



mmp mobility press **magazine**

**Delrio e Cascetta a Civitavecchia per la "cura dell'acqua"
dopo la "cura del ferro"**

**Intervista a Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM.
Connettere l'Italia per una logistica sostenibile**

**Medeghini (Gruppo Brescia Mobilità): risultati e prospettive
per metro e sistema di mobilità integrata**

**Presentazione libro "Filobus in Unione Europea e Svizzera
2018"**

L'araba fenice del riequilibrio modale, Bridges Research

Numero 130 - 17 Gennaio 2018



Editoriale

Delrio e Cascetta a Civitavecchia per la "cura dell'acqua" dopo la "cura del ferro"

La "cura dell'acqua" dopo la "cura del ferro". La sintesi è fin troppo facile, ma quasi inevitabile dopo il successo dello slogan che ha costituito il marchio di fabbrica della gestione di Delrio al dicastero delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Delrio è stato coadiuvato in tutti questi anni dal lavoro di Ennio Cascetta, prima come responsabile della Struttura strategica di missione, e ora come amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, e ambedue sono intervenuti a Civitavecchia per "portare alla luce" (l'espressione è di Delrio) quanto si sta realizzando per l'economia del mare e il ruolo che il trasporto marittimo gioca per lo sviluppo di una logistica sostenibile.

La sede dell'Autorità portuale di Civitavecchia non è stata scelta a caso: la nuova Adsp, guidata da Francesco Maria di Majo, ha appena firmato un accordo e ottenuto un finanziamento europeo per un grande investimento sulla autostrada del mare tra Civitavecchia e Barcellona, una tra le più importanti del Mediterraneo.

Il progetto prevede due fasi, una che si concluderà nel 2019 e l'altra nel 2021, ma alla fine i due porti avranno banchine interamente dedicate al traffico Ro-Ro (merci) e Ro-Pax, accrescendo in maniera esponenziale le capacità di sviluppo del traffico.

Il titolo del convegno era "Le Autostrade del Mare per Connettere l'Italia", ma in realtà il senso – lo ha spiegato bene Cascetta – era porre quasi su due piatti di una bilancia il

contributo delle autostrade del mare allo sviluppo di una logistica sostenibile, cioè all'obiettivo principale del piano di "Connettere l'Italia", e – dall'altro lato – quanto gli investimenti, i provvedimenti e le azioni di "Connettere l'Italia" siano strate-

gici e importanti per lo sviluppo dell'economia del mare.

"Connettere l'Italia" è il documento quadro di strategia complessiva con orizzonte 2030 che impegna risorse per investimenti per oltre 100 miliardi di euro, prevede oltre 100 progetti di interventi infrastrutturali o tecnologici, un elenco di altre 100 azioni di semplificazione, innovazione, incentivi temporanei a sostegno dello scambio modale. E' il piano più ambizioso che questa legislatura e la gestione del ministro Delrio lascia in eredità, e per il quale è necessario garantire la continuità, per consolidare risultati che – nel settore – sono stati notevoli, e che hanno riguardato le ferrovie, i trasporti marittimi e – in particolare – le autostrade del mare, l'organizzazione dei porti, la ripresa degli investimenti nel rinnovo del parco rotabile nel trasporto pubblico locale dopo anni di drammatico stallo.

Alcune cifre significative, relative solo all'andamento dei traffici delle merci nel periodo 2014-2017, cioè gli ultimi tre anni; il traffico ferroviario è cresciuto dell'11%, quello autostradale del 12, il cargo aereo del 28% e, infine, il contributo dell'economia del mare: il traffico marittimo è cresciuto del 7,1%, i container dell'8,9%, ma il traffico Ro-Ro o



delle autostrade del mare nello stesso periodo ha registrato un + 20,7%, quasi tre volte in più del traffico container (anche in termini assoluti, il traffico delle AdM – con 101 milioni di tonnellate trasportate nel 2017 – ha quasi raggiunto quello dei container, pari a 119 milioni di tonnellate). Da sottolineare – come hanno insistito sia Delrio che Cascetta – che queste percentuali di crescita sono state realizzate in presenza di un PIL che, nello stesso periodo, è cresciuto del 3,5%, la media del settore dei trasporti realizza una crescita di 3-4 volte superiore, un segno che il saldo è positivo anche in relazione al contributo alla ripresa economica che il nostro Paese ha registrato negli ultimi anni.

