

IL NUOVO ECOBONUS È DIFFERENTE DAL PRECEDENTE. I FONDI NON VANNO PIÙ AGLI AUTOTRASPORTATORI MA AGLI ARMATORI CHE NE UTILIZZERANNO IL 30% PER NUOVE INFRASTRUTTURE LOGISTICHE MENTRE IL RESTANTE 70% DOVRÀ ESSERE TRASFORMATO IN SCONTI SULLE TARIFFE E SISTEMI DI PREMIO

Vito de Ceglia



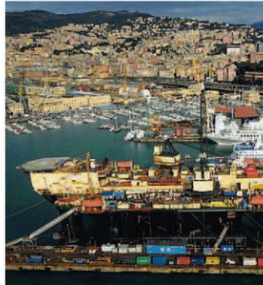
Qui sopra, il ministro dei Trasporti **Graziano Delrio**

Che il 2016 sia davvero l'anno buono per le autostrade del mare? Le premesse ci sono tutte: nella Legge di Stabilità sono stati confermati in via definitiva i contributi alle imprese che sceglieranno di utilizzare il vettore marittimo per movimentare le merci lungo lo Stivale o dai porti italiani verso le aree strategiche dell'Ue.

Per i prossimi 3 anni, infatti, la manovra prevede uno stanziamento di oltre 130 milioni di euro per ripristinare il vecchio Ecobonus, ribattezzato Marebonus, di cui è promotrice la società Ram, braccio operativo del ministero dei Trasporti. Si tratta di un incentivo che ha lo scopo di consolidare i risultati ottenuti con l'esperienza precedente (+22,3% di utilizzo della nave da parte dei mezzi pesanti dal 2007 al 2010). E, in prospettiva, di agevolare lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare attraverso nuovi servizi marittimi o migliorando quelli esistenti.

Si parte, nel 2016, con un finanziamento di 45,4 milioni di euro. Nei due anni successivi, rispettivamente, di 44,1 e 48,5 milioni di euro. Rispetto all'Ecobonus, che concedeva agli autotrasportatori un rimborso fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, il Marebonus viene erogato direttamente agli armatori (italiani e comunitari) che a loro volta potranno trattenerne fino al 30% del contributo per investimenti necessari a sviluppare le autostrade del mare. Almeno il 70% invece dovrà essere utilizzato dagli stessi armatori per ridurre i noli applicati agli autotrasportatori, che potranno fruire

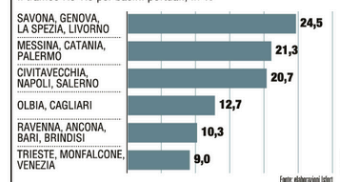
## Autostrade del mare, 130 milioni per togliere 700 mila tir dalla strada



Qui a lato, un'immagine del porto di Genova. Nel grafico, i sistemi portuali interessati dalle Autostrade del Mare

### LE AUTOSTRADE DEL MARE

Il traffico Ro-Ro per bacini portuali, in %



anche di un premio a seconda del volume di unità caricate su nave.

Una soluzione, quella del governo, pensata per evitare che la misura ricada sotto gli strali della Ue, come è accaduto in passato con l'Ecobonus, peraltro prima apprezzato e poi bocciato da Bruxelles perché considerato un aiuto di Stato. "In attesa del nulla osta definitivo della Commissione europea, previsto prima dell'estate, il governo ha già avviato le procedure per poter emanare e rendere operativo l'incentivo", rassicura il ministro dei Trasporti, Graziano Del Rio. In questa partita, rientra anche il contributo destinato alla rotaia, il Ferrobonus: 20 milioni di euro all'anno per il prossimo triennio.

dai bandi Cef (Connecting Europe Facility) per le autostrade del mare, 130 milioni di euro nel 2016, e gli sgravi fiscali previsti dal Registro navale internazionale. In

più, ci sono in ballo 600 milioni l'anno di finanziamenti pubblici che il sistema-porti spende per opere infrastrutturali, una parte dei quali potrebbe essere investita nei collegamenti viari e ferroviari dedicati alle autostrade del mare. Considerando solo il traffico nazionale, le stime parlano di un mercato potenziale di 12 milioni di tonnellate di merci trasportate da oltre 700mila Tir su percorrenze superiori ai 500 chilometri. L'aumento previsto del traffico gomma-mare consentirebbe di ridurre le emissioni di CO2 di 400 mila tonnellate/anno e di eliminare dalla strada ogni giorno più di 1000 chilometri di code, cioè quasi un sesto dell'intera rete autostradale italiana.

"È necessaria anche una 'cura del ferro' per creare una rete di trasporto per le merci, intermodale e combinata con l'acqua e la gomma - aggiunge il ministro - L'obiettivo è rilanciare il sistema-Mare in una rete logistica nazionale efficiente e sostenibile, dai valichi ai porti e viceversa". Sta di fatto che con il Marebonus, in particolare, il governo cerca di rispondere anche al diktat comunitario che impone, sulle lunghe percorrenze, il trasferimento del 30% delle merci dalla terra al mare entro il 2030 e il 50% entro il 2050. Per certi versi, il piano "italiano" è ancora più ambizioso perché prevede di intercettare nel giro di tre anni il 40% del traffico cargo che oggi viaggia su gomma.

Per riuscirci, oltre al Marebonus, il nostro Paese può sfruttare i fondi Ue messi in campo

Ad oggi, le rotte servite dalle autostrade del mare sono in tutto 44 di cui 25 internazionali e 19 nazionali per un traffico complessivo di 82 milioni di tonnellate (+5,3% sul 2014). Quasi la totalità delle linee fa capo ai primi 5 operatori del settore (Grimaldi, Tirrenia, Gnv, Snav e TTTLines). In termini di massa critica, siamo il secondo paese europeo, dopo la Gran Bretagna, per traffico merci a corto raggio. E il primo al mondo per flotta di unità ro-ro con 254 navi per una stazza complessiva di 4,8 milioni di tonnellate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA