

MOVEO

Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica



L'intermodalità per una logistica sostenibile e competitiva

13 luglio 2022 | Napoli | Stazione Marittima Centro Congressi, Molo Angioino
secondo evento di confronto della fase preliminare

REPORT DI RESTITUZIONE

TAVOLO 3 – Autostrade del mare, attrattività dei porti e nuovi asset di sviluppo



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

Partecipanti

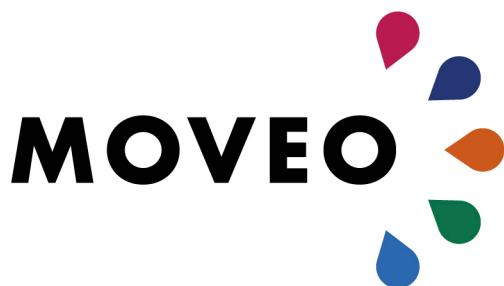
Autorità di Sistema Portuale			
Andrea	Annunziata	del Mar Tirreno Centrale	<i>Presidente</i>
Antonio	Basili	RFI	<i>Coordination of strategies</i>
Francesco	Beltrano	Confitarma	<i>Capo servizio porti e infrastrutture</i>
Natale	Colombo	FILT CGIL	<i>Segretario Generale</i>
Domenico	De Crescenzo	Fedespediti	<i>Consigliere</i>
Sebastiano	Ferrara	Agenzia delle Dogane e dei Monopoli	<i>Dirigente</i>
Rodolfo	Giampieri	Assoporti	<i>Presidente</i>
Gaetano	Improta	Terminal traghetti Napoli	<i>Presidente</i>
Rocco			
Guido	Nastasi	UIR Unione interporti riuniti	<i>Vice presidente</i>
Matteo	Pellizzari	Confitarma	<i>Funzionario servizio politica dei trasporti</i>
Giuseppe	Rizzi	Fise Uniport	<i>Segretario Generale</i>
Alberto	Rossi	Assarmatori	<i>Segretario Generale</i>
Francesco	Rossi	Confindustria	<i>Adviser</i>
Carlo	Tonti	Novartis	<i>Regional Affairs Lead</i>

Esperti

Matteo	Arena	RAM	<i>Responsabile Porti e Logistica</i>
Alessandro	Panaro	SRM	<i>Capo servizio Economia Marittima</i>

Facilitatore di tavolo

Fabio	Landolfo	Avventura Urbana	
-------	----------	-------------------------	--



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Clima della discussione

La discussione si è svolta in un clima cordiale e collaborativo. Sui temi trattati le posizioni dei diversi attori hanno perlopiù un interesse convergente verso la individuazione di soluzioni condivise.

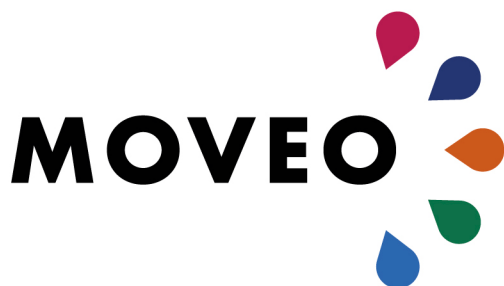
Temi emersi durante la prima sessione di discussione

Domanda 1: Quali sono le priorità, dal punto di vista infrastrutturale, nei porti? E quali invece gli interventi di natura gestionale che possono essere messi in campo per rendere più efficienti la logistica nei porti?

Domanda 2: Quali sono gli interventi di natura infrastrutturale, regolatoria e finanziaria necessari per accompagnare la crescita del traffico Ro-Ro e per aumentare la competitività nel settore dei container?

Punto di partenza condiviso è stato riconoscere il gap negativo dell'Italia rispetto ad altri paesi europei rispetto alla condizione dei collegamenti portuali. È stato tuttavia riconosciuto che tale gap è legato anche a ragioni morfologiche difficilmente superabili. Ad esempio, a differenza di altri paesi europei, i porti italiani, per ragioni geografiche, hanno meno disponibilità di spazio. Spesso colline e alture, infatti, sorgono a pochi chilometri di distanza dalla linea di costa, limitando lo spazio dei retroporti. Per questo motivo un obiettivo ragionevole è cercare di avvicinarsi alla media europea del 20% del trasporto marittimo e non puntare alle eccellenze di altri paesi a cui spesso tendiamo a confrontarci.

