



CONFCOMMERCIO
IMPRESE PER L'ITALIA



Autostrade del Mare 2.0

Risultati, criticità, proposte per il rilancio

2 APRILE 2014



Il presente rapporto è stato redatto da Andrea Appotecchia (Isfort) al termine di un itinerario di approfondimento sul tema condotto da un gruppo di lavoro cui hanno preso parte, oltre ad Appotecchia, anche da Paolo Uggè, Tullio Nunzi ed Enrico Zavi (Confcommercio), Massimo Castellano e Lorenzo Murrari (Fedarlinea), Pasquale Russo (Conftrasporto).

Indice

0. Premessa	4
1. La programmazione europea	4
2. La programmazione nazionale	7
3. La coerenza del sostegno comunitario e nazionale	9
4. L'impatto dei programmi	12
5. Il punto di vista degli attori coinvolti	15
6. Le prospettive future del combinato marittimo	20
7. AdM 2.0: rilanciare l'integrazione economica tra Nord e Sud del Paese attraverso connessioni intermodali e sostenibili	24
8. AdM 2.0: un nuovo approccio alle politiche di incentivazione	27
Allegato: 1) Le dinamiche del traffico marittimo in Italia	35
2) Traffico merci di cinque porti (Genova, Ancona, Bari, Catania e Civitavecchia)	46
3) Il <i>ranking</i> nazionale	52

0. Premessa

La vicenda delle Autostrade del Mare (AdM) prende avvio tra la fine del XX secolo e l'inizio del XXI, sull'onda delle politiche comunitarie e nazionali volte a contrastare l'uso intensivo del camion quale vettore principale per lo spostamento delle merci, ed ha quale orizzonte strategico il potenziamento di soluzioni di trasporto con un minor impatto ambientale e sociale rispetto al tutto-strada. Sarebbe tuttavia riduttivo ritenere che l'interesse per le AdM sia limitato alla necessità di trovare un'alternativa credibile alla strada, vi sono infatti altri motivi che chiamano i governi nazionali a un impegno diretto in questo ambito tra i quali l'urgenza di promuovere la sostenibilità generale dei trasporti per aumentarne l'efficienza e migliorare le connessioni tra le regioni facilitando, parallelamente, il rilancio delle zone periferiche e rafforzando la coesione tra le aree economiche e geografiche della Comunità.

Non si tratta quindi di un progetto alternativo (o sostitutivo), quanto piuttosto innovativo, volto ad ottimizzare le catene di trasporto migliorandone l'efficienza economica, ambientale e sociale. La Commissione Europea e i Governi nazionali dagli anni '90 fino ad oggi hanno elaborato numerosi Piani e Programmi che hanno orientato l'evoluzione delle AdM e stanziato risorse ingenti per favorirne l'implementazione: a livello europeo, in proposito possono essere menzionati i libri bianchi dei trasporti del 2001 e del 2011, nonché la copiosa documentazione relativa allo sviluppo delle reti TEN-T dal 2004 fino agli ultimi orientamenti della rete trans-europea dei trasporti del 2011; a livello nazionale, in particolare in Italia, si possono ricordare i (numerosi) Piani dei trasporti, della mobilità e della logistica predisposti dal 2001 fino al 2012, cui si aggiunge lo specifico Masterplan delle AdM pubblicato nel 2004.

1. La programmazione europea

La Commissione ha accordato al Programma delle Autostrade del Mare una posizione di rilievo, dedicando particolare attenzione (e risorse) a quelle iniziative orientate a spostare quote di traffico dalla modalità terrestre a quella marittima, garantendo allo stesso tempo un servizio logistico integrato, più efficiente, rispettoso dell'ambiente ed in continuità quindi con le politiche comunitarie di mobilità sostenibile.

1.1. Il Programma TEN-T (per lo sviluppo delle Reti Trans-europee di Trasporto)

Le reti TEN-T sono considerate fondamentali per accelerare l'integrazione politica e sociale poiché riducono le distanze (non solo fisiche) tra le tante comunità coinvolte nell'Unione. I corridoi europei servono infatti ad abbattere le barriere di divisione e ad avvicinare i Paesi periferici.

A partire da questo principio furono definiti per la prima volta nel 1994 ad Essen in Germania 14 progetti prioritari volti a costruire una rete trasportistica europea integrata. Sono passati vent'anni dal primo piano, alcune opere previste allora sono state realizzate, altre scartate, altre ancora sono tutt'ora in fase di progettazione o di realizzazione ed altre infine se ne sono aggiunte.

L'ultimo aggiornamento del programma delle reti TEN-T risale a pochi mesi fa.

Alla luce delle ultime evoluzioni del quadro di regolazione e di programmazione dell'UE, l'Italia è sostanzialmente interessata da 4 Corridoi terrestri (Genova-Rotterdam, Helsinki-La Valletta, Baltico-Adriatico, Corridoio Mediterraneo) ed uno marittimo le Autostrade del mare. Mentre i corridoi terrestri sono fortemente concentrati nell'area settentrionale del Paese e solo in due casi con estensioni di percorso verso sud (Baltico-Adriatico e Helsinki- La Valletta), quello marittimo copre l'intera fascia costiera e guarda alle connessioni orizzontali tra l'Italia ed il resto dei Paesi europei che si affacciano sul Mediterraneo.

Lo sviluppo infrastrutturale del Paese, sia sul versante marittimo, sia su quello terrestre, dal Trattato di Maastricht in poi deve sottostare alle decisioni prese collegialmente e avanzare in armonia con il disegno europeo. Pertanto le decisioni assunte dalla UE nel 2010 con l'emanazione del Regolamento n. 913/2010 stanno influenzando lo sviluppo del sistema portuale nazionale sino al 2020 poiché tale regolamento ha stabilito i criteri e le regole per la costruzione di una rete di logistica europea i cui punti di accesso internazionale saranno i principali sistemi portuali continentali.

Le strategie messe a punto dall'Unione Europea tendono ad indirizzare la rilevante crescita del trasporto merci, solo in parte rallentata dalla crisi di questi ultimi anni, su vettori alternativi al trasporto su gomma per evitare la congestione stradale e contenere le emissioni negative generate dai camion. Elementi fondamentali di queste scelte sono:

- una forte integrazione tra le reti modali per migliorare l'efficienza e l'efficacia degli spostamenti multimodali;
- l'incentivazione delle modalità di trasporto alternative a quella stradale, quali il trasporto marittimo, tramite il potenziamento dei servizi di Autostrade del Mare per contenere le percorrenze dei camion su strada;
- potenziare e rendere più agevoli le interconnessioni della rete ferroviaria con i porti al fine di creare una rete multimodale integrata in grado di assorbire le quote crescenti degli scambi commerciali internazionali del continente.

La Commissione Trasporti del Parlamento europeo, il 18 dicembre 2012, ha approvato la relazione sullo sviluppo della rete trans-europea dei trasporti e la stessa Commissione, a seguito delle TEN-T Days di Tallin nel 2013, ha definito, con maggior attualità e puntualità, quelli che sono divenuti gli obiettivi strategici ed inderogabili dei Paesi membri i quali devono orientare i loro sforzi per creare e gestire "reti essenziali" articolate su corridoi in grado di sostenere volumi elevati di traffico di passeggeri e di merci attraverso reali combinazioni multimodali, regole comuni e sinergie internazionali. Si tratta delle arterie dei trasporti nel mercato unico europeo per lo sviluppo del quale dal 2014 al 2020 l'Unione Europea investirà fino a 26,25 miliardi di €.

Rispetto alle precedenti versioni del *core-network* e dell'impostazione strategica della gerarchizzazione degli interventi emergono chiaramente in quest'ultima versione due prime priorità:

1. L'inclusione di almeno tre modalità di trasporti in ciascuno dei nove corridoi;
2. Le connessioni est-ovest.

L'obiettivo politico delle *core-network* è quello di migliorare l'integrazione tra l'area occidentale e quella orientale del continente favorendo allo stesso tempo un riequilibrio tra le modalità di trasporto. Viene pertanto ribadito l'orizzonte strategico delle TEN-T che prima di essere vie commerciali, sono strumenti di connessione politica e istituzionale (non a caso ogni corridoio deve attraversare tre stati e agevolare almeno due transiti transfrontalieri).

In siffatto quadro, pur non risultando tra le primissime priorità, giocano un ruolo significativo le AdM che, in una visione logistica intermodale, dovranno favorire lo sviluppo della navigazione anche su rotte brevi e garantire l'interconnessione delle flotte con gli approdi marittimi, le vie navigabili interne e più in generale con quella che viene definita la "rete globale".

Nell'ambito della revisione delle Ten-T, la Commissione ha voluto sottolineare la volontà di continuare ad incentivare e a sostenere il trasferimento dei flussi di merce previsti su itinerari terrestri verso la logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti esistenti o di stabilirne di nuovi secondo regole di redditività, regolarità e frequenza per il trasporto di beni tra Stati membri. L'individuazione di precisi criteri in questo senso e la definizione dei progetti di interesse comune della rete trans-europea delle AdM troverà applicazione nei prossimi tre anni con la messa a punto di un elenco iniziale di progetti specifici.

La scelta di favorire lo sviluppo di progetti che prevedano l'integrazione di almeno tre modalità di trasporto, se è senza dubbio condivisibile per l'affermazione di catene di trasporto intercontinentali, lascia qualche dubbio sul versante del consolidamento di corridoi continentali.

Il combinato marittimo (Ro-Ro), ma anche il combinato terrestre (TCNA e ROLA¹) rappresentano in ambito europeo soluzioni di trasporto assolutamente competitive ed in grado di contribuire significativamente alla riduzione del trasporto tutto-strada. Tali soluzioni infatti consentono di agevolare il trasferimento da una modalità all'altra di trasporto riducendo i tempi ed i costi di gestione del trasporto nei punti di scambio, che invece per trasferimenti continentali rischiano di essere appesantiti dall'aggiunta di una terza modalità. L'accento posto sul vincolo del terzo modo di trasporto rischia pertanto di penalizzare soluzioni che oggi invece rappresentano vere e proprie *best practices*, come nel caso delle linee

¹ Il TCNA (Trasporto combinato non accompagnato) prevede il carico del solo trailer (semirimorchio) su carro ferroviario, mentre la ROLA (Rollende Landstrasse) o autostrada viaggiante prevede il carico dell'intero TIR sul carro ferroviario

intermodali (terrestri) di collegamento tra Italia, Austria e Germania, oppure delle linee intermodali (marittime) di collegamento tra il Sud Est Europa e le sponde italiane dell'Adriatico che contribuiscono in modo significativo al contenimento dell'attraversamento su gomma dei valichi alpini o della poco efficiente rete stradale balcanica.

Fatta salva questa precisazione nella prospettiva di una maggiore integrazione modale si deve sottolineare che lo stesso combinato marittimo (trasporto del camion via nave) può rendersi protagonista, ove ciò fosse realmente conveniente, di un'ulteriore integrazione con vettori su ferro grazie all'uso di unità di trasporto standardizzate (container, casse mobili, trailer).

1.2. Il programma Marco Polo

Uno dei principali strumenti di attuazione degli orientamenti strategici poc'anzi citati è senza dubbio il Programma Marco Polo che dal 2003 ad oggi ha costantemente sostenuto lo sviluppo di iniziative concrete volte ad attivare servizi stabili di trasporto intermodale.

