una situazione che non dipende da loro. Per evitare tali situazioni vanno attuate quindi riforme e semplificazioni.*

Tutte le navi di crociera sono predisposte per essere allacciate alla rete cold ironing. Ad oggi vedo progetti di infrastrutture non adeguate per le future esigenze. Altro 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 Autorità a difendersi dagli attacchi destinati a crescere nel futuro”.

Stefano Messina, Presidente 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, 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”.*

Rodolfo Giampieri, Presidente Assoportori: *“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: 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”.