

# “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](#)