

**Logistica.** Analisi Confcommercio-Fedarlinea sul progetto in vista delle nuove regole Ue sui carburanti

# Il flop delle autostrade del mare

Spesi 440 milioni, trasferito su nave solo il 5% del traffico nazionale

**Vincenzo Chierchia**  
**Raoul de Forcade**

«Dal 18 giugno l'Italia dovrà recepire la direttiva Ue che prevede l'utilizzo sulle navi di carburante con minori percentuali di zolfo facendone lievitare i costi» dice Paolo Uggè, presidente di Fai-Confrasperto. Gli operatori di trasporto marittimo sono dunque in allarme perché si rischia un ulteriore contraccolpo su un grande progetto, quello delle autostrade del mare, che avrebbe dovuto snellire in maniera significativa il traffico su gomma trasferendo quote al trasporto marittimo.

Un grande progetto partito più di una decina di anni fa e che, se-

## L'APPELLO DEGLI ARMATORI

Grimaldi: il programma resta valido e da rilanciare insieme con Bruxelles, opportuno il varo di un ecobonus su base europea»

condo un rapporto elaborato da Confcommercio e Fedarlinea, presenta un bilancio deficitario rispetto alle attese. Ma per gli operatori tale progetto andrebbe rilanciato e non lasciato affossare.

«Le autostrade del mare possono fare molto per rilanciare la competitività commerciale del nostro Paese - aggiunge Uggè - ma vanno sciolti alcuni nodi, tra cui i divieti di circolazione dei Tir, che rappresentano 78 giornate lavorative perse, mentre potremmo recuperare competitività per almeno 3 miliardi».

Gli operatori sono mobilitati e presenteranno un dossier al Governo italiano e alla Ue per rilanciare le autostrade del mare, il cui bilancio, in un decennio è stato poco brillante perché non ci sono

stati interventi adeguati di supporto. «Abbiamo fatto scelte di tutela dell'ambiente esasperate - ha detto il direttore del trasporto marittimo dei Trasporti, Enrico Pujia - Sui dragaggi dei porti, se non possiamo muoverci con velocità perdiamo molta competitività verso quelli stranieri; è una questione di strategia del settore marittimo portuale, bisogna decidere su quali porti investire e agire velocemente. Dobbiamo essere molto attenti alla Spagna».

Il punto, però, è che le autostrade del mare, così come sono state gestite, hanno prodotto poco, nonostante un bel pacchetto di incentivi. Secondo il Rapporto Confcommercio-Fedarlinea, dal 2002 in avanti i trasportatori hanno potuto beneficiare oltre 440 milioni di incentivi (divisi tra il triennio 2007-2009 e il biennio 2010-2011) che la Ue ha anche, in parte, contestato. Ma solo il 5% dell'intero traffico merci in Italia - pari a circa un miliardo di tonnellate l'anno - si muove con il cabotaggio marittimo. Si tratta di circa 48,8 milioni di tonnellate; ad altri 26,9 milioni circa ammonta, invece, il tonnellaggio da porti italiani su rotte internazionali, che fa salire la percentuale da 5 a 7,5% circa. I benefici dell'ecobonus, ad oggi, sono stati utilizzati soprattutto sulle linee che movimentano i traffici per le isole. E solo due linee, Genova-Termini Imerese e Ravenna-Catania, possono attualmente considerarsi sostitutive di lunghi tratti stradali Nord-Sud.

Al di là dei risultati, non proprio eccelsi, nel trasferimento delle merci dalla strada al mare, gli armatori sono convinti che le autostrade del mare siano una risorsa indispensabile. Anche se il trasporto tutto strada vanta minori costi diretti, afferma Roberto Martinoli, presidente di Grandi navi veloci, «bisogna valutare anche i costi indiretti. Basti pensare

che i costi indiretti. Basti pensare

a quelli per gli incidenti, all'impatto ambientale del traffico su gomma, al consumo delle infrastrutture». Calcolando questi fattori, il trasporto combinato strada-mare è più conveniente dell'altro.

Manuel Grimaldi, alla guida del gruppo omonimo e di Confitarma, aggiunge: «Occorre affrontare seriamente con l'Europa il discorso delle autostrade del mare. L'Italia aveva introdotto una *best practise* europea, che era l'*ecobonus*. Credo che, con l'attuale saturazione di linee in Europa, i sistemi che favoriscono una linea rispetto ad un'altra, oltre a creare problemi di competizione possano essere controproducenti. Quindi l'unico aiuto neutrale, dal punto di vista della concorrenza, è favorire le compagnie di trasporto che utilizzano la nave. Sarebbe auspicabile introdurre un *ecobonus* europeo».

Secondo Ettore Morace, ad di Tirrenia-Cin, «per poter davvero spostare traffico sul mare, gli incentivi da dare agli autotrasportatori sono necessari ma non bastano. Bisogna anche far rispettare le regole in maniera seria ed avere facili accessi ai porti di imbarco. Solo così si genera traffico e si invogliano gli armatori a mettere più navi per risolvere un altro problema: la frequenza».

Vincenzo Onorato, patron di Moby, ricorda che la questione delle autostrade del mare «passa necessariamente da una riconversione delle aziende di autotrasporto: trattori per posizionare e ricevere i semirimorchi, che viaggerebbero solo via mare. Tutto ciò ha naturalmente un costo di adeguamento per l'industria dei trasporti e servono opportuni incentivi. Occorre poi una rivisitazione della pianificazione delle aree portuali, che ancora attendiamo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il traffico dei Tir sulle navi

Quote % del movimento ro-ro per i principali poli marittimi - Stime 2013



### Alto Tirreno

- 1 Genova
- 2 Savona
- 3 La Spezia
- 4 Livorno

### Medio-basso Tirreno

- 5 Civitavecchia
- 6 Napoli
- 7 Salerno

### Alto Adriatico

- 8 Trieste
- 9 Monfalcone
- 10 Venezia

### Medio-basso Adriatico

- 11 Ravenna
- 12 Ancona
- 13 Bari
- 14 Brindisi

### Sardegna

- 15 Olbia
- 16 Cagliari

### Sicilia

- 17 Messina
- 18 Catania
- 19 Palermo

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoporti

