

Marebonus: è polemica tra armatori e autotrasporto

Per AssArmatori l'incentivo non basta più (a causa dei costi di IMO2020), mentre Trasportounito accusa le compagnie di applicare aumenti dei noli ingiustificati (soprattutto alla luce del sostegno pubblico). Intanto in Liguria i TIR preparano un 'congestion surcharge'



In attesa di capire se lo strumento sarà effettivamente rifinanziato anche per gli anni a venire (a 'parlare' sarà la versione definitiva della legge di bilancio che dovrebbe essere approvata a breve), monta la polemica sul Marebonus, incentivo introdotto con una legge del 2016 che dovrebbe favorire lo shift modale dalla strada al mare, finanziando gli armatori che operano servizi di autostrade del mare (AdM).

Secondo AssArmatori, infatti, alla luce dei maggiori oneri che ricadono sulla categoria a causa delle misure necessarie per rispettare i nuovi limiti alle emissioni di zolfo in vigore dal prossimo 1° gennaio, il Governo dovrebbe fare di più per sostenere la categoria, mentre invece secondo Trasportounito le compagnie marittime sarebbero colpevoli di applicare un ingiustificato aumento dei noli per i carichi rotabili, nonostante gli incentivi pubblici incamerati proprio tramite il Marebonus.

Secondo l'associazione di armatori guidata da Stefano Messina, "il Marebonus non è oggi sufficiente per coprire gli impatti sulla filiera degli investimenti e degli ingenti costi che le compagnie di navigazione si trovano ad affrontare per adeguare le navi alla nuova normativa IMO", che comporteranno "un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%".

Questi maggiori costi dovranno essere assorbiti dal prezzo del servizio, e quindi ribaltati sull'intera filiera fino al consumatore finale, ma AssArmatori si dice consapevole che "le imprese di trasporto, talvolta costrette a operare sul

confine sottile dell'equilibrio di bilancio" dovranno affrontare una "resistenza da parte dei loro clienti a compensare gli aumenti di costo che si troveranno ad affrontare".

Situazione che per l'associazione rischia di compromettere "una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del Mare", motivo per cui AssArmatori ritiene indispensabile che il Governo, e il MIT in particolare, si facciano carico del problema "con misure straordinarie che consentano da un lato alla flotta operante sulle Autostrade del Mare di affrontare i maggiori costi di adeguamento alla normativa internazionale, dall'altro di non incidere sulla competitività delle aziende dell'autotrasporto che opteranno per l'opzione mare, con gli oneri che ne conseguono".

In sostanza, il ragionamento è: gli armatori devono sopportare maggiori costi per IMO2020, che verranno ribaltati sui clienti, ovvero gli autotrasportatori. Questi ultimi, però, avranno difficoltà a ribaltare a loro volta l'extra costo sull'anello più a valle della catena, e quindi per evitare che l'opzione marittima perda di competitività e venga abbandonata, è lo Stato che deve farsi carico di almeno una parte di questo maggior costo, integrando gli incentivi erogati col Marebonus, non più sufficienti a garantire l'attrattività delle Autostrade del Mare.

Di ben altro avviso è però Trasportounito, associazione di autotrasportatori che in una nota denuncia i rincari che gli armatori del settore ferry e ro-ro hanno già annunciato sulle rotte da e per Sardegna e Sicilia e che entreranno in vigore dal prossimo gennaio.

"A parte da gennaio, l'intero sistema di incentivazione – scrive Trasportounito, criticando più o meno esplicitamente la traslazione del beneficio pubblico dall'autotrasportatore (com'era con l'Ecobonus) all'armatore (come avviene con il Marebonus) – è destinato a implodere su un'equazione che non torna. Lo Stato si trova infatti a pagare gli armatori per inquinare di meno e gli armatori, intestatari dei contributi del Marebonus, nel momento di porre in essere misure per ridurre l'inquinamento e investire, fanno bis (contributi e aumento record dei noli) facendo pagare il conto all'autotrasporto".

L'aumento delle tariffe che a breve verrà applicato dagli armatori in conseguenza di IMO2020 si andrà peraltro a sommare ai maggiori oneri che già in queste settimane le società di autotrasporto sono costrette a sostenere nel Nord Italia, dove la chiusura di alcune arterie autostradali sta seriamente ostacolando il flusso di merci su gomma in entrata e in uscita dei porti della Liguria.

Motivo per cui Trasportounito ha già reso noto alle controparti, "ovvero alle imprese che movimentano la loro merce attraverso i porti liguri" che applicherà un "congestion surcharge" sui trasporti da e per i porti liguri, per "consentire alle imprese di autotrasporto di assorbire e coprire, almeno in parte, gli extra costi diventati generati dai colli di bottiglia che si sono creati in questi mesi sul sistema stradale e autostradale, "e che sono diventati ormai insopportabili".

Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, precisa a *Ship2Shore* che "mediamente i ritardi sono stimabili in 2 ore addizionali per ogni tratta. Almeno un'ora verrà addebitata alla committenza, con un 'surcharge' stimato in 40 euro".

F.B.