Tale programma ha finanziato nel corso di più di dieci anni azioni volte a:

- garantire un robusto spostamento di traffico dalla strada alle altre modalità;
- superare le barriere strutturali che impediscono il funzionamento della catena di trasporto; consolidare la cooperazione lo scambio di know-how fra gli operatori del mercato della logistica del trasporto merci;
- trasferimento diretto del traffico merci dalla strada al mare;
- stimolare soluzioni trasportistiche non fondate sulla modalità tutto strada all'interno delle scelte logistiche di produzione.

Nell'arco dei primi dieci anni di attività il progetto ha finanziato circa 200 progetti realizzati da oltre 700 aziende (per metà di piccola e media dimensione), mentre circa 4 milioni di spostamenti via camion (con una percorrenza media di 1.000 Km) sono stati dirottati su altre modalità di trasporto².

La peculiarità del programma è stata quella di sostenere l'attivazione di linee stabili condizionando il supporto finanziario erogato dalla Commissione agli effettivi trasferimenti di merce dalla strada a modalità alternative di trasporto e incentivando l'integrazione tra operatori specializzati in servizi di trasporto tra loro complementari.

2. La programmazione nazionale

In ambito nazionale i principali passaggi di questo ampio percorso sono scanditi da una serie di provvedimenti normativi che ne avrebbero dovuto agevolare l'implementazione, tra i quali possono essere menzionati:

² Fonte: <http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/>

1. il sostegno alle imprese marittime e alle Autorità Statali finalizzate allo sviluppo dello Short Sea Shipping (legge n. 413/1998, legge n. 166/2002);
2. il potenziamento di impianti e piattaforme logistiche portuali (Legge Obiettivo n. 443 del 2001) con un rilevante utilizzo di tecnologie e applicazioni informatiche;
3. l'istituzione dell'Ecobonus, ovvero l'incentivo all'autotrasporto per il trasferimento di traffico dal tutto strada al combinato strada-mare (legge n. 265/2002)
4. l'istituzione della Società Rete Autostrade Mediterranee SpA, per promuovere e coordinare a livello nazionale le azioni europee e definire, così, il Master Plan Mediterraneo del sistema integrato di trasporto Autostrade del Mare finanziato dalla legge n. 311/2004.

2.1. L'Ecobonus

L'Ecobonus si propone di incentivare le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime per trasferire quote sempre maggiori di merci che viaggiano su mezzi pesanti dalla strada alle più convenienti vie del mare. A tal fine la già citata legge del 2002 ha messo a disposizione degli autotrasportatori circa 240 milioni di € attraverso uno stanziamento quindicennale. Tali fondi sono stati stanziati nel 2008 (233 milioni) per il triennio 2007-2009 e successivamente rifinanziati per il biennio 2010-2011.

L'incentivo aveva quale obiettivo principale il trasferimento di quote di traffico dalla strada al mare, tuttavia prevedeva contestualmente di attivare processi virtuosi di innovazione e riorganizzazione del settore dell'autotrasporto:

- incoraggiando le forme di associazione di imprese di piccole dimensioni al fine di utilizzare al meglio le alternative marittime al tutto strada (90% delle risorse economiche);
- agevolando misure di formazione destinate a promuovere l'accesso alle rotte marittime ed a favorire l'acquisto di hardware e software volti ad ottimizzare la catena del trasporto in condizioni di massima sicurezza (restante 10% delle risorse).

L'insieme di tali misure si proponeva di ottenere i seguenti effetti:

- la nascita di nuovi modelli organizzativi in grado di rispondere più efficacemente alle sfide imposte dalla concorrenza internazionale;
- l'inserimento di nuove figure professionali capaci di contribuire al miglioramento dell'offerta delle aziende di autotrasporto;
- l'adozione di sistemi informativi finalizzati a migliorare l'efficienza e l'efficacia delle imprese di autotrasporto.

I buoni propositi ed il sostegno dei contributi non sembrano però aver raggiunto i risultati attesi. Non solo per le difficoltà provocate da un'altalenante posizione della Commissione Europea in merito alla coerenza dell'incentivo con le prescrizioni in merito agli aiuti di Stato. L'Ecobonus infatti, in prima battuta è stata considerata una *best practice* (2007-2009) nel quadro delle iniziative europee finalizzate al riequilibrio modale, per poi successivamente essere ritenuta dalla stessa Commissione un indebito intervento pubblico distorsivo della concorrenza, tanto da ritenere illecito il decreto di rifinanziamento per il periodo 2010-2011 (2012), salvo poi alla fine autorizzarlo nuovamente (luglio 2013) sebbene con qualche modifica piuttosto vincolante³.

Tuttavia al di là della posizione più o meno favorevole delle autorità comunitarie, se si considerano i fondi erogati (oltre i 200 milioni di euro già distribuiti, altri 34 sono in corso di erogazione per l'anno 2011) e l'effettivo utilizzo che ne è stato fatto, l'obiettivo del trasferimento dei camion dalla strada al mare sembra essere stato colto solo in parte. Secondo la società chiamata a gestire l'erogazione degli incentivi (RAM Spa), l'impatto di tale provvedimento si attesta intorno al 5% di traffico trasferito.

2.2. IL Piano Nazionale della Logistica 2012-2020

Il disegno strategico contenuto nel Piano Nazionale della Logistica sembra condividere i limiti dei provvedimenti fin qui esposti, indicando chiaramente un cambio di strategia che riguarda non solo l'incentivazione degli autotrasportatori, ma anche il miglioramento dell'offerta di infrastrutture e di servizi dedicati alle AdM all'interno dei porti italiani. Questi ultimi infatti devono divenire vere e proprie stazioni logistiche di riferimento per le linee di traffico short-sea con i Paesi non europei del bacino mediterraneo.

Il sistema portuale nazionale, che occupa a livello europeo un ruolo di primo piano nel trasporto Ro-Ro, può consolidare ulteriormente il proprio posizionamento competitivo facendo leva sui servizi delle Autostrade del Mare. Le dinamiche di sviluppo dei Paesi del Nord Africa sono alla base di previsioni di marcato incremento degli scambi sulle direttrici Nord-Sud nel Mediterraneo. La portualità italiana può puntare ad accrescere i volumi gestiti, attraverso interventi, infrastrutturali e organizzativi, finalizzati a rafforzare il primato nazionale nei servizi Ro-Ro.

3. La coerenza del quadro strategico e operativo comunitario e nazionale

Il percorso delle Autostrade del Mare ha in fin dei conti due figure simboliche di riferimento, in Italia, Carlo Azelio Ciampi e, in Europa, Neil Kinnock. Si tratta di due biografie politiche e professionali piuttosto eterogenee, che hanno influito in modo diverso sull'evoluzione del programma, ma che tuttavia, in entrambi i casi, sono stati in grado di imprimere una svolta.

³ L'erogazione del contributo richiede il mantenimento dei volumi di traffico sovvenzionati per un arco temporale di almeno tre anni

Ciampi ha avuto il merito di lanciare le Autostrade del Mare come una rete stabile di collegamento simile a quella terrestre, attribuendo così al progetto un valore simbolico rilevante e comprensibile a tutti, poiché il contributo che la costruzione della rete autostradale terrestre ha dato allo sviluppo economico e sociale del Paese negli anni '60 era ed è alla portata anche dei non addetti ai lavori.

Kinnock, da Commissario dei Trasporti della Commissione Europea, ha invece avuto il merito di dare concretezza alle politiche di mobilità di sostenibile avviate da un altro padre nobile dell'Unione Europea⁴, indicando operativamente che l'obiettivo principale di tali politiche era l'internalizzazione dei costi esterni del trasporto⁵.

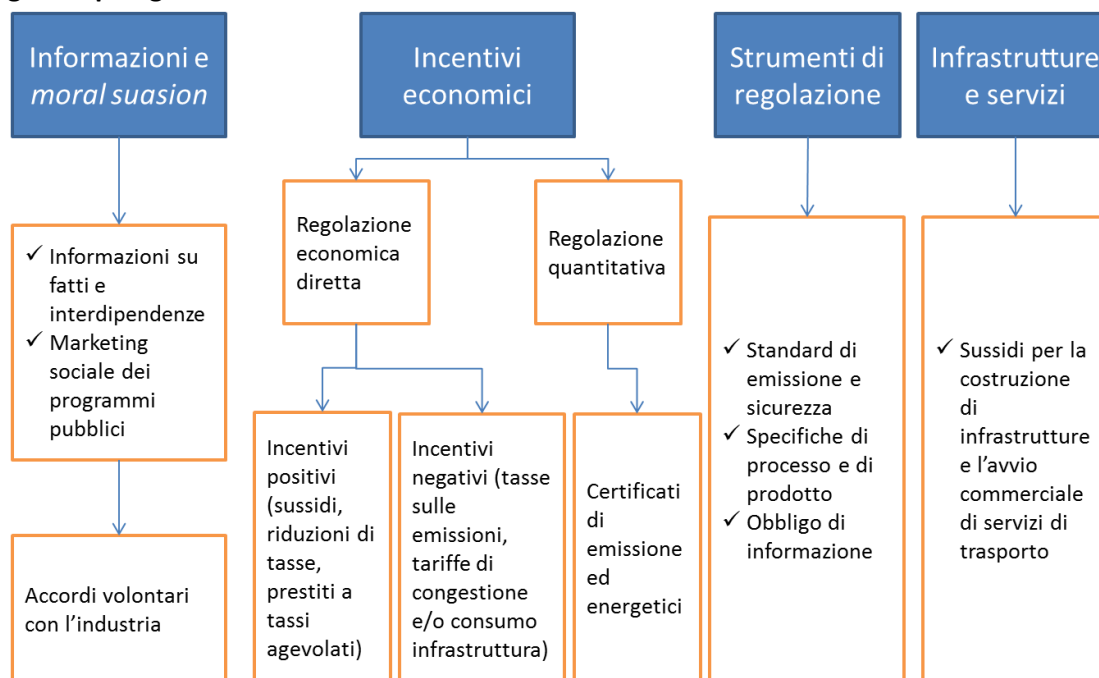
Il riequilibrio modale, ovvero il trasferimento di quote rilevanti di traffico dalla strada alle altre modalità mira dunque ad abbattere i costi esterni dovuti al consumo delle infrastrutture, al costo sociale degli incidenti, ai danni ambientali e sanitari legati alle emissioni nocive o, all'inquinamento acustico, ecc. al fine di diminuire il peso sulla collettività dei costi complessivi del trasporto.

Le strategie di internazionalizzazione possono essere realizzate attraverso quattro tipi di intervento: informazione e *moral suasion*, incentivi economici, strumenti di regolazione e infrastrutture e servizi (Fig. 1).

⁴ Karel Van Miert, nel 1992 aveva firmato il primo libro verde sui trasporti in cui si segnalava la necessità di avviare politiche di mobilità sostenibile "Green Paper on the Impact of Transport on the Environment", Brussels 20.02.1992 COM(92) 46.

