



Infrastrutture e logistica

Nuovi incentivi e le autostrade del mare prendono il largo

La quota di merci tolte al trasporto su gomma è ancora del 7% ma cresce. E un'ulteriore spinta può arrivare dall'Ue, che sta varando un ecobonus

MATTEO PUCCIARELLI, MILANO

Primi in Europa per trasporto passeggeri e secondi per merci; e appena la Brexit verrà formalizzata, allora l'Italia non avrà rivali. Vuoi per il posizionamento geografico, vuoi per un'antica tradizione marinara, le cosiddette "autostrade del mare" sono le uniche infrastrutture che nel nostro paese funzionano sulle due grandi direttrici: la tirrenica; e l'adriatica, verso Grecia e Balcani.

Alla Ram (Rete Autostrade Mediterranee), società in house del ministero dei Trasporti che fa da centro regolatore dei rapporti tra Stato e compagnie di trasporto e insieme agenzia di sviluppo delle vie del mare, parlano di effetto decoupling, cioè disaccoppiamento, in questo caso di mercati. «Se dal 2014 al 2018 il pil italiano è cresciuto, poco, del 4,7%, il traffico ro-ro (cioè merci più passeggeri via nave,

ndr) è aumentato del 27,3%», racconta l'amministratore unico Ennio Cascetta. Le cinque rotte italiane più battute e conteggiate da Ram sono Genova-Palermo, Napoli-Palermo, Brindisi-Igoumenitsa, Catania-Ravenna e Civitavecchia-Barcellona.

Se invece si allarga lo sguardo all'Europa, i bacini delle autostrade del mare sono il Mediterraneo, il mare del Nord, cioè dallo stretto della Manica ai paesi scandinavi, il Baltico, il mar Nero e l'oceano Atlantico. Il 31% della fetta di traffico complessivo della Ue è concentrata nel Mediterraneo; seguono quello del Nord (27%), Baltico (22%), Atlantico (13) e Mar Nero (7). Le compagnie italiane movimentano il 35% delle merci mediterranee e il 26% del mercato del mar Nero; questo anche grazie alle acquisizioni estere, come quella di Grimaldi in Grecia.

LA SOSTENIBILITÀ

Il sistema funziona anche grazie al sistema di incentivi statali finalizzati e ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci. Secondo la stima di uno dei migliori calcolatori in rete, Eco-transit, trasportare 100 tonnellate di merce da Genova a Barcellona via camion vale 6,27 tonnellate di CO2 rilasciate nell'atmosfera; lo stesso carico ma via nave pesa per una sola tonnellata. Così a livello nazionale nell'ultima manovra è stato prorogato il "Marebonus", il cui obiettivo dichiarato è decongestionare il traffico da strade

e autostrade. Il funzionamento del meccanismo è complesso: per ogni unità di trasporto caricata (cioè un veicolo o un container), gli armatori prendono 10 centesimi di euro moltiplicati per i chilometri via strada evitati sulla rete nazionale. In seguito però le imprese armatrici hanno l'obbligo di rigirare il 70% della somma ai trasportatori che hanno effettuato almeno 150 imbarchi di queste unità di trasporto. La storia degli incentivi alle autostrade del mare nasce nel 2007 con il cosiddetto "Ecobonus": 45,7 milioni di primo stanziamento, poi 62,9 (nel 2008), 60 nel 2009 e 30 nel 2010. Ma erano soldi dati direttamente agli autotrasportatori che sceglievano di viaggiare nelle stive, e per questo rischiavano di configurarsi come aiuti di Stato. Poi la nuova misura "indiretta" e operativa dal dicembre 2017, 41,6 milioni elargiti nel 2018, 76,6 lo scorso anno e altri 20 milioni stanziati per il biennio 2020-2021. In tutto, 336 milioni spalmati su otto anni.

