

“Piano Colao per il rilancio di Italia 2020-2022”: tante idee ma vedremo in cosa di concretizzerà

Presentato il documento elaborato dal Comitato di esperti in materia economica e sociale, preseduto da **Vittorio Colao**, nominato dalla [Presidenza del Consiglio](#) per stilare un programma di proposte per favorire la ripresa economica del nostro Paese dopo l'uscita dalla fase più critica dell'emergenza sanitaria (in allegato) *Le Iniziative per il rilancio “Italia 2020-2022”* si articolano in **sei punti strategici**, uno dei quali rappresentato da **“Infrastrutture e Ambiente, volano del rilancio”**, parte che si occupa anche di trasporti e mobilità con un'attenzione particolare al rilancio dei porti e all'espansione della rete ferroviaria per il trasporto merci.

Le altre aree di intervento sono: Impresa e lavoro; Turismo, Arte e Cultura; Pubblica Amministrazione; Istruzione, Ricerca e Competenze; Individui e Famiglie.

Per quanto riguarda le **infrastrutture**, il documento ravvisa la necessità di identificare chiaramente quelle **“di interesse strategico”** – reti di telecomunicazioni, infrastrutture energetiche e per la salvaguardia dell'ambiente e per la messa in sicurezza del territorio, e infrastrutture di trasporto/logistica – e creare un presidio di esecuzione che garantisca la rimozione di ostacoli alla loro realizzazione attraverso leggi e protocolli nazionali non opponibili da enti locali. L'obiettivo è garantirne una rapida esecuzione, attraverso una **Unità di presidio** presso la Presidenza del Consiglio. A questa “unità”, dotata di pieni poteri di coordinamento tra i Ministeri competenti e decisione per i

prossimi 3 anni, verrebbero assegnati i seguenti compiti: analisi volta a consentire al Governo decisioni strategiche (in stretto coordinamento con settori individuati dall'Ue, per le logiche di funding e di priorità); segnalazione, sollecitazione e risoluzione (anche con poteri di sostituzione), in caso di reiterato ritardo o carenze organizzative; assistenza e consulenza ("buone pratiche", capitolati, bandi e atti tipo; etc.); assistenza nelle valutazioni tecniche (commissioni di gara, verifiche dell'anomalia dell'offerta, etc.); supporto tecnico ai provvedimenti del CIPE o di altri organi di direzione politica governativi: ad es., per monitorare lo stato di avanzamento dei procedimenti e delle opere, riattivare i lavori laddove necessario, e garantire l'accesso e l'utilizzo dei fondi europei.

Queste, nello specifico, le proposte dedicate al [settore Trasporti](#).

TPL, Trasporto privato e Ciclabilità nel Piano Colao

Per quanto riguarda i Trasporti, il documento indica la necessità di incentivare il **rinnovo del parco mezzi del Trasporto Pubblico Locale (TPL)** verso mezzi a basso impatto (es. ibrido, elettrico, biocombustibile, ...); incentivare il **rinnovo dei mezzi pesanti privati** con soluzioni meno inquinanti; pianificare investimenti e finanziamenti a favore della **Ciclabilità**, incentivando la creazione di infrastrutture ciclistiche e incoraggiandone l'utilizzo.

A supporto di queste indicazioni, vengono forniti alcuni dati per inquadrare lo scenario di riferimento:

- In Italia, i trasporti incidono per il 25-35% sulle emissioni di Co2 totali;
- Al 2018, l'intero parco mezzi TPL mostra un'età media di 12/13 anni -molto distante dai riferimenti europei dove l'età

media si attesta sui 7-8 anni-, principalmente Euro diesel da 2 a 5;

■ Nella direttiva Europea RED II l'obiettivo di penetrazione di rinnovabili nel settore trasporti nel 2030 è fissato al 14%, allo stesso modo il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima pone l'obiettivo al 22%.

Date queste premesse, risulta evidente – sottolinea il documento – la necessità e urgenza di dotare il Paese di un **Piano Nazionale della Mobilità** in coerenza con le **indicazioni europee “per una mobilità smart e sostenibile”**, con interventi a sostegno delle Amministrazioni competenti che hanno predisposto progetti per la riduzione delle emissioni di gas serra e per un miglioramento della qualità dell'aria in ambito urbano.

Le azioni da mettere in atto in tal senso si articolano in quattro aree:

a. Incentivare la conversione verso mezzi a basso impatto (ibrido, elettrico, biocombustibile, altro), quale aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica del 2001. In questo senso è necessario aumentare le risorse previste nel Piano Nazionale Mobilità Sostenibile per la riconversione delle flotte pubbliche verso mezzi a basso impatto, valutando anche l'estensione dei fondi a strumenti partnership pubblico-private. Si consiglia la definizione di una direttiva nazionale (con cabine di consultazione gestite dai prefetti) per evitare la proliferazione a livello locale

b. Promuovere il trasporto sostenibile e le relative infrastrutture:

– Incentivare lo sviluppo capillare di infrastrutture per mobilità sostenibile (es. stazioni di ricarica elettrica, anche private);