⁵ Il libro verde del 1995 "Verso una corretta ed efficace determinazione dei prezzi nel settore dei trasporti - Strategie d'intervento per l'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti nell'Unione europea" stabiliva infatti con estrema chiarezza che la strategia della mobilità sostenibile per essere coerente con le dinamiche del mercato e della libera concorrenza si doveva misurare con la valutazione dei costi diretti e indiretti che imprese, famiglie e territorio pagano per garantire la libera circolazione di passeggeri e merci.

Fig. 1 - Tipologie di strumenti di internalizzazione dei costi esterni



Fonte: Elaborazione Isfort dello schema delle Linee guida per la valutazione dei costi esterni, Quaderni PON Trasporti, 2008

Gli incentivi economici diretti che stimolano la domanda o l'offerta nella scelta di soluzioni di trasporto più sostenibili dagli anni '90 ad oggi sono sempre stati promossi e finanziati dai Governi nazionali in osservanza della normativa concorrente relativa al contrasto all'intervento degli stessi Governi nel mercato (aiuti di Stato) e con l'autorizzazione degli organismi competenti all'interno della Commissione Europea.

La politica aggiuntiva della Commissione Europea, proprio in ragione dello sforzo dei Governi nazionali sul versante degli incentivi diretti, si è concentrata nel completamento del finanziamento delle infrastrutture (attraverso il programma delle Reti Ten-T) e dei servizi intermodali (attraverso i programmi PACT, Marco Polo, ecc.).

L'intervento del Governo nazionale e di quello comunitario non è stato pertanto solo coerente, ma anche complementare ed orientato a potenziare le soluzioni di trasporto più sostenibili con strumenti diretti e aggiuntivi.

Al di là delle valutazioni circa la maggiore efficacia degli interventi diretti o aggiuntivi, su cui invece è intervenuta la Corte dei Conti Europea, ciò che desta qualche perplessità è il progressivo mutamento di atteggiamento da parte degli organi di controllo della Commissione circa la capacità di raggiungere gli obiettivi dei sovvenzionamenti diretti.

Infatti la Commissione, da una parte, ha già avviato il terzo ciclo di progetti finanziati nell'ambito del programma Marco Polo, nonostante la Corte dei Conti Europea abbia messo

chiaramente in evidenza al termine del secondo ciclo di programmazione la relativa sostenibilità dei progetti finanziati e la loro effettiva capacità di garantire un riequilibrio modale⁶, dall'altra, ha ritenuto gli Ecobonus sostanzialmente inefficaci dal punto di vista dell'effettivo raggiungimento dell'obiettivo del riequilibrio modale – sebbene la Corte dei Conti fosse di avviso opposto - ritenendoli di fatto aiuti di Stato impropri, sia alle imprese di autotrasporto, sia alle compagnie di navigazione.

Fermi restando i limiti già messi in evidenza nel presente documento, sembra però strano che si metta in discussione l'approccio dell'incentivo diretto. Fra l'altro sarebbe stato più opportuno stimolare il Governo italiano sul versante dell'ampliamento dell'offerta di servizi di combinato marittimo, oppure sull'approfondimento dei risultati effettivamente conseguiti, piuttosto che "bloccare" l'iniziativa in corso d'opera⁷.

Guardando poi alla soluzione "salomonica" proposta dalla stessa Commissione a seguito delle contro deduzioni inviate dal Governo Italiano, lo zelo liberista sembra essere sacrificato in virtù della necessità di non privare le imprese di autotrasporto di un sostegno economico in una fase congiunturale particolarmente difficile. Infatti la proroga, alla fine concessa, non corregge le motivazioni del blocco, ma sostanzialmente le ribadisce, e giustifica il via libera agli incentivi con il rallentamento economico del Paese e per il contraccolpo che l'eventuale assenza di questi ultimi provocherebbe al settore del trasporto.

4. L'impatto dei programmi nazionali ed europei

Dopo più di quindici anni dall'avvio del progetto AdM in Italia, come d'altronde nel resto d'Europa, si va affermando la convinzione che nonostante gli incentivi erogati e la notevole disponibilità di approdi e di navi, il combinato strada-mare sia stato utilizzato dagli operatori del trasporto solo nelle cosiddette tratte obbligate, ovvero negli spostamenti che hanno come origine o destinazione le aree insulari. Tra le linee attive a livello nazionale nessuna infatti prevede un collegamento tra porti della penisola (neanche come tappa intermedia) e soltanto due linee possono considerarsi sostitutive di lunghi tratti stradali di attraversamento Nord-Sud della penisola: Genova-Termini Imerese e Ravenna-Catania. Inoltre le linee di cabotaggio nazionale sono concentrate nel bacino tirrenico (dove sono Sicilia e Sardegna) e l'unica linea adriatica è, per l'appunto, solo quella che collega Ravenna a Catania.

L'Adriatico invece raccoglie quote significative di traffico del cosiddetto *Short Sea Shipping* mediterraneo assicurando il collegamento con i porti dell'area balcanica, della Grecia e della Turchia. Nel bacino tirrenico tale traffico è consolidato con alcune linee di connessione con i

⁶ Corte dei Conti Europea "I programmi Marco Polo sono stati efficaci nel trasferire il traffico merci su strada verso altre modalità di trasporto?" relazione speciale (RS 3/2013)

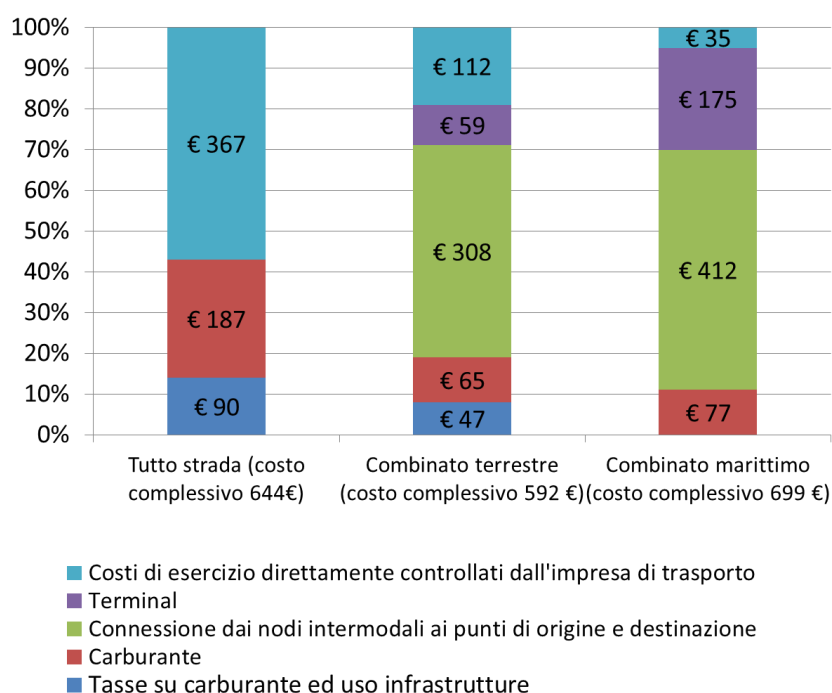
⁷ C (2012) 5020 final - Lettera della Commissione Europea in risposta alla richiesta del Governo italiano di proroga del regime di aiuti per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità (Ecobonus) – 25/07/2012

porti della penisola iberica (Valenzia e Barcellona) ed è in via di consolidamento con il resto del Mediterraneo tramite i porti del Nord Africa (nonostante le tensioni politico sociali dell'area).

Tuttavia al di là delle valutazioni della RAM, non si può trascurare quanto affermato da un recente studio⁸ - propedeutico alla stesura del Piano Nazionale della Logistica - sullo stato del combinato marittimo in Italia e nelle cui conclusioni si indica chiaramente che: "l'attuale struttura dei servizi di AdM si concentra solamente sul cabotaggio marittimo obbligato e non su quello alternativo con la sola eccezione del tratto sostitutivo alla Autostrada Salerno - Reggio Calabria" cui è opportuno aggiungere – come ricordato in precedenza - le lunghe tratte Ravenna-Catania e Genova-Termini Imerese, che se da un lato prevedono la connessione alla regione Sicilia, rappresentano una riduzione sostanziale della percentuale di attraversamento stradale della Penisola. Le criticità però non si limitano ad una carenza di collegamenti, ma anche di affidabilità.

L'ostacolo principale che ne ha impedito il successo è sostanzialmente lo scarso controllo da parte degli operatori del trasporto sul complesso dei costi che tale soluzione di trasporto deve sopportare. Solo il 5% del costo è controllato dalle imprese di trasporto, mentre e circa il 25% è, ad esempio, sotto la responsabilità delle imprese terminaliste portuali e terrestri (Graf. 1 e Tab. 1).

Graf. 1 - Struttura dei costi delle soluzione alternative di trasporto



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati MDS Transmodal, 2013

⁸ CIELI "Analisi strutturale del trasporto combinato marittimo e proposte di potenziamento" – contributo per la definizione del Piano Nazionale della Logistica, Giugno 2011

Tab. 1 - ripartizione dei costi per operatore delle soluzioni alternative di trasporto

Operatore	Tutto strada	Combinato terrestre	Combinato marittimo
Impresa di trasporto	57%	19%	5%
Impresa terminalista	0%	11%	25%
Altri costi controllati da altri soggetti/impres	43%	70%	70%

Fonte: Elaborazioni Isfort su dati MDS Transmodal, 2013

La ragione dunque dell'incapacità degli incentivi pubblici di incidere nello sviluppo del combinato marittimo, soprattutto nel caso dell'Ecobonus, risiedono nella scelta di incentivare una quota marginale del costo complessivo di questa soluzione di trasporto, ovvero il costo del passaggio nave.

Gli esiti di quattro anni di finanziamento, dal 2007 al 2010, nel corso dei quali sono stati sovvenzionati più di 2 milioni di viaggi (75% su rotte nazionali; 25% su rotte internazionali -) per un importo complessivo di oltre 240 milioni di euro, mettono chiaramente in evidenza, soprattutto nel traffico di cabotaggio, tale limite (Tab. 2).

Tab. 2 – Ripartizione percentuale dei volumi di merce trasportata in regime di Ecobonus

Origine	Destinazione	Percentuale sul totale
Catania	Civitavecchia	4%
Catania	Genova	3%
Catania	Napoli	15%
Catania	Ravenna	11%
Civitavecchia	Messina	0%
Civitavecchia	Palermo	2%
Genova	Napoli	0%
Genova	Palermo	6%
Genova	Termini	4%
Livorno	Palermo	4%
Livorno	Trapani	2%
Messina	Salerno	27%
Napoli	Milazzo	0%
Napoli	Palermo	19%
Palermo	Salerno	0%
Savona	Termini	3%
TOTALE		100%

Fonte: Elaborazione CIELI su dati RAM Spa, 2011

In altre parole l'erogazione di un contributo non è sufficiente a modificare un modello logistico, serve un complesso di interventi di carattere organizzativo, di servizio e, dove necessario, infrastrutturale che trasformino la sede portuale, da un punto di imbarco e di sbarco di camion, in un nodo intermodale in cui le modalità alternative alla gomma (trasporto marittimo e ferroviario), possano integrarsi in modo efficace ed efficiente con l'autotrasporto.