Ora la novità è che potrebbe aggiungersi anche un bonus della Ue. Con il coordinamento dei ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Francia e Portogallo, al Parlamento europeo è sta-

to presentato il "Med Atlantic Ecobonus", da cofinanziare con il programma Connecting Europe Facility (Cef) 2021-2027. Un premio che sarà basato sulle performance ambientali degli armatori: velocità di crociera, tipo di carburante bruciato, utilizzo di motori elettrici per la movimentazione del-

la nave in porto.

MECCANISMO A DUE FASI

Un meccanismo simile al "Marebonus", a due fasi, necessarie per non incorrere nella mannaia degli aiuti di Stato diretti. È ancora presto per parlare di cifre, ma stabilizzare una somma, invece di variarla ogni anno, viene considerato fondamentale dalle società del settore. Sarà forse per queste incertezze che il grosso del mercato sceglie ancora la gomma. Il peso delle vie del mare ammonta a circa 1.379 milioni di chilometri percorsi, contro i circa 19.585 milioni registrati dal traffico dei tir. «Ad oggi le autostrade del mare movimentano il 7% del traffico autostradale merci nazionale: vuol dire un 7% annuo in meno di traffico di camion lungo la rete autostradale italiana», sottolinea un dossier di Ram. E questo nonostante il combinato mare-strada garantisca «un risparmio di esternalità negative di oltre 624 milioni di euro l'anno di cui oltre il 31% sono generati da risparmi per così dire "direttamente ambientali", cioè il differenziale dei costi di inquinamento atmosferico ed emissioni di gas ad effetto serra». E quindi? «L'economia del mare è potenzialmente uno degli asset principali del sistema Italia, ma manca ancora una vera riflessione politica e industriale sul lungo periodo», ammette il viceministro dello Sviluppo economico, Stefano Buffagni. La politica dei bonus da sola non basta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

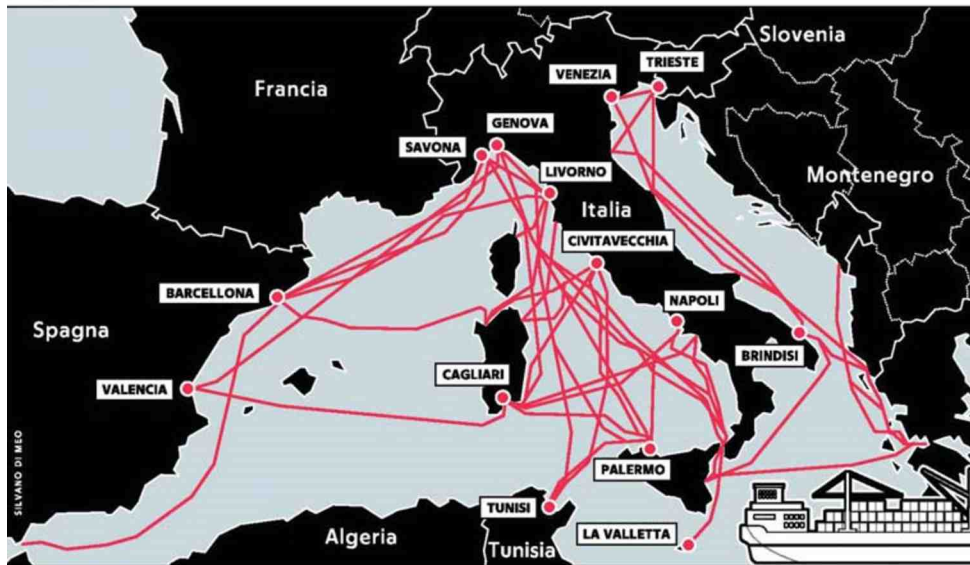


1 Le merci via mare hanno percorso 1.379 milioni di km, quelle via terra 19.585 km

I numeri



LE ROTTE DELLE AUTOSTRADDE DEL MARE NEL MEDITERRANEO
 COLLEGAMENTI COMMERCIALI PER IL TRAFFICO MERCI





Paola De Micheli
 ministro
 dei Trasporti



Adina Valean
 commissaria
 europea
 ai Trasporti

I PIANI DELL'EUROPA PER GLI ECOBONUS
 GLI EFFETTI DEL VARO DEGLI INCENTIVI