– Incentivare la creazione dell'infrastruttura ciclistica e

incoraggiarne l'utilizzo (es., piste ciclabili, stazioni di ricarica e-bike, sistemi di sicurezza e ciclo-parcheggi);

– Favorire lo sviluppo di Hub intermodali alle porte delle città, prevedendo parcheggi per privati e snodi del trasporto pubblico/piste ciclabili e chiusura al traffico privato dei centri urbani

– Incentivare l'utilizzo di car sharing a basso impatto, ad uso privato e aziendale, riservando spazi di parcheggio dedicati in posizioni strategiche, attraverso una modifica del Codice della Strada (in particolare, modifica all'art. 7, comma 1, lett. d.)

c. Incentivare il rinnovo dei mezzi commerciali privati con tecnologie alternative meno inquinanti (GNL)

– Promuovere rinnovo di veicoli commerciali leggeri end-of-life con veicoli a basso impatto (ibridi, elettrici) per aziende logistiche che operano nei maggiori centri urbani, in linea con restrizioni previste alla circolazione

d. Promuovere la conversione verso i biocarburanti, i carburanti da rifiuto e i carburanti alternativi ad uso trasporto

– Prevedere incentivi per facilitare la conversione della filiera idrocarburi per uso trasporti verso i biocarburanti attraverso la chiusura e bonifica dei punti vendita;

– Estendere durata e applicabilità degli incentivi per utilizzo di biocarburanti previsti dalla normativa (D.M. 2 marzo 2018);

– Incentivare l'utilizzo dell'idrogeno come carburante per i trasporti, anche tramite il rilascio di certificati di immissione in consumo di biocarburanti.

Ed, infine, queste le misure riguardanti in particolare **Porti e Ferrovie**

Per quanto riguarda queste particolari infrastrutture, il documento individua la necessità di predisporre un **piano "intermodale" su scala nazionale per la logistica merci**, con focus sull'**ammodernamento dei porti** e sull'**espansione della rete ferroviaria per il trasporto merci**.

L'obiettivo è rivalutare il posizionamento strategico dell'Italia (particolarmente rilevante per il Sud) nei flussi merci europei del Mediterraneo.

Le indicazioni poggiano, anche in questo caso, su alcuni dati fondamentali:

- Italia è al 17° posto per competitività delle infrastrutture di trasporto ma al 53° per qualità delle strade, al 55° per efficienza del trasporto aereo, al 46° per i porti, e al 35° per il servizio ferroviario;

- Esportazioni sempre più indirizzate verso paesi extra-UE (Cina, Nord Africa) che si affidano principalmente alla modalità marittima, in misura minore a quella aerea;

- Negli ultimi 10 anni il sistema portuale italiano ha perso il 2% di quote di mercato continentale rispetto ai porti del Nord Europa, gli altri porti del Mediterraneo hanno guadagnato il 7%;

- Scarsa integrazione tra i porti e il sistema ferroviario specialmente nel Mezzogiorno: quota modale ferroviaria inferiore al 13%, fatta eccezione per Trieste, 30% e La Spezia, 27%

Le azioni specifiche da mettere in atto si articolano in tre linee principali:

a. Definire un piano strategico dei poli logistici intermodali, inclusivo dei poli strategici del Sud Italia, e prevedere una integrazione con i principali corridoi internazionali (es. RAIL FREIGHT CORRIDOR)

- Istituire una governance, demandata ad autorità competente, per identificare investimenti prioritari del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti del 2001 e accorciarne le tempistiche di implementazione
- Sbloccare la realizzazione di infrastrutture logistiche già approvate, ma mai iniziate o fortemente rallentate (es., Terzo Valico dei Giovi – Corridoio Genova-Rotterdam)
- Dare priorità e assicurare una rapida esecuzione (modello AV/AC Napoli-Bari) per investimenti strategici di Ferrovie dello Stato nell'ambito del piano industriale 2019-2023

b. Misure per il potenziamento dei porti e dei loro collegamenti terrestri

- Estendere i corridoi ferroviari merci (RFC) europei, attivati e in corso di attivazione, sino all'interno dei porti gateway internazionali
- Promuovere e incentivare le iniziative già completate di digitalizzazione dei porti (es. sdoganamento in mare, fascicolo elettronico, "fast corridor") da parte dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli per ridurre la disomogeneità dei porti italiani ed eliminare lo "stop and go" delle merci nei porti
- Convertire aree portuali in disuso (es. siti Enel Produzione) in zone economiche speciali e zone di logistica semplificata per svolgere attività legate ai depositi doganali
- Ampliare il perimetro della rete ferroviaria nazionale con l'inclusione anche dell'infrastruttura ferroviaria portuale

c. Misure per il potenziamento e consolidamento del sistema ferroviario

- Rinnovare reti ferroviarie chiave attraverso dismissione di infrastrutture obsolete (diverse tratte chiave

del Sud, tratta litoranea costa Est) e la sostituzione con nuove linee (alta velocità) – vedi iniziativa #52

– Attuare il DL 50 del 2017 con accelerazione trasferimento reti ferroviarie regionali (ex ferrovie in concessione) in rete ferroviaria nazionale

– Incentivare il consolidamento del settore per favorire efficienza e livello di servizio.

[Piano Colao schede lavoroScarica](#)