

Piano strategico nazionale della portualità e della logistica

“Stati generali” - Roma, 9 febbraio 2015

Prof. Francesco Benevolo - Direttore RAM S.p.a.

L'occasione offerta dalla elaborazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica appare un momento importante per il Paese per avviare una profonda riflessione sull'intero sistema delle infrastrutture e dei trasporti, nella convinzione condivisa che perseguire la competitività del sistema portuale e logistico nazionale, favorire la crescita dei traffici delle merci e delle persone, agevolare la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, siano tre obiettivi strategici per l'Italia. E che certamente potranno essere raggiunti proprio partendo dalla razionalizzazione e dal riassetto dei sistemi portuali nazionali.

Ciò appare estremamente significativo dal punto di vista delle Autostrade del Mare.

Nell'ambito dei Progetti strategici per l'attuazione delle RETI TEN-T (Trans European Network) dell'Unione Europea, come noto il Progetto "MoS - Motorways of the Sea" riveste una particolare rilevanza; al punto che tale iniziativa ha ricevuto per il periodo 2014-2020 una dotazione di 1 miliardo di Euro, con l'obiettivo di favorire il trasferimento dalla strada al trasporto marittimo e fluviale di quote significative di traffico pesante, realizzando così un riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto con conseguenti vantaggi in termini di risparmi energetici, minor inquinamento, riduzione della congestione delle arterie stradali.

Ai fini dell'attuazione, nel nostro Paese, del predetto Programma, si è dato vita nel 2004 ad un modello organizzativo più snello e flessibile rispetto alle tradizionali competenze ministeriali, procedendo all'istituzione di un'apposita Spa pubblica, "Rete Autostrade Mediterranee" (RAM), Società a capitale interamente pubblico che opera *in house* al Ministero delle Infrastrutture. Tale Società, in questi mesi, sta vivendo una stagione di rilancio, grazie al supporto istituzionale del Ministero ed all'impulso del nuovo Presidente ed Amministratore Ing. Cancian, ponendosi con un nuovo piano di sviluppo

all'interno delle tematiche affrontate nel Piano come significativo interlocutore per diverse aree tematiche.

L'azione di rilancio della RAM sta facendo perno, in particolare, principalmente su tre *asset* di sviluppo: il rilancio della programmazione e della progettazione al livello comunitario, la valorizzazione dell'analisi strategica al livello nazionale e, infine, l'implementazione delle funzioni di *service* al Ministero. Lo spostamento della sede della Società all'interno del Ministero, gli accordi convenzionali stipulati con il medesimo per l'implementazione delle iniziative in materia, sia al livello nazionale che soprattutto comunitario, e per l'assistenza tecnica in ambito di europrogettazione, unitamente ad accordi come quello siglato l'8 gennaio scorso con ASSOPORTI per l'assistenza tecnica di RAM alle Autorità Portuali in materia di progettazione a valere sui fondi comunitari nonché per l'aggiornamento del Master Plan delle Autostrade del Mare, ed alla presentazione, in qualità di capoprogetto o come partner, di numerose proposte progettuali a valere sul bando CEF in scadenza il prossimo 26 febbraio 2015, sono tutti elementi che potranno consolidare gli obiettivi posti trasformandoli in concreti risultati per RAM, per il Ministero e per l'intero comparto dell'economia del mare e della navigazione fluviale e, più in generale, della logistica.

Per quanto attiene alle considerazioni in merito al Piano elaborato, condividendosi la maggior parte dei ragionamenti ivi svolti, dal punto di vista della RAM si vogliono mettere in risalto in particolare quattro temi:

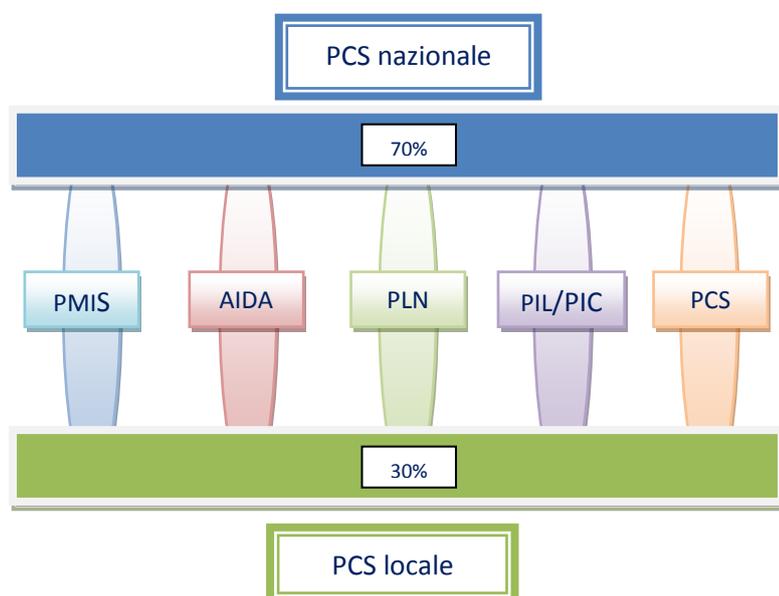
1. il ruolo dei porti, dei loro retroporti e degli interporti come nodi funzionali della logistica;
2. la necessità di intervenire sulle problematiche infrastrutturali "di ultimo miglio";
3. l'opportunità di elaborare una strategia di coordinamento delle infrastrutture virtuali di collegamento informatico che consenta la creazione di un vero e proprio Port Community System al livello nazionale;
4. l'importanza di mettere in campo adeguate strategie finanziarie che, valorizzando le numerose prospettive in giuoco, possano consentire l'attuazione di progetti cantierabili sul territorio e, finanche, il rilancio del Mezzogiorno e delle Isole all'interno di rinnovate prospettive di protagonismo al livello logistico.

