

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Mercintreno, porti centrali per l'Eden ferroviario prospettato dal Pnrr

Nicola Capuzzo · Friday, October 15th, 2021

Roma – Nell'era del covid-19, l'attenzione e le risorse che il Pnrr – Piano nazionale di ripresa e resilienza ha concesso al settore ferroviario non poteva non essere il fil rouge della tredicesima edizione di Mercintreno, fra gli appuntamenti più importanti per il cargo su rotaia.

Di un "Italia modello a livello europeo" ha parlato, per questa ragione, Maurizio Castelletti, funzionario della Direzione generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea, che ha spiegato come Bruxelles stia "valutando se prolungare a tutto marzo il regolamento che in Europa ha consentito di abbattere il costo dei pedaggi per stimolare la modalità ferroviaria". Un tema centrale per gli ambiziosi obiettivi dell'Ue che vuole arrivare nel 2050 al 50% di quota merci su ferrovia: "Sarà decisivo capire – ha concluso Castelletti – come armonizzeremo rete e norme nei prossimi 10 anni, come lavoreremo sulla convivenza coi passeggeri e miglioreremo i nodi fra rete e terminal".

La "necessità di un approccio coordinato" è centrale anche per Vera Fiorani, amministratore delegato di Rfi, "tanto più per chi come noi ha una quota del 53% del traffico merci afferente a rotte internazionali. Senz'altro aiuterà in questo senso il processo di digitalizzazione che stiamo continuando a portare avanti, mentre sul fronte del potenziamento della rete, oltre alla prosecuzione del lavoro su sagoma, moduli e capacità, stiamo lavorando al miglioramento delle connessioni di 13 porti e 10 interporti".

Un focus particolare quello dedicato quest'anno da Mercintreno al rapporto fra rete ferroviaria e porti, con gli interventi antitetici di Zeno D'Agostino e Pasquale Legora De Feo. Il primo, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Trieste, lo scalo italiano con il maggior tesso di merce movimentata su ferro, ha sottolineato come il 2021 stia facendo segnare, in tal senso, numeri simili al 2019 (9.700 treni/anno), "al netto del fatto che dal 2020 la Ferriera di Servola si è ridimensionata, segno che tutte le altre merceologie sono in crescita. Le prospettive, con l'adeguamento di [stazioni già esistenti](#) come quella di Aquilinia, sono ottime. Certo, molto lo si deve al gran lavoro fatto dall'ente con l'istituzione di una direzione apposita. Un'iniziativa che forse andrebbe replicata a livello nazionale, possibilmente col coordinamento di Rfi, che se avesse una struttura stabile deputata al dialogo con i porti potrebbe valorizzarne al meglio le potenzialità e soddisfarne le esigenze".

Contraltare di Legora De Feo, vicepresidente di Fise Uniport e ad di Conateco, terminal container di Napoli: “Il sud è un altro paese. Fra Napoli e Salerno, un milione di Teus circa, non si muove nulla su rotaia. Manca un’analisi degli asset e del fabbisogno e l’ultimo miglio è una chimera, tanto che a livello associativo stiamo lavorando ad una proposta al riguardo da sottoporre al Governo”.

Il tema però è sentito anche nel nord Italia, come evidenzia la relazione di Antonio Tieri, presidente di Fercargo Manovra e direttore generale di Erf – Esercizio Raccordi Ferroviari di Venezia: “È abbastanza significativo che su oltre 25 miliardi di euro che il Pnrr destina alla ferrovia non ci sia nulla per l’ultimo miglio, si rischia di avere un potenziamento forte della rete e della movimentazione mantenendo del tutto inalterata la strozzatura di ultimo miglio attuale. Forse sarebbe il caso di pensare ad un ferrobonus dedicato alla manovra”.

E se Guido Nicolini (presidente Confetra), Guido Gazzola (vicepresidente Confrtrasporto) e Giancarlo Legnani (presidente Fercargo) toccano macro problematiche di sistema (rispettivamente: necessità di effettuazioni delle manutenzioni sulla rete in continuità operativa, scarsità di macchinisti, esigenza di un intervento normativo sulla dinamica del costo dell’energia), l’intervento di Tieri apre il capitolo delle criticità ‘puntuali’ del Pnrr.

In tale direzione è andato Alberto Lacchini, presidente di Fercargo Rotabili, sostenendo che i 300 milioni stanziati per l’adeguamento dei mezzi all’Ertms (proprio oggi il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili ha annunciato lo stanziamento anticipato di risorse a favore di Rfi per accelerarne l’implementazione a livello di rete) non siano “sufficienti. Serve circa un miliardo per l’intero parco rotabili e il timore, nel settore cargo, per il quale l’upgrade in questione rappresenta una voce di costo secca senza ritorni di produttività, è che ad assorbire il grosso saranno i passeggeri. Restano inoltre irrisolte molte altre criticità su cui il Pnrr avrebbe potuto incidere con semplici misure di sburocratizzazione (anche a livello europeo la superfetazione è di casa, per non dire della mancanza di una regia unica che continua e continuerà a creare difformità importanti sulle varie reti) e potenziamento di organici, in primis di Ansfisa”.

Che l’Agenzia per la sicurezza sia destinata a uno sforzo considerevole negli anni a venire lo conferma anche il direttore generale Pier Luigi Giovanni Navone: “nei prossimi anni contiamo di dover autorizzare 6.700 nuovi veicoli, che è un numero fuori dall’ordinario, è chiaro che saremo chiamati a un impegno straordinario rispetto alle risorse normalmente a disposizione. Quanto all’Ertms, però, non concordo: magari l’aumento delle tracce non sarà rilevante, ma credo che anche per il cargo gli investimenti sulla sicurezza della rete abbiano un ritorno, se non altro indiretto”.

E se anche per Maria Giaconia, amministratore delegato di Mercitalia Rail, esiste “il rischio che lo sforzo intrapreso a livello italiano ed europeo sul potenziamento della rete non sia accompagnato da un proporzionale impegno su ultimo miglio e adeguamento delle imprese destinate ad operarvi”, pure per Enrico Pujia, direttore generale Infrastrutture e Trasporto Ferroviario del Mims, le forze a disposizione dell’amministrazione sono un tema centrale: “La Direzione ha 41 dipendenti, parte in part time, e 5 dirigenti, stiamo lavorando pancia a terra, perché le misure disposte dal legislatore a sostegno del comparto sono imponenti, ma lo sono anche le esigenze di attuazione, senza dimenticare la mai facile interlocuzione con Bruxelles, attenta anche in questi tempi, al discorso aiuti di Stato”.

Le rotaie del Pnrr, insomma, luccicano, ma – è sensazione unanime nel settore – occorrerà stare attenti a non abbagliarsi.

Andrea Moizo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, October 15th, 2021 at 9:35 am and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.