

Boom di rotabili nei porti

Livorno e Genova dominano un mercato aiutato anche da incentivi. Per molti questi andrebbero rivisti, premiando chi investe nel rinnovo delle navi

PAGINA A CURA
DI NICOLA CAPUZZO

AssArmatori pronta a collaborare con Confitarma

Si parla spesso della crescente movimentazione dei container nei porti ma, in realtà, in Italia a crescere più rapidamente in termini di volumi sono soprattutto i carichi rotabili (camion e semirimorchi imbarcati). Lo ha rivelato a Civitavecchia, in occasione del convegno intitolato «Le Autostrade del Mare per connettere l'Italia il nuovo Marebonus per una logistica

Costituita in settimana a Roma AssArmatori, nuova associazione degli armatori che, diversamente dalla confindustriale Confitarma, nasce in seno a Confindustria. Ne fanno parte Ignazio Messina & C., Grandi Navi Veloci, Italia Marittima, Finaval oltre a Fedarlinea, l'associazione che riunisce le più importanti compagnie attive nel settore del cabotaggio e dei collegamenti con le isole (Moby, Tirrenia, Snav, Delcomar, Maddalena lines, Toremar e Caremar). «In coerenza con l'obiettivo di rappresentare non solo le compagnie nazionali, AssArmatori si apre da subito alla partecipazione di gruppi internazionali con forti

interessi in Italia e un ruolo importante nel mercato del lavoro marittimo italiano, primo fra tutti il gruppo Msc di Ginevra sia nella

te cargo che attraverso Msc Cruises», spiega una nota della neonata associazione. «Incontrerò a breve il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, perché penso che su tanti temi dovremo lavorare insieme, primo fra tutti quello ad esempio del mercato del lavoro», ha aggiunto a *MF Shipping & Logistica* il neopresidente Stefano Messina. «I contratti collettivi nazionali sia degli amministrativi che dei marittimi sono scaduti il 31 dicembre. C'è un grande lavoro da fare e credo che dovremo farlo insieme per il bene del settore». Un altro aspetto al quale AssArmatori intende dedicare la propria attenzione sono i benefici riservati agli armatori e il Registro Internazionale. L'obiettivo di fondo di AssArmatori, che giustifica anche l'ingresso di un player straniero come Msc, è secondo Messina quello di «rendere competitivo il sistema nel suo insieme: il discorso del Registro Internazionale ve lo lego anche alla tematica degli utenti dei porti, operatori che generano valore aggiunto per il Paese indipendentemente dallo Stato di bandiera delle navi». (riproduzione riservata)



Emanuele Grimaldi



Matteo Catani

sostenibile», l'amministratore unico di Ram Logistica, infrastrutture e trasporti, Ennio Cascetta, secondo il quale in Italia le cosiddette autostrade del mare hanno quasi raggiunto i container: 119 milioni di tonnellate per questi ultimi e 101 per i rotabili nel 2017. «Ma i ritmi di crescita sono tutti a favore delle autostrade del mare, che negli ultimi tre anni sono cresciute del 21% contro il 9% del traffico container», ha aggiunto Cascetta, sottolineando che questa crescita è «la più alta fra i trasporti marittimi-terrestri».

Insomma se il business è in rampa di lancio lo si deve soprattutto alle compagnie di navigazione italiane che controllano l'80% di un mercato che in totale vale oltre 2 milioni di metri lineari di stiva ogni settimana. Sempre secondo Ram sono oltre 770 i collegamenti effettuati con navi ro-ro e ro-pax dai porti italiani e, di questi, 216 sono garantiti da armatori stranieri.

A livello di infrastrutture in Italia esistono 303 accosti dedicati alle navi ro-ro, 18,7 milioni di metri quadrati di aree di sosta e stoccaggio, 1.375 mezzi di carico e scarico. Il primo porto per traffici movimentati è Livorno (14,3 milioni di tonnellate stimate a fine 2017), seguito da Genova (9,4 milioni), Trieste (8,8 milioni), Catania (8,1 milioni) e Salerno (8,6 milioni). Sul totale dei volumi di merci trasportate a bordo di rotabili, il 65% viaggia su linee di cabotaggio nazionale, mentre il 35% su rotte internazionali (mercati rispettivamente in crescita del 20,7% e del 7,3% nel triennio 2014-2017).

Per incentivare l'utilizzo di trasporti intermodali su nave e su treno il Governo ha stanziato per il biennio 2018-2019 358 milioni di euro di fondi, nei quali rientrano misure di stimolo come Marebonus, Ferrobonus, sconto pedaggi sulle tracce ferroviarie e incentivi per i terminalisti portuali che conferiscono merce su treno o

utilizzano terminal ferroviari. In occasione del convegno di Civitavecchia, Cascetta ha anche evidenziato il programma di investimenti infrastrutturali nei porti: di 54 milioni di euro, di cui 10,7 riservati a interventi per le autostrade del mare.

Nella stessa occasione il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, ha detto che «le autostrade del mare rappresentano una grande risorsa e una strategia necessaria per garantire una crescita sostenibile non solo dell'Italia, ma anche dell'Europa». Ha poi aggiunto che si è aperta una nuova fase di negoziazione a livello europeo per garantire il riconoscimento degli incentivi solo ai Paesi che contribuiscono a una reale diminuzione dell'inquinamento e della congestione sulle strade.

A questo proposito Emanuele Grimaldi, vertice dell'omonimo gruppo armatoriale, ritiene ci sia da rivedere qualcosa nell'applicazione dell'incentivo Marebonus perché in Italia operano compagnie che negli ultimi anni hanno investito in navi nuove ed ecologiche, mentre altre hanno in dotazione traghetti vecchi di oltre 40 anni. Due modelli di business

che secondo Grimaldi non possono essere messi sullo stesso piano di fronte all'erogazione dei contributi.

Anche Matteo Catani, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, nonché consigliere della neonata associazione Assarmatori, ha accolto positivamente l'apertura del ministro a istituire un incentivo destinato al mondo armatoriale: dovrà permettere un rinnovo tecnologico delle flotte volto a garantire una sempre maggiore sostenibilità ambientale, in linea con le normative europee e internazionali. «Concordiamo sul fatto che sia giunto il momento per una riflessione allargata sulle funzioni e gli incentivi alle autostrade del mare puntando in particolare su due elementi innovativi», ha spiegato Catani: «Da un lato, l'estensione del Marebonus anche alle linee di collegamento da e per il Mediterraneo. Dall'altro, servono quadri normativi e meccanismi incentivanti per favorire l'evoluzione tecnologica delle navi impegnate nelle autostrade del mare, anche in funzione della sostenibilità ambientale dell'intero sistema logistico che fa perno su questi servizi marittimi». (riproduzione riservata)