Le linee di combinato marittimo attualmente disponibili sono molto lontane da questo modello di servizio. Tali servizi sono svolti all'interno di imbarcazioni miste passeggeri e merci (RO-PAX), in alcuni casi stagionali e legate ai flussi turistici, quindi difficilmente conciliabili con le esigenze delle moderne catene logistiche.

Nella documentazione programmatica, sia di livello comunitario, che di livello nazionale, si avverte la preoccupazione di far evolvere le linee di AdM in linee intermodali (definite comodalità nei documenti europei) in cui sia possibile declinare le esigenze degli operatori in relazione alle concentrazioni di carico, ai volumi, alle distanze ed alla frequenza degli spostamenti dando la possibilità agli operatori del trasporto di poter scegliere la soluzione più efficiente dal punto di vista economico ed ambientale tra il tutto-strada, il combinato marittimo, e la più complessa integrazione tra le tre modalità di trasporto (mare-ferro-strada), magari incentivando il cosiddetto trasporto non accompagnato (trasporto via nave del singolo semirimorchio senza autista e trattore).

5. Il punto di vista degli attori coinvolti

La nuova prospettiva dell'intermodalità ovviamente richiede un nuovo approccio da parte di tutti quegli attori che fino ad oggi hanno giocato un ruolo più o meno attivo nell'ambito dell'evoluzione delle AdM.

5.1. Gli autotrasportatori

Il combinato marittimo, pur rappresentando una valida alternativa, non può sostituire il tutto strada. In primo luogo perché buona parte degli spostamenti non possono essere effettuati tramite l'integrazione del vettore marittimo (spostamenti interni), oppure richiederebbero una modificazione sostanziale del tragitto con aggravio di tempi e costi oggettivamente inefficiente da tutti i punti di vista (ambientali, economici e sociali). Secondo una recente indagine condotta nell'ambito dell'approfondimento sul combinato marittimo propedeutico alla stesura del Piano nazionale della Logistica circa 7 spostamenti su 10 realizzati in Italia rientrano in questa tipologia di traffico, ovvero non sono trasferibili sul combinato marittimo. Gli altri 3 invece potrebbero farlo, ma spesso non lo fanno per le seguenti motivazioni.

- costo del trasporto marittimo;
- ridotta frequenza dei servizi di linea;
- assenza di collegamenti;

- tipo di servizio offerto (solo strada).

Indirizzando infine l'analisi verso quegli operatori che hanno effettivamente utilizzato il combinato marittimo sono infine emersi una serie di ostacoli operativi che limitano la diffusione del di questa soluzione del trasporto.

In primo luogo, l'assenza di accessi autostradali diretti al varco portuale cui poi si aggiunge l'incertezza dei tempi di trasferimento dal varco al piazzale ed in seguito al carico sulla nave. Soprattutto quest'ultima fase può variare in modo sostanziale in relazione all'operatore incaricato che spesso non è in grado di gestire rapidamente le procedure burocratiche legate al carico del camion o del semirimorchio sulla nave.

Nell'ambito della presente ricognizione sono stati contattati alcuni autotrasportatori che si servono delle linee di autostrade del mare ed hanno usufruito degli incentivi (Ecobonus).

Tali operatori hanno in buona sostanza confermato i rilievi indicati dall'indagine del Piano della Logistica, mettendo però in evidenza anche la complessità burocratica non solo delle procedure di imbarco, ma anche di riscossione degli incentivi.

Alcune delle imprese consultate hanno anche indicato la necessità, espressa anche nella presente ricognizione, di identificare nuove modalità di incentivazione che non si riducano alla semplice erogazione del contributo.

Circa l'indicazione dei vincoli principali che ostacolano l'ulteriore sviluppo delle AdM non si registra un accordo unanime tra i consultati, vi è un generico riconoscimento del gap infrastrutturale, ma altri ritengono più vincolante l'assenza di risorse finanziarie da destinare all'avanzamento di questa soluzione di trasporto, oppure un sistema procedurale e burocratico troppo vischioso e poco efficiente.

I testimoni coinvolti sostengono che laddove gli operatori modali, anche grazie ad un quadro legislativo e di incentivo adeguato, sono in grado di offrire un servizio intermodale navale accessibile e rapido (con imbarchi riservati, procedure di controllo di imbarco e sbarco dedicate, spazi nave garantiti in tutte le stagioni) sicuramente si assisterebbe ad una graduale ancorché veloce spostamento di significativi volumi di movimentazione su strada verso il mare.

L'assenza di questo contesto sia legislativo che operativo lascia gli autotrasportatori privi di assistenza a districarsi nei punti di interscambio modale, con notevoli penalizzazioni in termini di tempi, costi e di rapporto con la clientela.

Un altro aspetto che renderebbe più attrattiva e competitiva la soluzione di trasporto del combinato marittimo è la possibilità di essere esentati dai divieti alla circolazione per il trasporto di merci.

Il Codice della Strada e il suo Regolamento d'attuazione prevedono infatti che, per tutelare la sicurezza stradale, sulle strade extraurbane e sulle autostrade possa essere temporaneamente

sospesa la circolazione dei veicoli per il trasporto merci di massa complessiva massima superiore a 7,5 tonnellate, conformemente alle Direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ogni anno, in attuazione di tali disposizioni, un Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti stabilisce il calendario delle giornate di divieto e le relative direttive.

Il peso di tali giornate sulle attività delle imprese di autotrasporto è particolarmente rilevante. Le giornate di divieto per il 2014, fissate con Decreto del Ministro dei Trasporti del 11/12/2013, sono 78, per un totale di circa 1.100 ore di fermo obbligatorio. Oltre un quinto dell'anno sarà così, amministrativamente sottratto alle normali attività operative delle imprese, e alle conseguenti possibilità di ottimizzazione logistica e generazione di reddito e pertanto la possibilità di rendere nuovamente operative tali giornate grazie all'uso di soluzioni di trasporto sostenibili (sia dal punto di vista ambientale che della sicurezza delle strade e della congestione) potrebbero rendere attirare verso le vie del mare volumi di traffico stradale aggiuntivo.

Tali condizioni sono, invero, già riconosciute ai trasporti che coinvolgono l'Estero e le maggiori isole italiane, nonché alle altre soluzioni di trasporto combinate. In particolare, l'art. 2 del decreto, al comma 3, concede un'anticipazione di 4 ore del termine del divieto di circolazione per i trasporti combinati marittimi, ovvero quei trasporti tra Paesi membri dell'UE che includono una tratta via mare di almeno 100 chilometri in linea d'aria e tragitti stradali iniziali o finali ricompresi in un raggio in linea d'aria non superiore a 150 km, e, al comma 5, esenta dal rispetto dei divieti i veicoli in transito verso i porti nazionali per cominciare un simile trasporto combinato.

5.2. Compagnie di navigazione di cabotaggio nazionale

La questione dell'ottimizzazione dei costi di esercizio rappresenta senza ombra di dubbio la priorità dell'agenda degli armatori. Una ottimizzazione volta ad escludere il banale taglio lineare dei costi, ma che si dovrà conseguire attraverso soluzioni di grande efficienza volti a raggiungere un doppio obiettivo: essere capaci di alleggerire la pressione economica sui fruitori finali dei servizi di trasporto e liberare risorse economiche per consolidare o stimolare l'avvio di servizi su nuove rotte. In questo ambito, molteplici rilevazioni condotte da vettori marittimi, certificate anche da enti scientifici, testimoniano che il costo del carburante rappresenta tra il 60 ed il 70 % dei costi complessivi sostenuti per operare l'esercizio delle tratte marittime. Numerosi studi nazionali ed internazionali, stimolati anche dalla progressiva entrata in vigore di norme sempre più restrittive antinquinamento, dimostrano che l'uso del gas naturale (LNG) come combustibile, permette una notevole riduzione delle emissioni inquinanti e rappresenta la più efficace e diretta strategia di adeguamento, per qualità e quantità, agli obiettivi nazionali e comunitari in materia di riduzione delle emissioni di CO² e più in generale in materia di politiche ambientali. Attualmente non è prevista nella legislazione nazionale la possibilità di utilizzare LNG come combustibile di unità navali impiegate nel trasporto marittimo, nonostante il quadro normativo internazionale in proposito sia

sufficientemente esaustivo e siano già oggi disponibili regolamenti e linee guida stilati da Registri europei di Classificazione Navale. L'adeguamento delle flotte attraverso interventi volti a ridurre le emissioni dei motori o la loro eventuale nuova motorizzazione per l'impiego del LNG come combustibile è quindi uno dei principali progetti che il settore del cabotaggio intende sostenere e che si inserisce a pieno titolo nell'approccio strategico ed operativo volto ad una nuova riqualificazione del progetto AdM.

Un secondo punto focale per l'implementazione di tale progetto sono i porti. Essi, come già detto, devono diventare punti intermodali di interconnessione delle reti trans-europee di trasporto, attraverso una duplice linea d'azione:

- ripensare le banchine e i terminal al fine di migliorare l'efficienza delle operazioni di carico e scarico delle merci trasportate via mare su corto raggio⁹;
- adeguare le strutture per il rifornimento di carburante delle navi anche alle luce del prossimo impiego dei combustibili alternativi.

La riorganizzazione delle infrastrutture portuali, si deve concentrare su alcuni aspetti che rappresentano problematiche decisamente significative per il trasporto marittimo a corto raggio, quali ad esempio: i tempi di sosta, le tariffe non trasparenti, i livelli di servizio non sempre efficienti, l'inadeguatezza degli equipaggiamenti e delle aree di lavoro. Tutti questi elementi afferiscono al tema più generale della riorganizzazione delle linee di servizio in banchina. Si tratta quindi di ridefinire il disegno strategico e funzionale dei porti al fine agevolare il combinato marittimo e rendere realmente fruibili le AdM.

Tale disegno strategico dovrà promuovere una vera e propria specializzazione delle aree di scalo dedicate al trasporto marittimo a corto raggio e garantire tutti i relativi necessari servizi operativi, anche di nuova generazione.

L'adeguamento dell'infrastruttura portuale alle esigenze del combinato marittimo richiede investimenti specifici nella riorganizzazione dei terminal e in nuove tecnologie per i mezzi navali.

Un primo obiettivo da raggiungere attraverso tale riorganizzazione riguarda la riduzione dei tempi del cosiddetto ciclo-nave incidendo sulla gestione delle operazioni di imbarco e di sbarco attraverso:

⁹La Commissione Europea nella sua comunicazione n° 317 del ha proposto la seguente definizione di trasporto marittimo a corto raggio: *“Per trasporto marittimo a corto raggio si intende il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa”*.

- l’impiego di navi con livelli di carico/scarico distinti e rampe laterali, sulle quali i mezzi possano muoversi secondo flussi indipendenti e distinti dal portellone centrale;
- banchine realizzate secondo concetti condivisi con il comparto armatoriale e realmente integrate nella catena logistica di terra nel sistema di erogazione dei servizi “door to door”;
- snellimento delle pratiche amministrative insostenibili e eliminazione dei conflitti di competenza tra i numerosi enti coinvolti nella gestione delle materie portuali e doganali.

Servono scelte strategiche ed inquadramenti normativi che consentano di sviluppare quanto prima questa tipologia di interventi nel nostro Paese, incentivando il fronte degli studi e delle ricerche industriali, mutuando senza indugi esperienze ed indicazioni dalle principali *best practices* internazionali.