Che cosa troviamo nei due piatti della bilancia delle interazioni tra “Connettere l’Italia” e Autostrade del Mare?

Ridurre la serie di provvedimenti che compongono il quadro del documento allegato al DEF 2017 è sempre arbitrario, ma possono essere ricordate innanzitutto il contributo dei 54 milioni di euro di investimenti nelle infrastrutture portuali, di cui 10,3 per interventi specificati dedicati al settore delle AdM; gli interventi di semplificazione normativa e le innovazioni tecnologiche (nuova governance portuale; sportello unico doganale; digitalizzazione catena logistica); e, infine, gli incentivi per il trasporto marittimo, con 118 milioni di euro stanziati per il Marebonus, che si aggiungono al Ferrobonus e allo Sconto traccia a sostegno dello sviluppo del traffico ferroviario.

Il contributo delle Autostrade del Mare alla sostenibilità della catena logistica è ampiamente sottostimato già nelle dimensioni attuali, ma forse ancor più nelle prospettive di sviluppo, che possono essere di enorme interesse per il ruolo che ha l’Italia nel Mediterraneo.

L’Italia è praticamente il primo Paese per il traffico Ro-Ro e Ro-Pax nel mercato continentale, nella classifica dell’Europa a 28, è

in realtà preceduta dalla Gran Bretagna, ma non va dimenticato che quest’ultima è un’isola, basata soprattutto sul trasporto marittimo; in ogni caso, la media della crescita del traffico delle AdM in Europa è stata, negli ultimi tre anni, del 7,5% contro il 20,7% del nostro Paese.

Le Autostrade del Mare rappresentano in Italia un’offerta di 2 milioni di metri lineari di stiva che ogni settimana sono riempiti da camion o semirimorchi. Il contributo in termini ambientali è elevatissimo: in media, le navi riescono a sottrarre un camion ogni 11 che circolano sulle strade ogni settimana, il risparmio in termini di Co2 è calcolato in 680.000 tonnellate in meno, quanto una città di un milione di abitanti riuscirebbe a risparmiare se abbandonasse del tutto l’auto privata e si rivolgesse a forme di mobilità sostenibile.

Gli armatori navali italiani contribuiscono in maniera determinante alla logistica delle autostrade del mare: sono 772 i collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax offerti ogni settimana, gli armatori italiani rappresentano il 70% dell’offerta complessiva e le loro navi l’80% della capacità di stiva. “Sono numeri – ha sottolineato Cascetta – che potrebbero portare a dire che l’Italia è più una piattaforma logistica nel Mediterraneo per le autostrade del mare che per il traffico dei container; ma, al di là delle battute, rimane il grande impegno di sviluppare questo tipo di traffici verso le altre sponde del Mediterraneo (Egitto, Algeria, Tunisia, Marocco), dove i collegamenti risultano inadeguati rispetto alle potenzialità e dove il nostro Paese deve essere capace di cogliere le opportunità di sviluppo”.

Tali settori, che sono “importanti e strategici”, “vivono sotto traccia”, come ha sottolineato il ministro Delrio, che ha ricordato anche l’importanza del senso di trasmettere la “visione” che sta dietro il lavoro e l’impegno per una logistica e una mobilità sostenibile.

A.D.

Intervista

Intervista a Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM. Connettere l'Italia per una logistica sostenibile



**Ennio Cascetta,
Amministratore Unico RAM**

Finalmente il decreto attuativo del Marebonus è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Soddisfatto?

