

Imo 2020 fa esplodere la guerra dei traghetti

Genova - La nuova normativa internazionale fa lievitare le tariffe per i passaggi in traghetto dei tir: Confcommercio chiede di aumentare il Marebonus, mentre per Trasportounito gli armatori andranno a guadagnare doppio

19/12/2019

Genova - Capodanno amaro per le aziende di autotrasporto che viaggiano sulle Autostrade del mare. Dal 1 gennaio 2020, infatti, tutte le navi per il trasporto marittimo dovranno ridurre gli ossidi di zolfo dell'85%. La conseguenza sarà un aumento dei costi compreso fra il 20% e il 30% per effetto del maggior costo dei carburanti meno inquinanti. Un incremento, prevedono le associazioni dell'autotrasporto, destinato a ricadere sulle imprese dell'autotrasporto e sugli utenti finali, e che parrebbe in parte confermato anche da Assarmatori, che calcoli alla mano chiedono un incremento del marebonus, l'incentivo per l'utilizzo delle Autostrade del mare, erogato alle compagnie e da queste girate all'autotrasporto, che con l'aumento del costo del carburante rischia di diventare inefficace. Per Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto, l'utilizzo dei nuovi carburanti comporterà un aggravio dei costi che non potrà in alcun modo essere sostenuto dai trasportatori e metterà a rischio la possibilità delle imprese di rimanere sul mercato: "Questo adeguamento è certo un passaggio molto importante per la sostenibilità del nostro settore, il cui beneficiario principale è rappresentato dalla collettività nella sua interezza - premette Uggè - Ma sia le imprese dello shipping che quelle dell'autotrasporto, per rispondere a questa esigenza, saranno poste in una situazione di difficoltà". "Per questo è fondamentale che il governo italiano preveda misure adeguate per evitare una situazione fortemente problematica per tutta la filiera, consentendo una condivisione dei costi da parte di tutta la collettività. In questa direzione riteniamo che un passo possa essere rappresentato dal potenziamento degli incentivi già esistenti, come il Marebonus", suggerisce il vicepresidente di Conftrasporto che, in una lettera inviata al ministro dei Trasporti Paola De Micheli, chiede un ulteriore stanziamento. Tesi, quella dell'incremento dell'incentivo,

sostenuta anche dal presidente di Assarmatori, Stefano Messina, secondo cui i costi di Imo 2020 comporteranno per le compagnie di navigazione un aumento dei costi di rifornimento stimato tra il 20 e il 30%. I nuovi oneri, dicono dall'associazione (anch'essa aderente alla Confcommercio) "dovranno essere inevitabilmente assorbiti nel prezzo del servizio di trasporto marittimo e quindi dall'intera filiera del trasporto fino al consumatore finale, anche se Assarmatori non può non condividere le preoccupazioni delle imprese di trasporto". "Si profila il rischio - dice Messina - di compromettere una delle più brillanti operazioni realizzate dallo shipping italiano: le Autostrade del mare, che hanno ridotto drasticamente sia il traffico pesante su strade e autostrade, sia i livelli di inquinamento e il numero di incidenti, fornendo al Paese l'unica vera chiave di compattamento economico fra Nord e Sud". Visione totalmente opposta quella di Trasportounito, secondo cui già in questi giorni si stanno registrando "aumenti record" delle tariffe presentate dagli armatori per il passaggio sui traghetti, situazione che "sta facendo esplodere una contraddizione a dir poco clamorosa: a partire da gennaio, 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'associazione chiede urgentemente "una verifica da parte delle Istituzioni preposte sulle modalità e utilità con cui vengono erogati gli incentivi, ha preannunciato per domani 20 dicembre, a Roma, la messa a punto di linee di azione che saranno intraprese, a tutela degli interessi delle imprese, dell'economia e di rilevanti realtà sociali". Il marebonus consta di complessivi 118 milioni di euro, su base triennale, che le compagnie di navigazione devono retrocedere, nella misura di un contributo minimo pari al 70% di quanto ricevuto dallo Stato, ai loro clienti-autotrasportatori, che imbarcano più di 150 mezzi l'anno. La norma fissa anche che per la differenza (il 30% residuo), le compagnie di navigazione siano obbligate a fornire una rendicontazione degli investimenti effettuati nell'ambito della durata dei progetti; investimenti che - secondo quanto previsto dal ministero - devono essere pertinenti, congrui, effettivi, temporalmente riferibili, comprovabili, legittimi, contabilizzati e tracciabili. "Il tutto - aggiungono da Trasportounito - comprovato dal fatto che la compagnia di navigazione dovrebbe essere stata costretta a dichiarare gli interventi sull'impatto ambientale e impegnarsi a non incrementare immotivatamente i prezzi di listino praticati durante il periodo di incentivazione".