La priorità individuata da tutti è la costruzione di una visione strategica della mobilità e della logistica per il Paese. Si riconosce nel processo in corso un ruolo molto importante in questa direzione. La visione strategica deve orientare la pianificazione di interventi puntuali tesi riconnettere la rete ferroviaria con i porti tenendo conto delle peculiarità dei singoli porti e dei traffici che li interessano. Occorre in questo senso avere un approccio di *specializzazione flessibile*



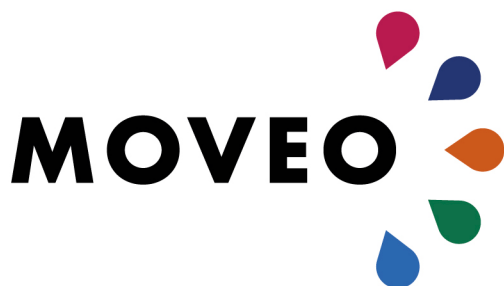
per incentivare la vocazione del singolo porto ma garantire comunque una flessibilità dei traffici in grado di rendere il porto un'infrastruttura resiliente.

Una prima scelta, da questo punto di vista, è differenziare i porti. In alcuni casi il collegamento ferroviario è utile e anche di facile realizzazione e su questi nodi è necessario investire risorse. In altri casi, per ragioni geografiche e legate al raggio di percorrenza delle merci il collegamento ferroviario potrebbe rappresentare una diseconomia. Inoltre, i più recenti sviluppi tecnologici hanno reso il trasporto su gomma entro un raggio di 250 km ugualmente sostenibile da un punto di vista ambientale. Per questa ragione occorre non trattare tutti i porti allo stesso modo ma fare una differenziazione per rango, territorio e traffico.

La dimensioni degli interventi auspicabili sulle infrastrutture per riconnettere la rete ferroviaria a porto e interporto è di natura puntuale. Un riferimento di successo è stata la politica dell'*ultimo miglio* attivata negli anni scorsi che andrebbe rilanciata con maggiore convinzione e più investimenti. La dimensione ridotta dell'infrastruttura consente non solo di non dover aspettare grandi investimenti ma di avere dei risultati in tempi brevi, utili a intercettare nuovi traffici in un mercato fortemente dinamico a causa dei grandi stravolgimenti degli ultimi anni (covid, guerra). È importante tutta via che gli interventi-micro non si configurino come azioni spot, ma vengano ponderate in un quadro di insieme con lo scopo di completare una rete di collegamento. Da questo punto di vista occorre una conoscenza più profonda dell'infrastruttura e degli impedimenti allo spostamento di merci su ferro.

Si ritiene che sia necessario rivedere i meccanismi di governance. Infatti, tutti gli intervenuti hanno sollevato problemi di governance a diversi livelli:

- Non c'è un riferimento governativo chiaro, spesso le interlocuzioni avvengono presso diversi dicasteri, ciascuno per il suo pezzo di competenze. Occorre centralizzare le decisioni presso un solo Ministero;
- C'è uno sbilanciamento nelle decisioni verso una dimensione regionale che non aiuta ad avere un quadro unico di sistema. Nella conferenza stato-regioni l'atteggiamento degli enti locali è troppo spesso di tipo localistico e questo blocca o rallenta le decisioni.



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

- È necessario coinvolgere nel futuro dei porti gli attori centrali dei trasporti marittimi a partire dagli imprenditori e dalle associazioni di categoria.

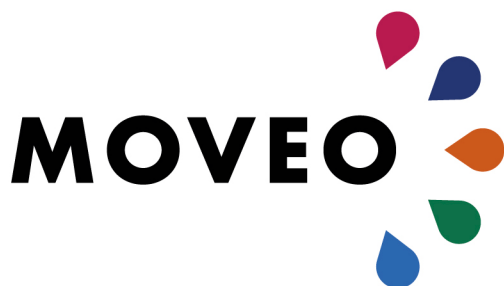
Mettere mano alle regole rappresenta un'altra priorità. Se da un lato si chiedono regole più flessibili, dall'altro si chiede una maggiore certezza di tempi e azioni. Un esempio rilevante è obbligare chi è assegnatario di tracce ferroviarie che non utilizza a cederle (oggi è prevista solo una penale).

Cogliere l'opportunità delle ZES avendo uno sguardo strategico è visto come un tema prioritario. Occorre contestualizzarle in un quadro di sviluppo regionale e quindi investire in asset precisi.

Valorizzare l'eccellenza del Ro-Ro è ritenuto un tema centrale. Questa categoria rappresenta il 25% del mercato marittimo e vede il nostro paese leader nel mercato internazionale. Tuttavia anche su questo i margini di crescita sono rilevanti in particolare con l'apertura di nuovi mercati del nord del Mediterraneo e del Medio Oriente.

Si ritiene sia necessario estendere gli incentivi del Marebonus / ecobonus ampliando la platea a tutte le tipologie di navi. Limitare ai soli mezzi che toccano i porti italiani non consente ai vettori di rinnovare il parco navi in maniera più estesa, perdendo competitività con altri paesi.