Gli interventi strutturali e infrastrutturali per lo sviluppo strategico del cabotaggio marittimo devono, inoltre, essere accompagnati da un impegno del governo anche in materia fiscale. Per quanto riguarda l’IVA, infatti, si rende necessaria una misura per modificare il trattamento delle prestazioni di trasporto per vie acquatiche per quanto attiene le navi impegnate nei collegamenti con le isole, o in servizi di corto raggio, al fine di renderlo più coerente con la disciplina generale del trasporto di persone, che sono attualmente assoggettate in via di principio a un’aliquota del 10%. Più in particolare la modifica normativa richiesta è finalizzata all’omogeneizzazione del trattamento delle prestazioni dei servizi di cabotaggio di corto raggio (c.d. di trasporto urbano di linea per via d’acqua). Le imprese che erogano tali prestazioni pur essendo tenute ad applicare la maggiorazione dell’IVA sui titoli di viaggio, devono tuttavia versarla per l’acquisto del carburante e dei materiali necessari al vettovagliamento della nave senza poterla compensare. La mancata introduzione di tale modifica normativa provoca uno sbilanciamento tutto a danno dei vettori marittimi con un aggravio dei costi industriali per lo svolgimento dei servizi. Si evidenzia inoltre che a fronte di un incremento assolutamente marginale delle tariffe per i servizi di cabotaggio di corto raggio in armonia con l’introduzione del regime IVA al 10% si avrebbe una ricaduta irrilevante sui passeggeri e parimenti si offrirebbe ai vettori la possibilità di ristrutturare molto seriamente i propri conti economici di esercizio generando, di fatto, una concreta spinta allo sviluppo competitivo del trasporto via mare.

Il rilancio delle AdM richiede pertanto l’apertura di un dialogo strutturato con le Istituzioni centrali, locali e gli altri attori pubblici e privati di riferimento del comparto industriale al fine di elaborare ed implementare un progetto pilota per la maggiore efficienza, produttività, sicurezza e sostenibilità dei trasporti marittimi nell’ambito dei piani nazionali ed europei di contenimento e prevenzione dell’inquinamento atmosferico e dei cambiamenti climatici. In questo senso, è più che mai urgente avviare la sperimentazione dell’adozione del LNG a bordo delle navi impegnate nel cabotaggio, per poi favorire la definizione degli ulteriori interventi

relativi e conseguenti in materia di adeguamenti infrastrutturali dei porti ed allo sviluppo di progetti di automazione di alcune attività di scalo.

In tal proposito l'associazione delle imprese di cabotaggio marittimo "Fedarlinea" ha recentemente promosso la sottoscrizione di una Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Assoport, RINA S.p.A., oltre l'Associazione stessa, nell'intento di avviare un approfondimento specifico orientato, da un lato, a seguire la sperimentazione di nuovi propulsori a bordo di unità navali campione, dall'altro ad impegnarsi per la definizione delle procedure tecnico-amministrative per l'impiego del LNG a bordo delle navi ed il suo relativo rifornimento nei porti, determinando, allo stesso tempo, uno standard tecnico per adeguare l'impiego di LNG alle indicazioni dell'IMO.

6. Le prospettive future

6.1. Internalizzazione dei costi esterni

Come già anticipato l'effettiva implementazione di un reticolo di linee intermodali alternative all'attraversamento stradale della penisola, nonostante i programmi varati e gli incentivi erogati ancora non è stata realizzata.

Dando per scontata la priorità strategica delle vie d'acqua quale alternativa credibile e sostenibile, sia da un punto di vista ambientale, che commerciale, si tratta di identificare nuove azioni in grado di sostenere ed incentivare l'attivazione di servizi stabili di AdM.

Allo stesso modo i limiti dell'Ecobonus - principale strumento di incentivazione adottato nel corso degli ultimi 15 anni - non possono essere trascurati. Si dovrebbe pertanto riorientare la politica degli incentivi verso sistemi integrati che attirino la domanda verso il trasporto marittimo, ma allo stesso tempo aiutino l'offerta ad implementare soluzioni di trasporto efficaci, efficienti e soprattutto competitive rispetto al tutto-strada.

Non sono solo gli autotrasportatori gli attori principali, ma anche i porti e le compagnie di navigazione che devono lavorare congiuntamente.

Lo stesso Piano Nazionale della Logistica ha messo chiaramente in evidenza i punti critici che fino ad oggi hanno ostacolato un pieno sviluppo delle AdM: L'assenza di terminal dedicati alla movimentazione di rotabili; una reale integrazione tra operatori; una distribuzione più equilibrata dei sussidi.

L'esperienza del principale operatore del cabotaggio nazionale segnala la difficoltà delle compagnie di navigazione ad attivare nuove linee Ro-Ro dedicate al trasporto delle merci in relazione agli alti costi di avviamento di un nuovo servizio.

A tale proposito potrebbe essere rivista la logica dell'incentivo calibrandone l'intensità ed il target in base alla necessità, oltre che di trasferire i camion dalla strada alle vie marittime, anche di attivare servizi efficienti ed affidabili.

Nel quadro di tale approccio i fondi destinati all'incentivazione delle AdM potrebbero essere destinati alla realizzazione di progetti operativi finalizzati all'attivazione di servizi stabili promossi da operatori complementari tra loro ed in grado di assicurare servizi intermodali completi vincolando il supporto economico pubblico, sul modello del programma europeo Marco Polo, all'effettiva quantità di traffico trasferito.

Si tratta di un cambio sostanziale di strategia che fino ad oggi è stata quella di favorire il riequilibrio modale sovvenzionando il costo diretto superiore del trasporto marittimo rispetto al tutto-strada a quegli autotrasportatori che avessero rinunciato alla strada in favore del mare.

Tale strategia parte dalla constatazione che la comparazione dei costi diretti tra la soluzione tutto strada e quella del combinato strada-mare vede la prima soluzione prevalere sulla seconda (Tab. 3).

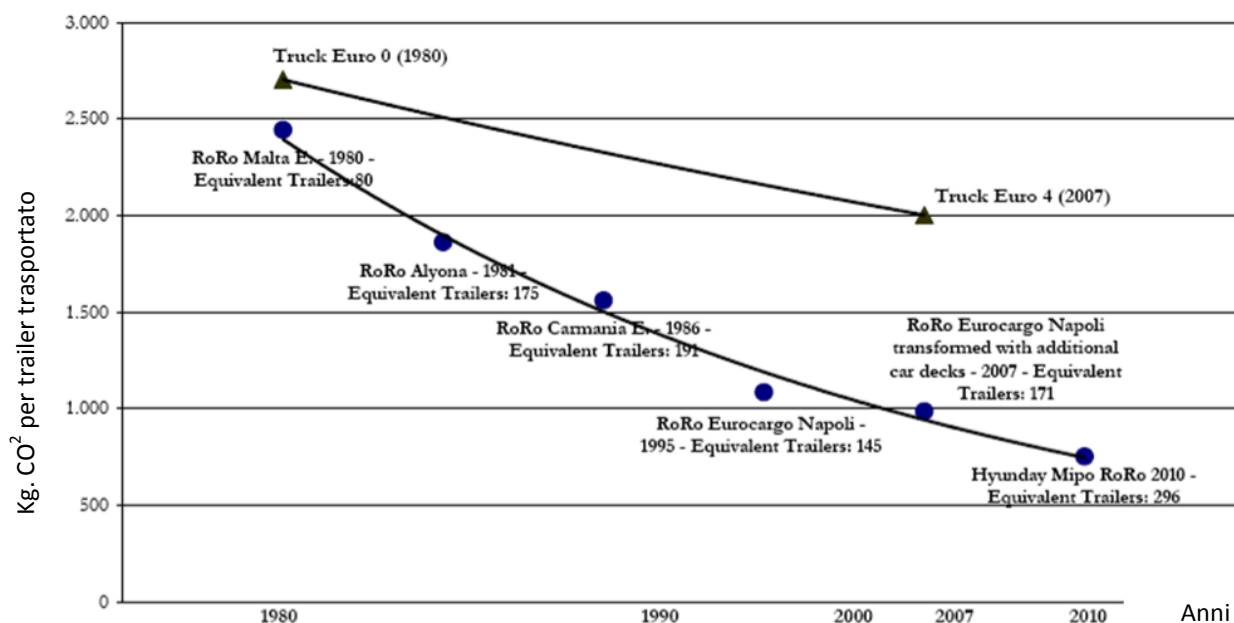
Tab. 3 - Confronto tra i costi diretti del trasporto marittimo e quelli del "tutto strada"

Dati trasportistici e costi	Palermo – Genova		Catania - Napoli		Messina – Salerno	
	Tutto strada	Trasporto marittimo	Tutto strada	Trasporto marittimo	Tutto strada	Trasporto marittimo
Itinerario (km)	1.450	800	550	450	450	300
Tempo medio di viaggio (ore)	20	22	9	10	7	8
Costo pedaggio autostradale (€)	150	0	10	0	0	0
Costo carburante (€)	360	0	130	0	110	0
Altri costi: ammortamento, tasse, lubrificante, pneumatici, manutenzione (€)	400	80	160	50	130	30
Costo tratta marittima (prezzo biglietto €)	120	1.200	120	550	120	500
Costo totale (€)	1.030	1.280	420	600	260	530
<i>Maggiorazione del costo del trasporto nella soluzione combinato marittimo (€)</i>	250		180		270	

Fonte: F. Carlucci, A. Cirà, 2011

Tuttavia se si sommano ai costi diretti anche quelli indiretti (dovuti all'inquinamento ambientale, all'alterazione del clima, ai costi sociali degli incidenti, al consumo delle infrastrutture) prevale nettamente la seconda. Infatti tenendo in considerazione solo l'impatto dell'inquinamento atmosferico le emissioni di CO² provocate da un camion su strada e quelle di una nave Ro-Ro sono più che doppie (Graf. 2).

Graf. 2 - Confronto delle emissioni di CO² provocate da un trailer trainato su strada da un TIR (Truck) e quelle equivalenti attribuibili al singolo TIR (quota parte del complesso dei TIR presenti in stiva) imbarcato su una Nave Ro-Ro nella rotta Salerno-Valenzia operata dal Gruppo Grimaldi



Fonte: Gruppo Grimaldi, 2012

Inoltre non si possono trascurare altri costi anche di natura diretta, come ad esempio la non applicazione lungo tutta la tratta via mare del trasporto, dei vincoli sui tempi di guida e di riposo degli autisti, che contribuiscono ad aumentare la competitività del combinato marittimo rispetto al tutto strada. Ad esempio i minori costi sociali legati al rischio incidente molto più elevato nel tutto strada, oppure la riduzione dei costi di consumo delle infrastrutture terrestri, nonché di congestionamento.