Molto. Il DM 176 del 13/09/2017 pubblicato sulla GU n. 289 del 12/12/2017 è una misura importante per favorire l'utilizzo delle Autostrade del mare, ci teniamo molto. Sposta dalla strada all'acqua migliaia di Tir al giorno, riducendo la congestione da traffico e l'inquinamento da emissioni in atmosfera. E' un trasporto più sostenibile sotto il profilo ambientale e sociale con meno incidenti. L'incentivo ha una dotazione di 128 milioni di euro e premia, appunto, l'utilizzo della via marittima rispetto a quella di terra per il trasporto delle merci. Inoltre rafforza e promuove una delle eccellenze italiane, ossia quella del RO-RO dove con 93,6 milioni di tonnellate all'anno siamo di gran lunga i primi in Europa. Il totale dei traffici delle Motorways of the Sea (MoS) corrispondono ad oltre il

10% dei veicoli merci-km equivalenti su strada che nel 2016 hanno circolato su autostrada nel nostro Paese.

Sia il Marebonus che il Ferrobonus, l'incentivo che stimola l'utilizzo della ferrovia per far viaggiare le merci, sono stati stru-

menti fortemente apprezzati dagli operatori e hanno contribuito a significativi incrementi del trasporto via mare e via rotaia. Gli incentivi – anche per effetto delle normative europee – hanno necessariamente un carattere temporaneo, ma recentemente Lei ha annunciato che sono allo studio progetti per un utilizzo “selettivo” di specifiche forme di incentivazione. È possibile saperne di più?

I risultati di Ferrobonus e Marebonus per il sistema sono e saranno concreti: dopo il via libera della Commissione Europea ottenuto a fine 2016, il Ferrobonus ha già visto la presentazione delle istanze e l'ok comunitario al prolungamento dell'autorizzazione fino al 2019. Ora inizieremo a lavorare sull'erogazione del Marebonus.

RAM si sta anche facendo promotrice, sia a livello nazionale che europeo, di iniziative di in-



centivazione smart, basate cioè su modalità di erogazione più sofisticate finalizzate a migliorare ulteriormente gli effetti di sviluppo della logistica sostenibile degli incentivi stessi.

Vorrei comunque sottolineare un dato poco noto e dalle grandi ricadute potenziali. Tra il 2014 e il 2016 il PIL italiano è cresciuto del 2 per cento. Bene, a questa crescita ha corrisposto un aumento del traffico merci molto più consistente: + 8,9% del cargo ferroviario, +11,3% del ro-ro, +7,3% dei container e +8,6% dei veicoli km in autostrade. Ancora più significativa è stata la crescita del ro-ro nei soli primi sei mesi del 2017, +9,8%.

Probabilmente alla crescita del Pil, che tutti ci auguriamo stabile ed intensa, il sistema della logistica dovrà rispondere con tassi di crescita 3-5 volte più sostenuti. Una sfida veramente impegnativa alla quale non possiamo farci trovare impreparati.

Lei è stato nominato lo scorso luglio amministratore unico di RAM. La battuta è facile: dopo il successo della “cura del ferro”, è ora arrivato il momento della “cura dell’acqua”?

Non dividerei le due cose, anzi: la mia nomina ad Amministratore Unico di RAM è avvenuta nel pieno della riforma dei porti e della logistica nazionale avviata dal Ministro Graziano Delrio, che sta spingendo il settore a operare secondo una strategia integrata e veramente multimodale – acqua, ferro, gomma e aria.

Parlare solo di Autostrade del Mare oggi sarebbe veramente riduttivo. Insomma cura del ferro e cura del mare sono da fare insieme per riequilibrare un sistema logistico troppo sbilanciato sulla gomma.

RAM è una società in house del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, con azionista unico il Ministero dell’Economia e delle Finanze. Finora RAM ha svolto un ruolo di supporto al MIT per lo sviluppo di partenariati e progetti di crescita dei trasporti marittimi nel quadro della pianificazione europea; con il nuovo assetto del MIT varato sotto la guida del Ministro Delrio e con la sua nomina, RAM cambia nome ed estende le sue attività. Possiamo dire che assume un ruolo centrale di “motore della pianificazione strategica” per le attività non solo portuali e marittime ma logistiche e infrastrutturali tout court?

E’ vero, RAM ha da pochissimo tempo cambiato nome: all’originale “Rete Autostrade Mediterranee” ha sostituito “RAM logistica infrastrutture e trasporti”. Il nome rispecchia l’ampliamento delle aree di competenza della società voluto dal Ministro Delrio e dal governo, descritto dal nuovo Statuto approvato in assemblea poche settimane fa. RAM si occuperà della costruzione di un osservatorio di dati sul sistema logistico che orienti azioni, progettualità, decisioni, ricoprendo anche un ruolo di segretariato tecnico del “Partenariato per la logistica e i trasporti” di nuova istituzione, chiamato ad analizzare e proporre politiche di intervento nel settore e a presentare ogni anno al Parlamento un rapporto sul suo stato di salute.

Nessuna sovrapposizione o addirittura invasione di campo rispetto al ruolo delle Direzioni generali?

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti



Assolutamente no. Anzi, svolgiamo e sempre più svolgeremo un'opera di aiuto, supporto e collaborazione delle strutture del Ministero. Insomma una vera società in house come accade per altri ministeri, dalla presidenza del consiglio all'ambiente, che non sottrae funzioni e responsabilità alle strutture ministeriali, ma fornisce un supporto tecnico adeguato alla complessità intrinseca del settore e all'ampliamento notevole delle competenze e delle funzioni che questo governo ha trasferito alle direzioni. Basti pensare alla abolizione della vecchia struttura tecnica di missione della Legge Obiettivo e al trasferimento di tutte le operazioni di istruzione e approvazione dei progetti infrastrutturali alle direzioni di competenza.

Anche il decreto correttivo della riforma portuale ha formalizzato nuove funzioni.

RAM svolgerà un compito di supporto e collaborazione con la Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema, fornendo gli strumenti di valutazione oggettivi e condivisi e una visione di sistema degli scenari della portualità italiana, grazie a un osservatorio che sarà strutturato in modo da organizzare ed elaborare una raccolta dati completa e aggiornata – che storicamente manca alla logistica italiana – che possa costituire una base utile per definire le possibili traiettorie evolutive del sistema logistico-portuale. Infine RAM andrà a supportare il processo di Pianificazione previsto nell'ambito del Nuovo Codice degli Appalti (DL 50/2016).

Quali sono i principali obiettivi che il sistema logistico e dei trasporti in Italia deve prefiggersi per il prossimo futuro?

Infrastrutture, semplificazione, incentivi per la "Cura dell'acqua" e "del ferro" sono le basi della strategia promossa dalla riforma per dotare la Penisola di una logistica sostenibile, resiliente, efficiente, a servizio del sistema economico

produttivo nazionale. Per la portualità questo si traduce in project review e project optimization – perché si punta su infrastrutture utili, snelle, condivise – in semplificazione di governance e procedure, nell'incentivo Marebonus. Un percorso di rinnovamento di cui già si vedono risultati significativi: da 24 Autorità Portuali a 15 Autorità di Sistema; dai Comitati Portuali ai Comitati di Gestione; è nata la Conferenza di Coordinamento, incaricata di compiere le scelte di indirizzo per la portualità italiana in tema di infrastrutture, programmazione, promozione, innovazione. Inoltre, il pre-clearing (o sdoganamento in mare) è stato attivato in 16 porti; sono stati implementati 19 fast corridors (possibilità di sdoganamento a destino utilizzando da alcuni porti corridoi di trasporto ferroviari e stradali controllati); per tempi e costi nei processi di import-export il nostro Paese nel 2016 ha raggiunto la prima posizione nel mondo, con un balzo significativo dal 38esimo posto occupato nel 2014. Non ripeto quanto già detto degli incentivi Ferrobonus e Marebonus, che portano avanti la best practice tutta italiana degli incentivi per la "Cura del ferro" e la "Cura dell'acqua" su cui tanto si lavora nell'ambito della riforma.

Tutto questo all'interno di quel progetto complessivo e di lungo periodo che con il Ministro Delrio abbiamo chiamato "Connettere l'Italia", ovvero una nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione anche per il trasporto merci e la logistica

La vera sfida che oggi abbiamo davanti è la continuità, ossia la capacità di pensare avanti nel tempo, attraverso un percorso intrapreso sulla base di scelte ampiamente condivise. La via imboccata - come stanno confermando tutti gli stakeholders privati e pubblici con cui ci stiamo confrontando, dagli operatori agli amministrazioni locali - è quella giusta; bisogna percorrerla con convinzione.

A.D.