

Porti

I collegamenti con Rfi e la riduzione delle emissioni degli scali —p.4

Ai porti una dote di 4 miliardi, in prima fila Genova e Trieste

Logistica. Il potenziamento delle tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi migliorerà i collegamenti tra i ricchi mercati europei e gli scali dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico

Marco Morino

«I circa 4 miliardi previsti dal piano sui porti è una cifra che non si è mai vista». Parole pronunciate dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, lo scorso 20 maggio in audizione alla Camera. Breve riepilogo: allo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi, il Pnrr assegna 3,8 miliardi di euro. In questa cifra sono compresi un ampio ventaglio di interventi. Si va dal potenziamento dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale (porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno), all'aumento dell'accessibilità marittima nei porti (tra cui Vado Ligure, Ravenna e Taranto). Dall'elettrificazione delle banchine, alla valorizzazione del ruolo delle Zone economiche speciali (Zes) vicino alle aree portuali nel Sud, fino a specifici interventi previsti per i porti di Genova (500 milioni per la nuova diga foranea, di cui si prevede la nomina di un commissario straordinario) e Trieste (400 milioni per lo sviluppo del porto e del suo sistema logistico). Previsti anche interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud, anche in chiave turistica per la navigazione da diporto.

Genova e Trieste meritano una riflessione a parte, perché all'interno del Pnrr assumono un ruolo di particolare rilevanza per la logistica italiana e il traffico delle merci. La

seconda componente della Missione 3 è incentrata sul settore dell'intermodalità e della logistica. In particolare, si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste). Il Pnrr prevede che nel Nord Italia siano potenziate, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci, le tratte ferroviarie Milano-Venezia (4,6 miliardi), Verona-Brennero (900 milioni) e Liguria-Alpi (4 miliardi), migliorando così i collegamenti d'Olttralpe con i porti di Genova e Trieste, che rivestono una grande importanza per la connettività con i traffici esterni.

Nel caso del porto ligure parliamo del corridoio Genova-Rotterdam, che ha nella galleria ferroviaria del Terzo valico il suo naturale completamento, in direzione sud e quindi verso il Mediterraneo, di un asse lungo circa 4mila chilometri che abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa. Nel caso del porto di Trieste siamo in presenza di uno scalo dove la vocazione ferroviaria e l'integrazione logistica tra la modalità marittima (nave) e il trasporto su ferro (treno) sono già fortissimi. E anzi ha continuato ad ampliarsi anche nel periodo della pan-

demia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di un nuovo servizio ferroviario verso Norimberga in Germania.

A Rete Ferroviaria Italiana (Rfi, Gruppo Fs) spetta la grande responsabilità di realizzare le opere del Pnrr in tempo utile, come fattore di successo dell'economia e della competizione e per questo occorrono processi autorizzativi più snelli. Intanto Rfi è impegnata da tempo, con propri investimenti, sia a Genova sia a Trieste. L'ambizione del Gruppo Fs, ora sostenuta anche dal Pnrr, è di trasformare entro il 2024 Genova e il suo porto nel cuore logistico d'Europa. Il Gruppo Fs ha previsto 13,4 miliardi di investimenti per potenziare i collegamenti del sistema portuale di Genova e di tutta la Liguria con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Di particolare rilevanza il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico e il porto storico di Genova, per velocizzare l'ingresso e l'uscita dei container spediti via treno. A Trieste i treni merci annui sono saliti dai 6mila del 2015 ai 10mila del 2020. Rfi è già impegnata in una serie di investimenti nell'area portuale di Trieste, tra cui il potenziamento della stazione Campo Marzio, la principale infrastruttura a servizio del bacino portuale a ridosso delle banchine di carico e scarico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DOMANDA
**GLI INVESTIMENTI PER I PORTI
DELLE ZES DEL CENTRO-SUD**

**Quali sono gli investimenti
previsti dal Pnrr per gli
interventi infrastrutturali
nelle aree portuali delle
Zone economiche speciali
(Zes) del centro-sud della
penisola?**

Ecco gli interventi finanziati dal Pnrr per i porti delle Zes: porti di Vasto e Ortona (Zes Abruzzo, 62,9 milioni); porto di Salerno (Zes Campania, 136 milioni); porto di Manfredonia (Zes Adriatica Puglia-Molise, 89 milioni); porto di Taranto (Zes Ionica Interregionale Puglia-Basilicata); porti di Gioia Tauro,

Reggio Calabria e Villa San Giovanni (Zes Calabria, 111,7 milioni); porti di Augusta, Riporto, Sant'Agata di Militello e Gela (Zes Sicilia Orientale, 52,2 milioni); logistica portuale e molo di servizio (Zes Sicilia Occidentale, 60 milioni); porto di Cagliari (Zes Sardegna, 10 milioni).

Porto di Trieste.

Lo scalo giuliano è un caso virtuoso di logistica integrata: storicamente il porto di Trieste ha puntato sui collegamenti ferroviari come leva per la crescita



**Si punta a sviluppare un
sistema portuale
competitivo, collegato
alle grandi linee di
comunicazione europee**

