

TESTATA: Il Sole 24 Ore

DATA: 1 novembre 2016

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

Intermodalità. Gli operatori cercano economie di scala progettando unità sempre più grandi ed ecologiche

# Spinta alle autostrade del mare

## Allo studio una norma per demolire le navi con oltre 30 anni di attività

**Raoul de Forcade**

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 di 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.

Emanuele Grimaldi, alla guida del gruppo, nonché presidente di Confitarma, ha ricordato che «l'età media dei traghetti in Euro-

pa 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 demoli-

### LA FLOTTA

Grimaldi: «Stiamo studiando una nuova generazione di navi ro-ro (per rotabili) e ro-pax (anche passeggeri), le più grandi mai realizzate»

lire 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'innova-

zione tecnologica».

La Vicari ha anche sottolineato che, a causa di alcune osservazioni sul mare bonus (ideato per assicurare incentivi agli armatori che caricano i Tir sulle navi) appena mosse dal Consiglio di Stato, chesi 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 chesi 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 svilupperà 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 mare bonus 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 con i container. «Il nostro gruppo - ha chiarito Grimaldi - sta studiando una nuova generazione di navi: si tratta di un set di ro-ro (quattro, nove) 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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

ATTUALITÀ

Intersider. Gli operatori cercano economie di scala progettando unità sempre più grandi ed ecologiche

# Spinta alle autostrade del mare

## Allo studio una norma per demolire le navi con oltre 30 anni di attività

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 di 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.

Emanuele Grimaldi, alla guida del gruppo, nonché presidente di Confitarma, ha ricordato che «l'età media dei traghetti in Euro-

pa 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 demoli-

re 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'innova-

zione tecnologica».

La Vicari ha anche sottolineato che, a causa di alcune osservazioni sul mare bonus (ideato per assicurare incentivi agli armatori che caricano i Tir sulle navi) appena mosse dal Consiglio di Stato, chesi 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 chesi 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 svilupperà 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 mare bonus 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 con i container. «Il nostro gruppo - ha chiarito Grimaldi - sta studiando una nuova generazione di navi: si tratta di un set di ro-ro (quattro, nove) 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.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Intersider. Gli operatori cercano economie di scala progettando unità sempre più grandi ed ecologiche

Spinta alle autostrade del mare

Allo studio una norma per demolire le navi con oltre 30 anni di attività

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MERCATI IN ITALIA. In flessione i listini delle carni bovine. Mercato del grano duro. Mercato del grano tenero. Mercato del mais. Mercato della soia. Mercato dell'olio di semi. Mercato del latte. Mercato del formaggio. Mercato della carne di maiale. Mercato della carne di pollo. Mercato della carne di manzo. Mercato della carne di agnello. Mercato della carne di cavallo. Mercato della carne di coniglio. Mercato della carne di capra. Mercato della carne di pecora. Mercato della carne di vitello. Mercato della carne di cinghiale. Mercato della carne di cervo. Mercato della carne di capriolo. Mercato della carne di camoscio. Mercato della carne di ibex. Mercato della carne di stambecco. Mercato della carne di capreolo. Mercato della carne di capriolo. Mercato della carne di capriolo. Mercato della carne di capriolo.