Per quanto riguarda il primo punto, appare utile rimarcare come i porti, unitamente ai loro retroporti ed agli interporti, rivestano un ruolo fondamentale come nodi della rete logistica. Essi possono e devono diventare una vera e propria "comunità funzionale" che garantisca una fluida interoperabilità tra sistema marittimo/fluviale e sistema terrestre. Vale la pena di sottolineare che anche l'implementazione del programma Autostrade del Mare richiede una specifica attenzione al collegamento funzionale tra gli assi infrastrutturali ed i nodi intermodali. In altri termini, il

potenziamento degli assi infrastrutturali e/o dei nodi intermodali, di per sé, non appare in grado di fornire sufficiente fluidità al sistema nazionale delle Autostrade del Mare, della navigazione fluviale e della logistica, richiedendosi una azione specifica di collegamento ed integrazione tra i suddetti assi e nodi che, molto spesso, si presenta concretamente come la problematica delle infrastrutture materiali e tecnologiche cosiddette "di ultimo miglio" (la rampa di collegamento autostradale, il chilometro di collegamento stradale, i 700 metri di binario ferroviario, la giuntura informatica tra sistemi ICT di diversa impostazione e gestione, etc.).

Una delle principali problematiche è dunque proprio quella delle infrastrutture fisiche "di ultimo miglio". Per intervenire su tale questione, la RAM si sta impegnando a fondo - attraverso la citata intesa con ASSOPORTI, la presentazione di nuovi progetti a valere sul bando CEF, etc. -, nel tentativo di promuovere la concreta risoluzione delle diverse criticità riscontrate al livello locale, anche grazie ad un coordinamento delle azioni al livello nazionale.

Un ulteriore problema è poi, come sopra anticipato, quello delle infrastrutture virtuali di ICT, le cosiddette "infostrutture". I lavori dei gruppi di lavoro per il Piano evidenziano l'esistenza di numerosi - almeno cinque - sistemi operativi che intervengono in modo verticale sulle operazioni portuali: PMIS delle Capitanerie di Porto, AIDA dell'Agenzia delle Dogane, PLN - Piattaforma Logistica Nazionale di Uirnet, le PCS - Port Community System al livello locale, i sistemi logistici PIL e PIC delle ferrovie. E' ormai sufficientemente chiaro che occorre un collegamento orizzontale tra tali importanti ed efficienti piattaforme, che ne consenta un fluido interfaccia a favore dell'interoperabilità dei sistemi logistici non soltanto al livello terrestre ma anche e soprattutto nella dimensione del collegamento tra mare/fiume e terra (intesa come strada e ferrovia). Un tale coordinamento orizzontale potrebbe raccogliere, coordinare e standardizzare - come evidenziato nello schema che segue - almeno il 70% dell'operatività complessiva, lasciando poi che il restante 30% possa essere regolato singolarmente ed autonomamente al livello locale.



La RAM, su questo tema, può essere uno dei protagonisti della elaborazione e della costruzione di questo PCS al livello nazionale e locale. E ha già iniziato questo percorso, attraverso la presentazione di due importanti proposte progettuali a valere sul prossimo bando CEF e, anche considerando la dimensione economica dei progetti necessari - ndr. si tratta di "milioni" di Euro più che di "miliardi" di Euro - mediante incontri con operatori pubblici e privati in grado di contribuire alla realizzazione di questo importante programma di attività.

Giungo allora al quarto punto delle annotazioni proposte: l'importanza delle strategie finanziarie.

Per intervenire con decisione su tutti gli aspetti cruciali sopra evidenziati - dando per scontato che sugli assi e sui nodi si intervenga ovviamente per linee di programmazione nazionali più marcate - occorre affiancare alle competenze tecniche e di pianificazione opportune capacità di programmazione finanziaria, anche al fine di raccogliere sotto una unica progettualità le diverse fonti finanziarie oggi disponibili (programma CEF/MoS, fondi strutturali, finanziamenti della BEI, fondo "Junker", etc.).

Occorrerebbe prevedere il coordinamento di un gruppo di lavoro che, a partire dagli strumenti di programmazione infrastrutturale nazionali e comunitari esistenti, vada a costruire la fattibilità tecnico-finanziaria dei progetti intorno alle esigenze riscontrate sul territorio, coinvolgendo i diversi attori operativi e finanziari di volta in volta più adeguati alla singola iniziativa considerata.

Sulla base di tali considerazioni, la RAM sta ipotizzando una possibile futura collaborazione con la Cassa Depositi e Prestiti, finalizzata a creare condizioni progettuali tecniche e finanziarie concrete ed efficienti nello specifico delle infrastrutture "di ultimo miglio", per perseguire l'efficientamento del sistema logistico complessivo nazionale (strada, ferro, mare, fiume, aereo). L'idea è quella di garantire con le risorse nazionali la valorizzazione delle numerose opportunità finanziarie al livello internazionale, garantendo nel contempo il coordinamento dei progetti locali con una regia di livello nazionale.

Una ultima considerazione, infine, per il Mezzogiorno e le Isole. L'occasione della riprogrammazione dei fondi strutturali per le cinque regioni obiettivo convergenza rappresenta un utile e irrinunciabile volano per la ripresa dello sviluppo in queste aree del Paese. Proprio all'interno del Piano e delle numerose riflessioni in esso contenute, si ritiene che questi fondi possano collocarsi come fondamentale strumento per concretizzare le necessarie e conseguenti azioni operative locali.