A tale proposito la questione della sicurezza stradale merita un'attenzione particolare, soprattutto per quel che riguarda i controlli in merito all'applicazione delle norme di circolazione e di guida. La competitività delle soluzioni di trasporto (tutto-strada, combinato marittimo e terrestre) deve poter essere valutata in un contesto di regole certe e condivise e soprattutto rispettate da tutti in egual misura. Ad esempio, i tempi di alternanza tra guida e riposo per i conducenti di TIR devono essere rispettati, così come i limiti di velocità, le manutenzioni dei mezzi e dei sistemi di sicurezza, ecc.. Si tratta di considerazioni banali, ma che purtroppo contribuiscono ad incrementare l'intensità del trasporto su strada di merci, poiché introducendo fenomeni di vero e proprio *dumping* sociale, rendono meno competitive le soluzioni di trasporto alternative ed allo stesso tempo dilatano i costi esterni del trasporto perché aumentano il rischio di incidenti in ambito stradale.

Il supporto dunque alle soluzioni più efficienti, ma anche virtuose dal punto di vista dell'esposizione al rischio, non si potrà ottenere solo attraverso l'erogazione di contributi, ma anche tramite una più decisa e costante iniziativa di monitoraggio dell'applicazione delle regole che veda coinvolte, oltre che le autorità preposte, anche le organizzazioni dell'autotrasporto e la committenza.

6.2. L'impennata dei costi diretti del trasporto marittimo

L'internalizzazione dei costi esterni non riguarda solo l'autotrasporto, ma anche il complesso delle modalità di trasporto, soprattutto per quel che riguarda il controllo delle emissioni inquinanti legate agli scarichi dovuti ai processi di combustione. In particolare il trasporto aereo ed il trasporto marittimo sono stati oggetto di una serie di provvedimenti normativi comunitari e nazionali che stanno introducendo novità significative. In merito al confronto tra i costi del trasporto tutto strada ed il combinato marittimo è opportuno considerare, infatti, i recenti limiti imposti dalla Commissione Europea che già dal 1.1.2015, nelle aree SECA (Sulphur Emission Control Areas - Mar Baltico, Mare del Nord) prevedono l'utilizzo di combustibili marini con tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Tale limitazione sarà esteso nel 2020 a tutti i bacini dell'Unione e quindi anche nel Mediterraneo¹⁰.

E' opportuno altresì ricordare che in virtù della direttiva n. 99/32/UE modificata dalla direttiva n. 2005/33/UE e delle successive norme nazionali di recepimento di tali direttive anche nel cabotaggio marittimo italiano si presenta la seguente situazione:

- l'utilizzo di combustibili marini con tenore di zolfo non superiore allo 3,5% per tutte le navi (con eccezione di quelle sottototate) in navigazione in acque territoriali e zone protezione ecologica;
- l'utilizzo di combustibili marini con tenore di zolfo non superiore all'1,5% per navi passeggeri di linea in viaggi nazionali e provenienti o dirette verso un porto comunitario;
- l'utilizzo di combustibili marini con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% per tutte le navi in rada ed in porto.
- L'uso di combustibili raffinati in ambito marittimo determina impatti rilevanti sui costi diretti di questa modalità di trasporto (Tab. 4).

¹⁰ La Direttiva n. 2012/33/UE, che dovrà essere recepita dall'Italia entro il 18.6.2014, estenderà nel 2020 i vincoli delle aree SECA a tutti i bacini dell'Unione

Tab. 4 - Costi dei combustibili marini (USD per tonnellata)

<i>Tipologia di combustibile</i>	<i>prezzo min.</i>	<i>prezzo mass.</i>
Combustibile marino con tenore di zolfo al 3,5%	616	631
Combustibile marino con tenore di zolfo all'1,5%	643	659
Gasolio con tenore di zolfo allo 0,1%	934	946

Fonte: Quotidiano delle fonti di energia, Giugno 2013

Ad esempio, i costi di stazionamento in porto diventano per i traghetti particolarmente rilevanti poiché la necessità di mantenere in funzionamento gli impianti della nave li obbligano a tenere costantemente accesi i motori. Gli armatori e la cantieristica maggiore in considerazione della rilevante differenza di costo tra i combustibili più o meno raffinati stanno lavorando al fine di identificare soluzioni tecniche volte a garantire l'abbattimento dei tenori di ossido di zolfo presenti nei gas di scarico.

La ricerca sta approfondendo soluzioni che, in vario modo si propongono, o di eliminare i residui di zolfo tramite il "lavaggio" dei gas di scarico (la cosiddetta "Scrubber Technology"), oppure introducendo combustibili non derivati dal petrolio come il gas naturale (LNG), o il metanolo.

Si tratta di sperimentazioni ancora non del tutto definite, sia nei contenuti tecnologici, sia normativi. Non esiste infatti al momento una normativa omogenea a livello internazionale in tema di sicurezza degli impianti propulsivi, delle stazioni di rifornimento fisse o mobili che dovrebbero essere presenti nei porti, almeno quelli principali.

La stessa Commissione Europea ha compreso l'importanza dell'impatto tecnologico ed economico dell'introduzione delle nuove norme sulla difesa dell'aria ed ha promosso - anche a seguito delle pressioni esercitate dalle organizzazioni di rappresentanza degli armatori europei - lo *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) un forum orientato a migliorare lo scambio di informazioni e a coordinare gli sforzi per la ricerca delle migliori soluzioni tese a mantenere competitivo il trasporto marittimo anche dopo l'introduzione di norme più restrittive ed economicamente più svantaggiose.

7. AdM 2.0: rilanciare l'integrazione economica tra Nord e Sud del Paese attraverso connessioni intermodali e sostenibili

Le AdM nascono per sottrarre i camion dalla strada al fine di contenere gli impatti negativi generati dall'uso intensivo del trasporto su gomma in termini di inquinamento, congestione e sicurezza.

Gli spostamenti da trasferire dalla strada al mare sono quelli con una percorrenza superiore a 500 KM. Tali spostamenti in termini assoluti rappresentano una quota marginale del trasporto pesante su strada, poiché riguardano solo il 3% del totale. Ma gli impatti ambientali, sociali ed

economici di questo segmento di traffico sono decisamente più rilevanti rispetto a quelli generati dai trasporti di corto raggio.

Gli spostamenti di merci su strada sono per lo più concentrati su distanze inferiori a 100 KM (70% del totale) tuttavia, dal punto di vista degli impatti negativi e dei consumi energetici¹¹ una tonnellata di merce trasportata per 600 KM genera – grosso modo - impatti negativi e consumi energetici 6 volte superiori a quelli necessari per trasportare la stessa quantità di merce per uno spostamento di soli 100KM.

Il segmento di traffico delle lunghe percorrenze rappresenta dunque un fattore di criticità rilevante, ma anche un mercato potenziale importante per le soluzioni di trasporto intermodale (combinato marittimo e terrestre) che possono essere competitivi con il tutto-strada. Nel traffico nazionale le connessioni tra regioni del Nord e del Sud rappresentano una quota rilevante di tale segmento. Al fine di calcolare il mercato potenziale generato da questo segmento di traffico sono stati presi in considerazione i flussi di trasporto merci su strada¹² attualizzati al 2013¹³ escludendo:

- le relazioni interne alle circoscrizioni (Nord, Centro e Sud);
- sottraendo alla Circonscrizione meridionale le isole della Sardegna e della Sicilia (perché interessate dal trasporto combinato obbligato);
- le regioni dell’Abruzzo e del Molise (più centrali rispetto al resto del meridione).

I flussi che si ottengono da tale sottrazione rappresentano gli spostamenti tra Nord (Valle d’Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Veneto, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia ed Emilia Romagna) e Sud (Puglia, Campania, Basilicata, Calabria) che raccolgono circa il 40% degli spostamenti oltre i 500Km.

7.1. Due corridoi intermodali alternativi al tutto strada di collegamento Nord-Sud

Tale segmento di traffico costituisce il mercato potenziale intorno al quale costruire una politica efficace di sostegno al combinato marittimo in grado di promuovere linee Ro-Ro realmente sostitutive al tutto-strada (combinato marittimo alternativo).

¹¹ Gli impatti generati dal trasporto, in termini di inquinamento, ma anche di incidenti e congestione si calcolano in base al peso della merce trasportata e della distanza percorsa (tonnellata/KM) ad esempio una tonnellata che effettua uno spostamento di 100KM, corrisponde a 100 tonnellate kilometro

¹² Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, Trasporto complessivo di merci su strada per Regione di origine e di destinazione (anno 2011)

¹³ Stima di evoluzione traffico merci su strada, anno 2012 Ministero Infrastrutture e Trasporti, anno 2013 Indagine congiunturale Confetra secondo semestre 2013.

In base all'analisi dai flussi di traffico generato dalle relazioni Nord/Sud poc'anzi riportati è possibile attivare 4 linee Ro-Ro¹⁴ con trasporti bilanciati tra nord e sud lungo i due corridoi naturali del Paese.

1. Corridoio Tirrenico: porti per imbarco/sbarco da Nord - Genova, Livorno; porti per imbarco/sbarco da Sud - Napoli, Salerno;

Combinato alternativo corridoio tirrenico: 4.286.747 tonnellate

Nord (Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Emilia Romagna)

Mezzogiorno (Campania e Calabria)

Traffico Nord → Sud : 2.624.082 tonnellate; Sud→Nord: 1.662.665 tonnellate

2. Corridoio Adriatico: porti per imbarco/sbarco da Nord Trieste, Ravenna; porti per imbarco/sbarco da Sud - Bari, Brindisi;

Combinato alternativo corridoio adriatico: 5.049.447 tonnellate

Nord (Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia)

Mezzogiorno (Puglia e Basilicata)

Traffico Nord → Sud : 2.647.781 tonnellate; Sud→Nord 2.401.666 tonnellate

3. Connessioni trasversali

Traffico aggiuntivo sui due corridoi legato alle connessioni trasversali: 2.701.258

Nord sponda adriatica, Mezzogiorno sponda tirrenica e viceversa

Traffico Nord → Sud : 1.589.378 tonnellate; Sud→Nord 1.111.880 tonnellate

7.2. Un prima ipotesi "a spanne" dei potenziali impatti del Piano AdM 2.0

Il complesso degli spostamenti legati agli scambi Nord-Sud oggi veicolati tramite camion rappresenta un mercato potenziale di:

- Più di 12 milioni di tonnellate di merce
- oltre 700 mila camion che viaggiano su lunghe percorrenze (oltre 500Km).

Il trasferimento di 12 milioni di tonnellate di merce dalla circoscrizione settentrionale a quella meridionale attraverso la soluzione di trasporto tutto-strada richiede, come già ricordato, circa

¹⁴ Soglie di sostenibilità di una linea di combinato marittimo identificate dal Piano Nazionale della Logistica nell'approfondimento sulle prospettive di sviluppo si settore sono: 500 miglia marine e un milione di tonnellate annue di traffico bilanciato *inbound* e *outbound*

700 mila camion. Ipotizzando che ciascun camion compia mediamente per i trasferimenti dalle regioni del Nord a quelle del Sud circa 700Km, si può stimare che:

- la coda virtuale generata da questo traffico corrisponda a circa 8.000 Km¹⁵;
- l'energia necessaria per farli camminare sia pari a 2,4 miliardi di KWh;
- le emissioni nell'aria provocate da tali spostamenti si aggirerebbero intorno a mezzo milione di tonnellate di anidride carbonica¹⁶

Per avere un ordine di grandezza la distanza tra l'estremo nord (Alpi) e l'estremo sud (Lampedusa) d'Italia è di 1.240 Km, mentre la lunghezza complessiva delle coste (insulari e peninsulari) si attesta a 7.480 Km, mentre le famiglie e le imprese di una città come Firenze nell'arco di un anno consumano circa 1,5 MLD di KWh di energia elettrica ed immettono nell'aria circa 2,5 milioni di tonnellate di CO²¹⁷.