Infine, occorre lavorare sulla qualità del sistema nella sua interezza tenendo conto in primo luogo della qualità della vita degli attori del settore. In maniera particolare preoccupa la mancanza di autisti, senza i quali il ciclo ro-ro non regge. Per far crescere questo sistema si deve lavorare per aumentare le retribuzioni e per costruire servizi e postazioni per gli autotrasportatori.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

Temi emersi durante la seconda sessione di discussione

Domanda 1: Quali misure di semplificazione possono essere adottate per l'efficienza dei porti? Quale ruolo può avere, sempre in tale direzione, la digitalizzazione?

Domanda 2: Quali sono i potenziali nuovi ambiti di sviluppo dei porti?

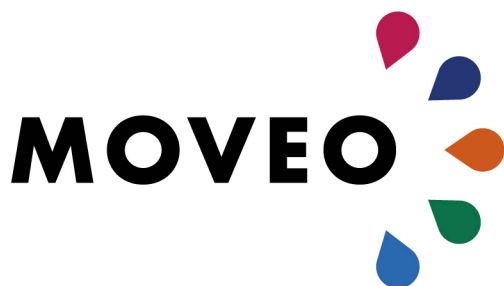
Le comunità energetiche rappresentano una grande opportunità per ripensare la vita nei porti italiani. Occorre tuttavia rivedere le procedure amministrative in chiave semplificativa. Il processo autorizzativo rischia di compromettere gli obiettivi posti dal PNRR sul tema dell'elettrificazione e dell'energie rinnovabili.

La semplificazione è la strada principale da cui passa gran parte dell'innovazione nei porti. In particolare i controlli che riguardano le merci spesso risultano ripetitivi e non coordinati tra i vari enti. Si contano 18 enti che svolgono un totale di 64 controlli. L'intenzione non è deregolare ma rendere il sistema più efficiente e attrattivo degli investimenti. Da questo punto di vista le soluzioni sono molteplici: è possibile scambiare informazioni prima che la nave arrivi in porto, è possibile che i vari enti comunicano tra di loro recuperando documenti da un database comune oppure coordinare i controlli in modo che avvengano in un tempo determinato.

La digitalizzazione in questo quadro svolge un ruolo fondamentale. Occorre digitalizzare il rapporto terra/nave. Basti pensare che il giornale di bordo è richiesto ancora cartaceo nonostante sia prodotto anche in digitale. Questi piccoli accorgimenti legislativi possono da un lato agevolare le attività e dall'altro tracciare un percorso di lavoro condiviso con gli operatori. La digitalizzazione rappresenta un sistema importante ma non sufficiente per l'innovazione, se non è accompagnata dal ripensamento dei processi amministrativi in chiave digitale.

Efficientare il lavoro degli enti di controllo, approfondendo anche la disponibilità di personale e coordinando gli orari di lavoro tra diversi enti è ritenuto un elemento centrale, anche attraverso il superamento di divisione tra apparati pubblici passa la semplificazione del rapporto tra gli operatori del settore e gli enti di controllo.

È emersa la proposta di rilanciare il Sudoco non solo in forma sperimentale ma stabilmente in tutti i porti. Consapevoli delle difficoltà è tuttavia necessario fare un investimento in questo



Il Mims incontra gli stakeholder della mobilità e della logistica

senso. Ci vuole un impulso forte dal governo per coordinare gli enti a condividere una parte del potere in loro possesso per un'efficacia e competitività del sistema.

Approvvigionamento energetico è il grande tema del cold ironing, soprattutto per quanto riguarda la crocerista e in generale le navi di grosso cabotaggio è emerso dalle discussioni. Con la crisi energetica attuale e il ritorno al carbone potrebbe addirittura risultare maggiormente inquinante spegnere i motori delle navi per rifornirsi di energia a terra. Nonostante queste perplessità è evidente che resta un processo indispensabile per il futuro dei porti e per i rapporti con la cittadinanza e le amministrazioni locali.

Il rifornimento carburante è l'altro tema che desta grande preoccupazione. Non c'è un'indicazione chiara verso nuove tipologie energetiche: GNL, Litio, Metanolo, Biofuel sono opportunità in campo ma occorre decidere una scelta preferenziale di cui dotare i porti italiani e quindi attrezzare in questo senso le navi. Risulta evidente come i limiti in questo senso sono di natura internazionale ma tuttavia occorre mettersi al passo degli altri Paesi che già da oltre 10 anni utilizzano carburanti alternativi, come il GNL, anche in via transitoria.



Il Mims incontra gli stakeholder
della mobilità e della logistica

