



L'economia del mare

# Il “piano Marshall” dei porti 4,5 miliardi per trasformarli in piattaforme logistiche

MASSIMO MINELLA

Il ministro Giovannini:  
“Con il Pnrr colleghiamo  
al sistema ferroviario  
nazionale e  
internazionale 9 scali  
e 11 centri intermodali.  
Abbiamo istituito il tavolo  
del mare per recuperare i

ritardi degli ultimi 10 anni”  
**S**ono i porti a spingere il Paese sulla rotta della ripresa. Con un “piano Marshall” da 4 miliardi e mezzo di euro, i moli della Penisola si candidano a trasformarsi in piattaforme logistiche per servire al meglio il cammino della merce e delle persone. Non è un caso che la somma delle “voci” che arrivano a comporre il più grande finanziamento

mai assegnato agli scali italiani comprenda anche una dotazione a Rfi per consentire di agganciare i moli ai binari, così da velocizzare gli spostamenti dei traffici e candidarsi così a competere con i giganti del Nord Europa. «Siamo di fronte a un investimento senza precedenti su porti e retroporti, infrastrutture fondamentali per la competitività del nostro Paese e snodi logistici cruciali per lo sviluppo delle attività mani-

Ritaglio Stampa ad uso esclusivo del destinatario. Non riproducibile



fatturiere e commerciali – spiega ad Affari & Finanza il ministro delle Infrastrutture Enrico Giovannini – Accanto agli investimenti sono state adottate riforme per la semplificazione della pianificazione urbanistica portuale, lo sviluppo della piattaforma digitale logistica nazionale, la realizzazione dello sportello unico doganale».

Giovannini ha affidato alla struttura tecnica di missione, formata da una quindicina di docenti universitari e coordinata da Giuseppe Catalano, la messa a punto di un progetto che riunisce le varie voci di finanziamento e le indirizza secondo le esigenze mirate di ogni realtà. A beneficiarne sono le 15 autorità di sistema portuale nate dalla riforma Delrio a cui saranno direttamente destinati poco meno di 3 miliardi e mezzo di euro. A integrare questa provvista ci saranno però altri interventi, a cominciare dall'infrastrutturazione delle Zone economiche speciali, tutte concentrate al Sud, (300 milioni di euro) all'interno delle quali dare valore aggiunto alla merce, non solo movimentandola celermente, ma anche facendola fermare e lavorandola. A Rfi vengono invece assegnati direttamente 337 milioni per collegare i porti alla rete nazionale attraverso il cosiddetto "ultimo miglio" per consentire ai treni di arrivare fino alle banchine dei porti e da qui ripartire carichi di merce.

La strada da compiere, da questo punto di vista, è ancora lunga, visto che oggi l'Italia non arriva nemmeno al 15% di merce in container trasportata via treno. L'impe-

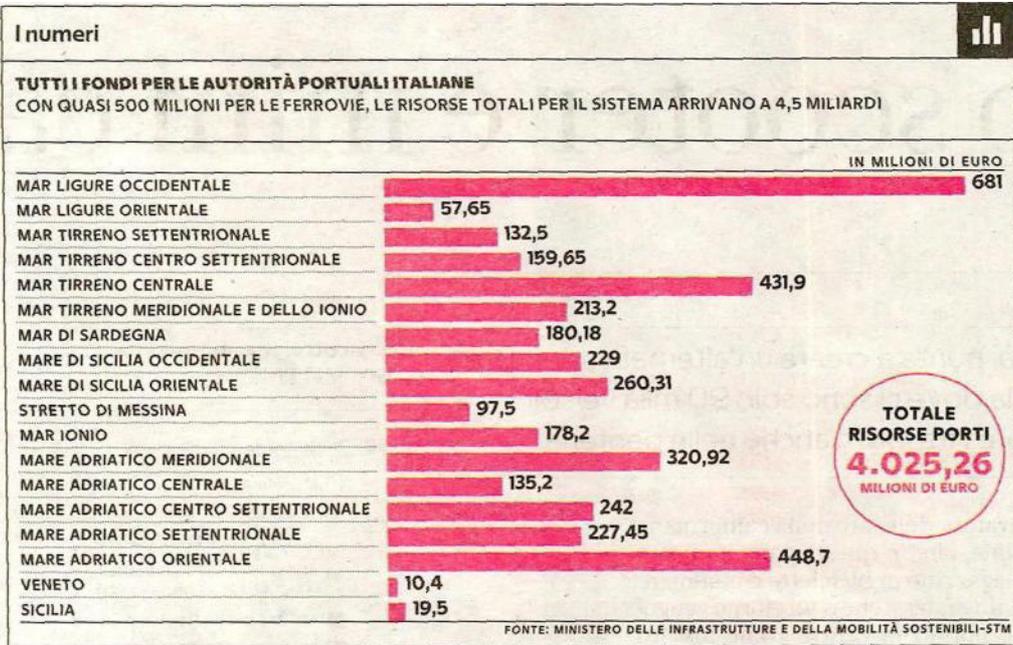
gno con l'Europa è però di arrivare al 30% entro il 2030 e il piano del ministero getta quindi le basi per raggiungere questo obiettivo. E' quella "cura del ferro", lanciata proprio dall'allora ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che punta a concretizzarsi nell'arco di qualche anno. In particolare il progetto si focalizza sui porti del Sud (Augusta, Brindisi, Gioia Tauro, Taranto), ma coinvolge anche Ravenna e Vado Ligure.