L'opportunità di riorganizzare gli spostamenti che oggi avvengono sul tutto strada, attraverso il combinato marittimo, consentirebbe - nel tratto sostitutivo via mare - di ridurre il consumo energetico di poco meno del 90% e di ridurre le emissioni ben oltre il 90%.

8. AdM 2.0: un nuovo approccio alle politiche di incentivazione

La prossima scadenza della proroga degli *Ecobonus* chiama le forze politiche ad aprire una riflessione in merito agli strumenti da attivare per raggiungere l'obiettivo generale di costruire un modello di mobilità delle persone e delle merci sostenibile e quello specifico del comparto merci di favorire il riequilibrio modale.

Appare infatti scontato il rifiuto delle autorità comunitarie ad una eventuale richiesta di ulteriore proroga degli attuali *Ecobonus* da parte del Governo italiano, tuttavia non si può ritenere di mantener saldo l'obiettivo generale e quello specifico poc'anzi ribadito senza adeguate misure di supporto.

E' più che mai urgente pertanto avviare un percorso di rinnovamento delle politiche di aiuto al settore che prenda le mosse dal Parlamento e dal Governo e veda coinvolte tutte le parti interessate nella fase di definizione del quadro strategico. Un quadro di riferimento condiviso che dovrà essere successivamente valutato dal punto di vista, sia della coerenza con le dinamiche di mercato, sia della congruenza con i vincoli normativi nazionali e comunitari, prima di attivare le modalità di incentivo che dovranno essere monitorate in profondità al fine

¹⁵ Secondo i modelli di calcolo utilizzati dal Programma Europeo Marco Polo la fila virtuale dovrebbe corrispondere a 7.840 Km (<http://ec.europa.eu/transport/marcopolo>)

¹⁶ Stima effettuata tramite il sistema di calcolo ECOTRANSIT www.ecotransit.org

¹⁷ Secondo i dati dell'amministrazione comunale di Firenze l'energia elettrica rappresenta il 19% dei consumi energetici della città, le altre fonti energetiche sono il gas il 41%, il combustibile per i trasporti 36% ed il 4% per il gasolio, mentre i 2,5 milioni di tonnellate di Co2, per 34,5% derivano dai trasporti, il 30,2% dalle attività residenziali e il 27,8% dal terziario

di individuare con precisione e trasparenza la loro effettiva capacità di raggiungere i target selezionati.

Per realizzare i vantaggi che il trasporto marittimo a corto raggio dimostra di poter conseguire, si rende quindi necessaria la creazione di reti in grado di attirare volumi di carico, cercando attivamente la cooperazione con le altre modalità di trasporto attraverso una più concreta collaborazione tra le varie imprese operanti nella catena logistica, in un quadro di scelte strategiche volte a favorire mirati interventi infrastrutturali e politiche di incentivazione economica che escano fuori dalla semplice logica degli incentivi diretti a sostenere i maggior costi (*Ecobonus*). Tutto ciò richiede l'impegno costante e concreto di un attore istituzionale autorevole e capace di interpretare, da una parte, le indicazioni provenienti dal mercato, dall'altra, le traiettorie ed i più ampi obiettivi comunitari.

Una programmazione mirata alla realizzazione di soluzioni logistiche e infrastrutturali appare pertanto indispensabile per rendere il trasporto marittimo a corto raggio più competitivo rispetto al trasporto su strada su un segmento di mercato maggiore di quello attuale; l'alleggerimento del traffico merci su strada per lunghe distanze e il contenimento dei costi di produzione e di mercato del trasporto merci, hanno, infatti, riflessi immediatamente misurabili su diversi aspetti: l'aumento della sicurezza della circolazione stradale, la riduzione degli investimenti per la manutenzione delle infrastrutture stradali, la realizzazione compiuta di un maturo sistema di trasporti intermodale, l'incentivo per le aziende di piccole e medie dimensioni all'aggregazione, una nuova politica di sicurezza, risparmio energetico e protezione ambientale.

Un approccio "olistico" strettamente mirato al consolidamento strategico delle "Autostrade del Mare" dovrà, quindi, prevedere l'introduzione di alcune misure prevalentemente volte alla: diminuzione dei tempi di attesa e velocizzazione di sbarco/imbarco, minimizzazione dei tempi di traversata, fruibilità degli accessi stradali, ferroviari ed alle infrastrutture portuali, riduzione delle tariffe dei servizi di trasporto marittimo a corto raggio, standardizzazione delle caratteristiche e delle tipologie dei veicoli impiegati nel trasporto delle merci. Quest'ultimo punto rappresenta uno dei temi di particolare criticità in ambito nazionale: le ridotte, e nella maggior parte dei casi ridottissime dimensioni delle imprese di trasporto su gomma impediscono la realizzazione di economie di scala e rendono indispensabile onerosi adeguamenti, per dimensioni, caratteristiche e motorizzazioni, delle flotte destinate al cabotaggio. Andranno quindi sviluppate delle riflessioni con gli autotrasportatori per traguardare obiettivi di razionalizzazione condivisibili e ragionevoli.

Sulla base di siffatti assunti di sistema, risulta necessario andare ad identificare con assoluta puntualità quelle che potranno essere le aree di intervento e le priorità che dovranno essere affrontate per consentire al sistema del cabotaggio nazionale di giocare un ruolo ancora più significativo in un progetto di rilancio delle AdM.

8.1. Indirizzo politico istituzionale

Serve dunque una profonda innovazione nell'azione di governo, che parta, ed è questo il primo assunto fondamentale, da un più deciso coinvolgimento di tutti gli attori (Ministeri, Enti locali, imprese ed organi di controllo).

E' opportuno che Governo e Parlamento identifichino una linea di indirizzo delle politiche di sostegno allo sviluppo del trasporto combinato marittimo che si fondi su un approccio concretamente partecipativo e orientato al potenziamento delle soluzioni di trasporto alternative al tutto-strada.

8.2. Il coinvolgimento delle parti nella definizione del quadro strategico

Tale linea di indirizzo dovrà poi essere tradotta in un quadro strategico ed istituzionale chiaro e trasparente da discutere all'interno di un tavolo istituzionale (sul modello della Consulta della Logistica, ormai sciolta) che si concentri su alcuni obiettivi specifici. Il contributo delle parti in proposito, sia di governo, sia delle imprese che offrono servizi di trasporto, non si dovrà limitare alla definizione di un orizzonte strategico, ma anche all'esplicitazione degli impegni che ciascuno dei partecipanti intende assumersi per raggiungerlo. Si tratta, in buona sostanza di completare il percorso avviato con il Piano nazionale della Logistica, il quale ha avuto il merito di definire una intelaiatura strategica, ma il limite di non aver appostato risorse e attribuito responsabilità.

8.3. Coordinamento con le altre politiche di settore

Come già anticipato il percorso di revisione e di rinnovamento delle politiche di incentivo al trasporto combinato marittimo si pone in continuità con il complesso iter di gestazione e approvazione del Piano nazionale della logistica. Tuttavia si deve anche sottolineare l'urgenza di collegare tale percorso con una serie di politiche e di programmi che intervengono sia sul trasporto intermodale che su quello marittimo.

In primo luogo, la tortuosa procedura di revisione della legge nazionale di riferimento della portualità nazionale (legge 84/94), nonché dell'implementazione del Piano Nazionale dei Porti previsto nel Piano della logistica; in secondo luogo, le incentivazioni al trasporto combinato ferroviario (ferrobonus) rispetto al quale possono essere ipotizzate sinergie e azioni collegate; in terzo luogo il processo di riforma della legge sugli interporti che prevedono una chiara integrazione tra vettori e nodi logistici; in quarto luogo, infine, il Piano energetico nazionale volto ad identificare soluzioni sostenibili, in grado di abbassare i costi esterni senza incrementare eccessivamente quelli diretti, per limitare la dipendenza dell'economia del Paese dai prodotti derivati dal petrolio.

8.4. L'analisi scientifica e l'impianto tecnico delle agevolazioni

Superati i primi due passaggi - linea e approccio, realizzazione di un tavolo istituzionale per la definizione di cornice strategica istituzionale - il terzo passaggio sarà quello di mettere a punto un piano operativo.

Tale piano dovrà tenere conto, oltre che dell'inquadramento strategico elaborato dal tavolo istituzionale e degli impegni che ciascuno si è assunto, anche dei vincoli imposti dai richiami della Commissione Europea nell'ambito della proroga degli Ecobonus:

1. ampliare l'offerta di servizi (rafforzando le linee esistenti e attivandone di nuove);
2. vincolare i contributi all'effettiva sottrazione di traffico alla strada (non solo dunque il cosiddetto combinato marittimo obbligato, ma soprattutto quello sostitutivo);
3. offrire elementi di sostenibilità delle soluzioni di trasporto proposte (sopravvivenza del traffico sottratto anche al termine della fase di incentivazione).

Senza voler sovrapporsi al lavoro dei tecnici preposti sarà necessario definire misure in grado di supportare l'avvio di nuove linee e il rafforzamento di quelle esistenti trovando un giusto mix tra l'approccio comunitario (bandi per l'attivazione di servizi) e quello italiano (sovvenzioni dirette alla domanda).

L'ipotesi dunque è quella di attivare una strategia premiale (incentivare l'effettivo trasferimento di spostamenti che prima avvenivano su strada sul vettore marittimo) attraverso due strumenti: un'analisi di mercato e la definizione dei criteri di misurazione dell'efficacia degli strumenti di agevolazione; la messa a punto di strumenti di incentivazione.

Analisi di mercato e criteri di misurazione

La linea di indirizzo e il quadro strategico deve pertanto confrontarsi con le dinamiche di mercato identificando le direttrici principali di traffico soprattutto per gli spostamenti medio-lunghi tra il Nord ed il Sud del Paese al fine di selezionare i punti di partenza e di arrivo delle linee Ro-Ro da sovvenzionare. Tale analisi potrà essere svolta con il contributo degli enti preposti all'analisi del traffico, sia di matrice pubblica che privata. Inoltre dovrà essere costituita una commissione di esperti *ad hoc* al fine di mettere a punto gli strumenti di misurazione dell'effettiva efficacia degli strumenti di incentivazione che si vogliono avviare. Ad esempio, il numero di viaggi sottratti alla strada, i coefficienti di riempimento delle navi preposte al servizio, trasporto accompagnato/non accompagnato, la quantificazione dei costi esterni evitati (inquinamento, incidenti, consumo infrastrutture, ecc.), anche al fine di selezionare i criteri per valutare oggettivamente le proposte di sovvenzione.

Messa a punto degli strumenti di incentivazione

La definizione degli strumenti di incentivazione potrà essere realizzata direttamente dagli uffici ministeriali (Infrastrutture e trasporti, Economia e Sviluppo economico) e dallo staff delle associazioni di rappresentanza delle imprese di trasporto. Tali strumenti riguarderanno:

- l'attivazione di nuove linee e l'ampliamento di quelle esistenti, promuovendo, allo stesso tempo, l'integrazione sinergica tra imprese di autotrasporto, navigazione e gestione portuale;
- incentivazione della domanda solo per il trasporto marittimo sostitutivo (ovvero anche nel caso di combinato obbligato sovvenzionare solo la quota di trasporto sostitutiva, ad esempio nelle relazioni Napoli Palermo, sottrarre il costo di attraversamento marittimo sulla rotta più breve Messina-Villa San Giovanni).

