

TESTATA: IlSole24Ore.com

DATA: 1 novembre 2016

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

1/2

[NAVIGA](#)
[HOME](#)
[RICERCA](#)

Il Sole 24 ORE

[ABBONATI](#)
[ACCEDI](#)

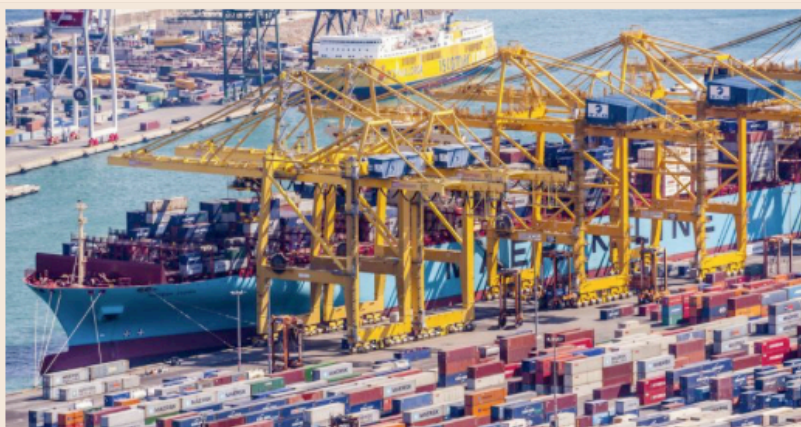
IMPRESA & TERRITORI

[INDUSTRIA](#)
[SERVIZI](#)
[CONSUMI](#)
[LAVORO](#)
[EXPORT](#)
[MONDO & MERCATI](#)
[STORIE D'IMPRESA](#)
[AGRICOLTURA](#)
[TURISMO](#)
[MARITTIMA](#)
[RAI](#)

MARITTIMA

L'Italia scommette sulle autostrade del mare

-di Raoul de Forcade | 1 novembre 2016



(Agf Creative)



Le autostrade del mare, ossia le linee che agevolano il trasferimento su nave di Tir e trailer, in Italia sono in crescita. Anche perché spostare sui traghetti il traffico su gomma sta diventando sempre più conveniente e lo sarà ancora di più, dicono gli operatori, sfruttando le economie di scala di navi sempre più grandi. Si riscontra però una criticità: la flotta di unità ro-ro (per il carico di rotabili) che opera sul Mediterraneo comincia a essere obsoleta. Tanto che il sottosegretario al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Simona Vicari, sta preparando un provvedimento che punta alla demolizione delle navi con oltre 30 anni d'età.

L'annuncio è arrivato nel corso della XX Euromed convention, il meeting internazionale organizzato ogni anno dal gruppo Grimaldi, la cui edizione 2016 si è svolta a Venezia.



LOGISTICA | 20 settembre 2016
Porto Taranto nelle autostrade del mare con Grimaldi

Emanuele Grimaldi, alla guida del gruppo, nonché presidente di Confitarma, ha ricordato che «l'età media dei traghetti in Europa è di 17 anni, e nel Mediterraneo è di 25. Anche se il nostro gruppo ha una media molto più bassa, cioè 12 anni, per altre compagnie italiane non è così. Ci sono in navigazione unità che hanno anche 50 anni».

Ed è a fronte di questa situazione che la Vicari ha annunciato il provvedimento che mira a demolire le navi con oltre 30 anni. «Per ora – ha chiarito – siamo solo nella fase progettuale»; l'idea è di applicare regole che prevedano anche incentivi alla rottamazione, ma che siano accettati dalla Commissione Ue (e non interpretati come aiuti di Stato), facendo leva su misure indirizzate «a far abbassare l'inquinamento e a favorire l'innovazione tecnologica».

TESTATA: **IlSole24Ore.com**

DATA: **1 novembre 2016**

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

2/2



LOGISTICA | 09 aprile 2016
Nord-Ovest, asse porti-ferrovie

La Vicari ha anche sottolineato che, a causa di alcune osservazioni sul marebonus (ideato per assicurare incentivi agli armatori che caricano i Tir sulle navi) appena mosse dal Consiglio di Stato, che si aggiungono a quelle avanzate dall'Ue, il provvedimento, che avrebbe dovuto essere attivato già dal 2016, slitterà invece al periodo 2017-2019.

Sempre nel 2017, «entro la metà dell'anno - ha

spiegato invece Antonio Cancian, ad di Ram, la società *inhouse* del Mit che si occupa dello sviluppo delle autostrade del mare - sarà presentata alla Commissione europea la proposta di incentivi coordinati a livello

comunitario per l'implementazione delle autostrade del mare nei mercati di Mediterraneo e Atlantico. La proposta si sviluppa nell'ambito del progetto Med-Atlantic ecobonus per l'incentivazione del trasporto marittimo a corto raggio, di cui Ram è partner».

Insomma, l'idea è di estendere il marebonus italiano a tutta l'Europa. Dalla convention è emerso, poi, che le autostrade del mare, il cui utilizzo un tempo si diceva fosse conveniente solo nel caso di distanze molto lunghe da coprire, ormai risultano convenienti per percorrenze più brevi: anche solo 600 chilometri. Vi è una tendenza, inoltre, a ordinare navi sempre più grandi anche nel cabotaggio, come è già successo nei container.



ECONOMIA DEL MARE | 27 aprile 2016
Logistica tra ferrovie e porti: dote di 1.500 milioni per lo sviluppo

«Il nostro gruppo - ha chiarito Grimaldi - sta studiando nuova generazione di navi: si tratta di un set di ro-ro (quattro, ndr) e di un set di ro-pax (per merci e passeggeri) giganti che dovrebbero entrare in esercizio nell'arco di due o tre anni. Saranno i più grandi e più ecosostenibili traghetti mai costruiti». La Grimaldi, che ha appena acquistato il 50% della Caronte & Tourist, sta anche chiudendo un accordo con il gruppo Mantovani per entrare nella gestione del terminal Fusina di Venezia. La società ha

aumentato, nei primi otto mesi dell'anno, del 20% la quota del traffico merci e del 90% quella dei passeggeri.