La quarta voce si apre ai territori, anche in chiave di recupero urbano e di turismo, assegnando 470 milioni di euro con il Pac-Programma azione e coesione Infrastrutture e Reti che individua quattro assi tematici: digitalizzazione della logistica, recupero dei waterfront, accessibilità turistica e green ports, con reti di alimentazione delle navi ferme in banchina attraverso energia elettrica proveniente da fonti rinnovabili. Totale dei finanziamenti, 4 miliardi e mezzo di euro (4,494) più della metà dei quali destinati agli scali del Sud (55%).

«Ci muoviamo in un quadro coerente con l'allegato al Def 2021 – commenta il professor Giuseppe Catalano – ma l'azione imposta dal ministro Giovannini è una vera svolta metodologica, oltretutto con una grande attenzione al Sud, anche attraverso le zone economiche speciali che danno valore aggiunto alla

merce». L'obiettivo resta quello di dare vita a un sistema portuale che possa essere realmente competitivo a livello europeo, con porti connessi attraverso le infrastrutture, soprattutto ferroviarie, alle reti transnazionali. Non si punta, quindi, solo alla crescita dei traffici, che garantiscono maggiori entrate di Iva per la merce in importazione, ma rischiano di soffocare le città e i territori, se non adeguatamente attrezzati a reggere il carico dei traffici crescenti. Il sistema fa leva sui due terminali marittimi del Tirreno (Genova) e dell'Adriatico (Trieste), collegati con una rete che si amplia rispettivamente a Savona, Spezia e Livorno e a Ravenna e Venezia e scende fino a valorizzare gli scali del Sud, come Gioia Tauro, specializzato nel transhipment, e la Sicilia. E' questo sistema, in sostanza, che deve diventare soggetto concorrente non al proprio interno, spostando un armatore da un porto all'altro della Penisola, ma nei confronti dei grandi sistemi mediterranei e nordeuropei. «Con il Pnrr colleghiamo 11 porti e 9 centri intermodali al sistema ferroviario nazionale e internazionale, che sia giungono agli investimenti che connettono l'Italia al resto d'Europa attraverso le reti Ten-T – chiude il ministro Giovannini – Per recuperare i ritardi accumulati negli ultimi dieci anni di scarsi investimenti e definire ulteriori interventi abbiamo istituito il Tavolo del Mare, un luogo di discussione permanente per identificare soluzioni condivise con le autorità di sistema e le capitanerie, le associazioni della logistica, dei terminalisti, degli armatori, degli ormeggiatori e i sindacati».

Un'immagine del Porto di Genova: i maggiori investimenti andranno all'autorità del Mar Ligure Occidentale



**Enrico Giovannini**  
Ministro delle infrastrutture

**4,5**

**IL PIANO**

Gli interventi assicurano alla rete portuale italiana 4,5 miliardi di euro

**55**

**IL SUD**

La percentuale di interventi nel Sud del Paese arriva al 55 per cento