

Antonino Pane Porti più competitivi. Capaci di reggere la concorrenza con gli scali del Nor...

Antonino Pane

Porti più competitivi. Capaci di reggere la concorrenza con gli scali del Nord Europa e pronti a cogliere le opportunità che arriveranno dalla nuova centralità del Mediterraneo. Donato Liguori, direttore generale per i porti, la logistica e l'intermodalità del Mit, guarda ai risultati da raggiungere.

Le buone notizie arrivano da Bruxelles: la Ue non ritiene aiuti di Stato gli incentivi per favorire i collegamenti dei porti con la rete nazionale ferroviaria.

«Una notizia attesa dopo un lungo lavoro con la Commissione Ue. È stata approvata una scelta strategica del Governo: investire sul ferro per rafforzare la competitività dei porti italiani e del sistema logistico nazionale».

Concretamente cosa significa? I porti saranno più vicini alla rete ferroviaria nazionale?

«Certamente. Interveniamo sull'ultimo miglio, un nodo decisivo per rendere più efficienti gli scali, ridurre il traffico su gomma e attrarre nuovi traffici. Il Mit ha già predisposto il decreto attuativo, ora in fase di condivisione con il Mef. I fondi sono già disponibili: è una misura concreta, prevista dalla legge di bilancio 2025, che dimostra l'impegno del Mit per una logistica più moderna e competitiva, in cui porti e ferrovie tornano centrali per la crescita del Paese».

Uno sbocco importante: il porto di Napoli ha addirittura abolito le manovre ferroviarie pur avendo due grandi interporti a portata di rete ferroviaria...

«E interveniamo proprio in situazioni come queste. Le Autorità di Sistema Portuale potranno attivare gli incentivi fino al 2026. Ora di possono attivare le misure di aiuto a sostegno del trasporto multimodale ferroviario nei porti italiani. La misura, prevista dalla legge di bilancio 2025, interviene a sostegno della competitività del trasporto ferroviario merci e rappresenta una significativa novità per il settore. Pur inserendosi nel solco delle politiche del cosiddetto ferrobonus, costituisce infatti il primo intervento specificamente dedicato al cosiddetto "ultimo miglio ferroviario", ovvero alle attività di manovra all'interno delle aree portuali».

Una misura che aiuta le attività dei porti?

«Moltissimo. Il provvedimento, poi, assume particolare rilievo alla luce dell'andamento negativo registrato dal comparto: nel 2024 il trasporto ferroviario merci ha registrato una perdita del 3,2% rispetto all'anno precedente, corrispondente a una perdita di circa 1,7 milioni di treni/Km. Le prospettive restano preoccupanti fino al 2026 visto il perdurare di contingenze internazionali e infrastrutturali che generano conseguenze negative anche in termini di traffico ferroviario generato dai porti, in diminuzione nella quasi totalità degli scali nazionali».

In primo piano c'è anche la transizione energetica. Il cold ironing stenta a decollare, si preparano le reti, ma manca l'energia pulita da immettere nelle reti.

«Lo scorso 22 gennaio, il ministro Matteo Salvini ha firmato un decreto di particolare rilevanza per il sistema portuale nazionale e per il percorso di transizione energetica dei porti italiani. Il provvedimento dà attuazione a una misura già prevista dalla normativa nazionale, che introduce uno sconto sugli oneri applicati alla fornitura di energia elettrica utilizzata per alimentare le navi ferme in porto attraverso impianti di cold ironing. La misura favorisce lo spegnimento dei motori di bordo durante la sosta in porto, con benefici ambientali significativi in termini di riduzione delle emissioni inquinanti che alterano il clima».

Bisogna correre nel completamento delle reti dunque?

«Esattamente. Il decreto è un passo concreto verso porti più puliti. L'obiettivo è ridurre l'inquinamento nei porti e nelle città costiere, migliorando la qualità dell'aria e abbattendo le emissioni. Grazie all'alimentazione elettrica da terra, le navi potranno evitare l'uso dei generatori a combustibile fossile mentre sono ormeggiate. Lo sconto, previsto dalla normativa nazionale e autorizzato dalla Commissione europea nel giugno 2024, dovrà arrivare direttamente ad armatori e operatori, garantendo trasparenza e corretto utilizzo delle risorse pubbliche».

A che punto siamo con la riforma e la costituzione di Porti d'Italia Spa?

«Il disegno di legge è pronto per iniziare il suo percorso parlamentare. Le cifre che si sentono in giro sono assolutamente fantasiose: il disegno di legge è stato studiato in ogni dettaglio dal Mit e dal Mef. Il viceministro Rixi è stato chiaro anche su questo: dobbiamo far nascere una società di coordinamento tra i porti italiani e agire a livello nazionale, ma anche a livello internazionale, da squadra per far avere all'Italia un grandissimo ruolo come ingresso di tutte le merci in Europa. L'Italia può e deve tornare a essere la principale piattaforma logistica del Mediterraneo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA