

# SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Sei in Home » Porti » A Livorno Toninelli prova lo 'scavalco' dell'impasse delle banchine e promette la cabina di regia centralizzata

24/05/19 16:23

## Porti

### A Livorno Toninelli prova lo 'scavalco' dell'impasse delle banchine e promette la cabina di regia centralizzata

**Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti sigla con la Regione Toscana l'accordo per realizzare il collegamento ferroviario del porto labronico col Corridoio Scandinavo-Mediterraneo e lancia le nuove sfide del sistema portuale e dei trasporti italiano al summit di ESPO**



#### Dal nostro inviato

**Livorno** – Esulta dalla sua personale pagina di Facebook il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Danilo Toninelli, sceso in Toscana “per portare due bellissime notizie: a Livorno ho firmato l'accordo per la realizzazione dei collegamenti ferroviari tra il porto e il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: un'infrastruttura fondamentale per la logistica, che rilancerà lo scalo marittimo livornese e l'economia della città. A Empoli, grazie allo Sblocca cantieri, vedrà la luce con

un anno di anticipo un'opera che riguarda i pendolari della ferrovia Siena-Empoli. Si tratta di piccole-grandi infrastrutture che miglioreranno la vita di tantissimi cittadini” spiega dal social, col consueto entusiasmo, il politico cremonese che potrebbe passare alla storia come titolare del 'dicastero-ponte', parola ricorrente nelle circostanze che lo riguardano: dal crollo del Morandi, solo due mesi dopo il suo insediamento, all'affidamento al Prof. Ponti della delicata (e molto discussa e controversa) missione dell'analisi ACB sulle Grandi Opere.

Lo scavalco della ferrovia Tirrenica, opera necessaria per poter collegare lo scalo portuale di Livorno con l'Interporto Vespucci di Guasticce, nel comune di Collesalveti, si farà, come sancisce la firma apposta - nella sala Mascagni del Teatro Goldoni, in occasione della 16esima ESPO Conference - dal ministro delle Infrastrutture e trasporti Danilo Toninelli, dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, dall'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile, dal commissario straordinario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Pietro Verna e dal presidente dell'Interporto Vespucci Rocco Guido Nastasi.

L'opera avrà un costo di 27 milioni di euro e sarà realizzata grazie a finanziamento da 20,2 milioni (maggiore rispetto al contributo di 17 milioni in precedenza annunciato) della Regione Toscana, di 4,3 milioni da parte di RFI (Contratto di Programma 2017-2021) e di 2,5 milioni del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e dovrebbe essere ultimata nel 2022. A Livorno verrà realizzato un

tratto di binario lungo 1,5 km (360 metri realizzati su un viadotto costituito da 15 campate), che sovrappasserà la linea ferroviaria Tirrenica Pisa-Roma presso la stazione di Livorno Calambrone.

L'ampio accordo siglato riguarda più in generale il trasporto di merci in Toscana, con altre tre opere finanziate: collegamento ferroviario fra Interporto Vespucci e le linee Collesalveti-Vada e Pisa-Firenze; adeguamento a sagoma PC/80 di tutte le gallerie dell'Appennino tosco-emiliano presenti lungo la linea ferroviaria Prato-Bologna: delle gallerie dell'Appennino tosco-emiliano sulla linea Prato-Bologna; revisione dei collegamenti ferroviari con nuovo allaccio per il porto di Piombino.

Dal suo canto l'AdSP si impegna a contribuire all'aumento dei traffici via ferro da e per il porto (con lo scopo di raggiungere gli obiettivi fissati dalla Comunità Europea di trasferire su ferro entro il 2030 il 30% dei traffici merci con percorrenze superiori ai 300 km e il 50% entro il 2050).

Ma è sull'ampio palcoscenico del Goldoni che Toninelli ('scortato' dal sindaco di Livorno, Filippo Nogarin, 'compagno' di Movimento politico) interviene con una performance a tutto campo, concludendo idealmente la serie di dichiarazioni - tutte improntate al rilancio della portualità toscana attraverso una serie di sfide infrastrutturali da cogliere (a cominciare da quella sull'ambizioso progetto della Darsena Europa) - aperte dai saluti istituzionali del presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e da quelli del commissario straordinario dell'AdSP, Amm. Pietro Verna, che hanno ringraziato in particolare l'ambasciatore del Qatar Abdulaziz bin Ahmed Al Malki Al Jehani, per nobilitare, con la propria presenza, l'importanza della convention.

"La scelta di Livorno per ospitare questo evento conferma l'interesse di un Paese come l'Italia a discutere e confrontarsi sui temi cardine della conferenza: le reali prospettive dei porti europei.

L'Europa è il perno della rete commerciale mondiale: 28 Stati Membri, quasi 1.000 porti marittimi commerciali dai quali si genera l'1% del PIL dell'intera Unione e 2,2 milioni di addetti diretti, e il continente dal quale provengono le prime tre maggiori compagnie mondiali di navigazione (*Toninelli si riferisce ai soli container, ndr*) e che – tra rotte transoceaniche, mari del nord e Mediterraneo – è da sempre la patria della portualità e dei traffici marittimi.

Abbiamo condiviso fin da subito i principi che ispirano la politica europea dei trasporti e della navigazione: competitività, innovazione tecnologica, centralità delle infrastrutture logistiche, sostenibilità ambientale. E siamo anche consapevoli che i traffici marittimi commerciali e la portualità rappresenteranno sempre più un terreno su cui misurarsi e dove gli interessi degli Stati Membri non sempre coincidono, così come non lo fanno le posizioni tra questi e le Istituzioni europee come dimostrano le delicate vertenze sul Regolamento per l'accesso ai servizi portuali, il Regolamento sugli Aiuti di stato, gli incentivi per le Autostrade del mare, su cui ogni Stato membro ha aperto un dialogo intenso con la Commissione per far valere le proprie specificità".

Il ministro poi passa a 'dare i numeri' (alcuni dati infatti 'grossi' non trovano riscontro in altre analisi di settore).

"Il raddoppio del Canale di Suez ha determinato un aumento della tipologia e dei volumi di traffico arrivato nel Mediterraneo dove transita il 20% del traffico marittimo commerciale mondiale e il 25% dei servizi di linea container e dove negli ultimi 20 anni le merci movimentate hanno registrato un aumento del 500%.

L'esigenza di arrivare su tutti i mercati ha fatto crescere il numero delle destinazioni toccate dalle navi e costretto ad avviare piani di modernizzazione delle infrastrutture esistenti per accogliere navi sempre più grandi. Il regolatore pubblico si trova stimolato su tre diverse esigenze: l'ampliamento delle superfici disponibili per lo sbarco/imbarco e la sosta dei contenitori, con le relative opere marittime di difesa; l'approfondimento dei fondali; il potenziamento delle vie d'accesso stradale e ferroviarie e la modernizzazione delle infrastrutture immateriali.

Questo terzo punto consente di avvicinare i nostri porti alle principali reti europee di trasporto; lo sviluppo delle reti TEN-T ha favorito le connessioni interne tra Stati Membri, avvicinando diverse aree di sviluppo, ma oggi sentiamo la necessità di porci anche il tema delle connessioni tra l'UE e i mercati globali, a cominciare da Asia e Nord Africa.

In tale quadro si inserisce il miglioramento dei rapporti con la seconda economia mondiale che ha avviato una decisa penetrazione nei terminal mediterranei concentrando investimenti in Grecia, Turchia, Israele e Spagna. Per la Cina, il Mediterraneo è crocevia tra mercati europei e Nord Africa; il 60% del commercio cinese avviene via mare, il Paese è leader mondiale del trasporto su nave con il 35% del traffico container.

Il Governo, sottoscrivendo il Memorandum del 23 marzo scorso, ha voluto riaffermare che i porti italiani fungono da terminale privilegiato della Via della Seta marittima impegnandosi a promuovere lo sviluppo di progetti bilaterali di collaborazione, sviluppare

l'interoperabilità delle infrastrutture (porti e telecomunicazioni), facilitare investimenti e commerci reciproci, pervenire ad un coordinamento delle politiche fiscali, esplorare la possibilità di collaborazione nella formazione di risorse umane con l'obiettivo di valorizzare le produzioni e aprire spazi di mercato all'economia italiana. Se Trieste e Genova, per la loro posizione geografica, sono i principali porti per l'arrivo delle merci provenienti dal Far-east, Livorno e altri possono giocare un ruolo fondamentale.

La Cina non ha ignorato il ruolo strategico che la posizione geografica dell'Italia garantisce ai porti quali piattaforma di distribuzione dei beni provenienti dall'Asia e di raccolta delle merci europee da distribuire sul mercato globale. La nuova Via della Seta è una grande opportunità per noi europei, ma deve diventare anche una grande sfida: non essere considerati da Pechino solo 'mercato' ma anche 'partner' attraverso coesione territoriale infrastrutturale, logistica e innovazione. L'Italia deve continuare a puntare sui suoi asset di eccellenza: Short Sea Shipping e traffico rinfusiero.

Ma il Mediterraneo è anche un grande mercato del trasporto persone e delle crociere; siamo leader in Europa per le Autostrade del Mare. Sono 37 milioni i passeggeri che il sistema dei trasporti via mare, crociere e traghetti muove, mercato enorme che dobbiamo farci trovare pronti ad accogliere.

Continuiamo a puntare con forza sui porti 'core' come fulcro delle nuove Autorità di Sistema Portuale ove concentrare risorse pubbliche sulle connessioni materiali e immateriali: accessibilità via mare (dragaggi), via terra (ultimo miglio ferroviario), tecnologia e semplificazioni sulle operazioni di controllo e sdoganamento merce (fast corridor, pre-clearing, fascicolo elettronico)".

Il ministro a parole mostra di avere nitide le urgenze da implementare.

"Per i dragaggi vi sono iter amministrativi bloccati e interventi fermi da anni. Stiamo lavorando con il Ministro Costa per semplificare le procedure e accelerare i tempi e per rendere maggiormente connessa la nostra logistica, ridurre le esternalità negative e dedicare una rinnovata attenzione per le connessioni immateriali: implementare un sistema di controlli digitalizzati e smistamento merci moderno, rapido e tecnologicamente avanzato.

L'Agenzia delle Dogane sta già svolgendo un importante lavoro di digitalizzazione della catena logistica attraverso l'implementazione dello Sportello Unico Doganale (che accorpa in un unico front office tutti i 133 controlli sulla merce in capo a 13 diverse pubbliche amministrazioni), del fascicolo unico elettronico, dei Fast Corridor stradali, ferroviari ed intermodali e delle operazioni di sdoganamento a mare. Vogliamo potenziare le operazioni di sdoganamento a mare perché riducono tempi di stazionamento delle merci nei terminal di sbarco, contraggono i costi del ciclo import/export e decongestionano i modesti spazi a disposizione per lo stoccaggio delle merci.

Per i collegamenti di ultimo miglio ferroviario stiamo portando avanti un importantissimo lavoro con RFI; ancora molti porti hanno limiti enormi dovuti alla loro scarsa accessibilità via terra.

Le ferrovie devono tornare protagoniste nei porti grazie alla condivisione di una strategia con RFI che ci porterà a individuare e coordinare insieme le scelte di intervento sui collegamenti di ultimo miglio ferroviario. La spesa di RFI per l'obiettivo nel quinquennio 2019/2023 è 1,2 miliardi di euro.

Passa necessariamente dalla semplificazione la crescita dei traffici e lo sviluppo delle infrastrutture necessarie per mettere i nostri scali nelle stesse condizioni dei competitor europei e internazionali. I porti, realtà dinamiche, devono poter correre con meno norme ma più chiare, a maggior agilità amministrativa. Cominceremo a vedere novità con le prossime modifiche al Codice degli appalti che stiamo apportando col decreto Sblocca Cantieri, ove lavoriamo per evitare queste situazioni.

I soldi pubblici ci sono ma non vengono utilizzati nei tempi giusti e ciò accade per eccessiva frammentazione legislativa e amministrativa, chiamatela pure burocrazia. Noi la vogliamo semplificare, vincere quella malattia che io chiamo 'firmite' – è *realmente il buffo neologismo coniato dal ministro, ndr* – ovvero la paura di firmare perché vi sono dubbi di interpretazione e vi possono essere conseguenze a livello giudiziale per il firmatario.

Sono certo che vinceremo la guerra dell'intermodalità attraverso i porti e interporti, altrimenti saremo battuti da chi ci fa concorrenza; questo è uno dei punti di forza del nostro contratto di governo, ma se cooperiamo tutti insieme saremo vincenti.

È inutile veder crescere i numeri di un porto core se poi se ne perdono in altri porti. Il sistema portuale è già oggi e sarà sempre centrale nella politica di questo governo; è fondamentale per fare sistema avere una cabina di regia presso il ministero che ascolti i presidenti di AdSP, solo così possiamo rilanciare le portualità italiana ed europea nel mondo" conclude Toninelli.