Il primo strumento potrebbe essere approntato tramite la definizione di bandi messi a punto a partire da un'analisi approfondita degli studi di mercato descritti nel precedente paragrafo. Il bando potrebbe indicare l'intensità del co-finanziamento in relazione alle potenzialità di mercato, alla effettiva capacità di sottrarre traffico stradale, nonché alla possibilità di integrare più modalità di trasporto. Le modalità e l'intensità dei fondi erogati potrebbero essere simili a quelli già sperimentati nell'ambito dei programmi PACT (Pilot Action Combined Transport) e Marco Polo.

Il secondo strumento dovrebbe essere proceduto dalla messa a punto di un modello di calcolo degli incentivi che calibri l'intensità dell'incentivo in base alla lunghezza del percorso sostitutivo effettivamente realizzato e in relazione al trasporto del camion completo o del solo semirimorchio (trasporto accompagnato/non accompagnato). Pertanto il contributo sarà più elevato, ad esempio, per le rotte Genova – Termini Imerese, molto meno intenso per la Salerno-Messina, oppure più consistente se il viaggio in nave viene fatto dal solo trailer, meno nel caso del camion completo. Inoltre si potrebbero riconoscere, sia contributi economici, quali ad esempio, incentivi ulteriori per quegli autotrasportatori che utilizzeranno nuove linee Ro-Ro finanziate dal Bando al fine di sostenerne maggiormente lo start-up, sia agevolazioni operative, come, ad esempio, l'integrale esenzione dal rispetto del calendario dei divieti di circolazione per tutti i veicoli impegnati nelle tratte iniziali e finali di tali trasporti combinati. Una simile agevolazione consentirebbe di ricondurre nell'alveo dell'operatività delle imprese di autotrasporto quel 20% delle giornate dell'anno ora escluso, qualificando ulteriormente la scelta del combinato marittimo quale strumento a servizio dell'accessibilità territoriale e della competitività del sistema produttivo nazionale.

8.5. Implementazione e monitoraggio

Infine, messo a punto il piano operativo, dovrà essere costituita una segreteria tecnica, o cabina di regia, per l'implementazione dei bandi (pubblicazione, analisi e valutazione delle offerte, erogazione dei fondi), nonché il successivo monitoraggio e verifica dell'efficacia dei progetti

finanziati. Tale compito potrebbe essere svolto direttamente da Rete Autostrade Mediterranee (RAM) che già in passato si è occupata della gestione degli Ecobonus e potrebbe estendere le proprie competenze anche alla gestione operativa del bando per le nuove linee Ro-Ro ed il rafforzamento delle esistenti.

Ipotesi di costruzione di una nuova politica di incentivazione AdM 2.0

Oggetto	Ambito operativo	Soggetti coinvolti	Contenuti
Approccio e linea di indirizzo	Parlamento	Ministri e Commissioni Parlamentari	Impegno finanziario per avviare con un approccio partecipativo (non solo consultivo) il potenziamento del trasporto combinato marittimo sostitutivo
Quadro strategico	Tavolo istituzionale	Governo, Enti locali, Rappresentanti Imprese di Trasporto, Organi di controllo	Definizione della strategia generale, appostamento de risorse e attribuzione degli impegni di ciascuno
Coordinamento con le altre politiche di settore			Ottimizzazione delle risorse appostate per gli incentivi del settore, sinergie e complementarità tra programmi e politiche
Implementazione quadro strategico	Gruppo tecnico scientifico	Esperti di settore, Uffici studi pubblici e privati	Analisi dei flussi O/D del cabotaggio stradale, concentrazione della domanda, assi preferenziale del mercato, identificazione della collocazione più idonea di nuove linee e dove è necessario l'ampliamento di quelle esistenti
			Definizione di un modello di calcolo del nuovo Ecobonus volto a premiare esclusivamente il combinato marittimo sostitutivo e non quello obbligato
			Definizione degli indicatori di risultato (nuove linee e nuovi Ecobonus)
	Gruppo tecnico operativo	Direzioni ministeri trasporti, economia e sviluppo economico, staff associazioni di rappresentanza imprese di trasporto	Messa a punto dei bandi di gara per il co-finanziamento di nuovi servizi Ro-Ro
			Messa a punto dei nuovi Ecobonus
			Negoziante con la Commissione Europea dell'autorizzazione per l'avvio dei due nuovi strumenti di incentivazione
Erogazione dei contributi	RAM Spa	Staff della società ed eventuale assistenza tecnica per l'implementazione del bando e dell'incentivo	Pubblicazione dei bandi
Monitoraggio dei risultati			Valutazione delle offerte ricevute
			Erogazione dei fondi
			Valutazione dell'impatto dei progetti co-finanziati
			Misurazione degli indicatori di risultato
Rapporto sul volume di traffico stradale sottratto e valutazione dell'efficienza degli strumenti di incentivazione varati (costi esterni ridotti - fondi erogati)			

Fonte: Isfort, 2014

ALLEGATI

- 1) DINAMICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA
- 2) TRAFFICO MERCI DEI CINQUE PORTI CONSIDERATI
- 3) TRAFFICO MERCI DEI PORTI ITALIANI E RANKING NAZIONALE

1) DINAMICHE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

1. Il quadro nazionale¹⁸

I porti in Italia sono sempre stati (e continuano ad essere) il principale gate di rifornimento energetico di un Paese “energivoro”, ma povero di risorse proprie. I porti in questo senso non hanno mai rinunciato al loro ruolo, rifornendo famiglie e imprese della energia necessaria e supportando lo scambio internazionale di materie prime, semi lavorati e prodotti finiti. Mantenendo salda questa vocazione la rete dei Porti nazionali ha seguito e alimentato l’evoluzione industriale del Paese mettendosi a servizio, prima, della grande industria e, in seguito, di quel tessuto capillare di piccole e medie imprese, per lo più concentrate nei quadranti centrale e settentrionale della penisola.

Nella fase della grande industria i porti hanno attirato l’installazione delle grandi imprese di trasformazione nelle loro immediate vicinanze: Genova, Venezia, Napoli, Taranto, (solo per citare le principali) sono state le sedi della siderurgia italiana, della chimica, della grande cantieristica, ecc.; a partire dagli anni ’80, la crisi della grande industria ha costretto i porti a cambiar pelle e a guardare oltre gli stabilimenti delle grandi imprese. Si trattava di coprire un territorio più vasto e soprattutto polverizzato, sia in termini di punti di origine e di destinazione, sia di concentrazione di volumi. Grazie ad un partner prezioso come il camion, i porti hanno iniziato a distribuire la merce sbarcata dalle grandi navi verso una pluralità di destinazioni sparse nell’entroterra.

Le ferrovie, prima utili per servire la grande impresa fortemente concentrata sul territorio ed in grado di generare ingenti flussi di traffico, si sono rivelate inefficaci per raggiungere destinazioni “sparpagliate” con volumi contenuti di merce. Questa mutazione di mercato si avverte nell’organizzazione interna dei porti italiani dove le connessioni ferroviarie hanno perso di importanza divenendo residuali.

Le merci sbarcate hanno quale destino finale le immediate vicinanze del porto, così come quelle imbarcate, provengono dai territori limitrofi: oltre l’80% dei containers transitati nel porto di Genova raggiunge regioni quali la Lombardia, l’Emilia Romagna e il Veneto, mentre il resto della merce viene suddiviso soprattutto tra il territorio ligure, quello piemontese e la Valle d’Aosta (la sola Lombardia assorbe circa la metà dei container)¹⁹; nel porto di Napoli circa il 65% delle merci ha origine o destinazione nel territorio campano e la quasi totalità riguarda al massimo, oltre alla Campania, le regioni contermini²⁰; i contenitori sbarcati nel porto di La Spezia sono per il 28% diretti in Lombardia, per il 26% in Emilia Romagna, per il 15% in

¹⁸ Il paragrafo riprende e aggiorna il quadro della portualità nazionale riportato nel volume - Isfort, Far West Italia, il futuro dei porti e del lavoro portuale, Roma 2011

¹⁹ Regione Piemonte “Piano regionale per la logistica” Febbraio 2008

²⁰ Logica, Isfort, RFI “Studio sul trasporto ferroviario delle merci nel bacino campano” Dicembre 2005

Toscana, per il 12,6 in Veneto, per l'8,6 in Liguria, per il 5,3% in Piemonte e solo il 4,5% è diretto verso altre destinazioni soprattutto nazionali²¹.

I contenitori sbarcati nei porti italiani, al netto dei traffici dei porti di *transshipment* (Gioia Tauro, Taranto e Cagliari), nell'anno passato sono stati poco più di 6 milioni (6.019.935 TEU), poco meno di 2/3 di tali traffici (65,1%) sono stati movimentati in tre porti del quadrante settentrionale del Tirreno (Genova, La Spezia, e Livorno).

La distribuzione dei contenitori sembra seguire la geografia industriale del Paese ed essere attirata dalle aree dove più elevata è la domanda di trasporto.

L'articolazione del resto del traffico non containerizzato (Ro-Ro in particolare) sembrerebbe essere influenzata dalla concentrazione degli insediamenti umani. L'integrazione nave-camion per il trasporto della merce non containerizzata si rivolge prevalentemente al mercato dei consumi finali delle famiglie, piuttosto che alle imprese industriali ed è pertanto più diffusa sul territorio nazionale.

Guardando ancora la distribuzione del traffico di merci trasportate in modalità Ro-Ro, i porti della zona centrale e meridionale dell'adriatico fanno registrare valori di traffico non residuali come nel caso dei contenitori, così come tutta l'area centrale e meridionale del tirreno da Salerno fino a Civitavecchia. Trattandosi di traffico che viaggia su camion dai Porti verso l'entroterra italiano e viceversa anche la differenza di circa 100 Km di tragitto su strada può far scegliere un porto piuttosto che un altro.

A tal proposito è interessante richiamare le dinamiche competitive nel trasporto Ro-Ro di tre porti adriatici collocati in una fascia costiera di poco più di 700 Km (Bari, Ancona e Ravenna). I tre porti si dividono, insieme a Trieste, i traffici ro-ro/ferry verso i Balcani, la Grecia e la Turchia. In questo genere di traffici il porto dorico subisce da una parte la concorrenza, a nord, del porto di Ravenna che risulta più competitivo di quello di Ancona perché può contare su servizi di linea tutto merci che, sebbene siano indubbiamente più lenti (non realizzando, come accade nel caso del porto dorico, un servizio passeggeri che implica necessariamente velocità di crociera più elevate), risultano inevitabilmente più economici. A sud il porto concorrente è rappresentato dallo scalo barese. Il porto pugliese realizza servizi di linea misti (RO- PAX) più rapidi e più economici del porto di Ancona, pur considerando nel computo i costi stradali aggiuntivi determinati dal tragitto stradale Bari-Ancona. Il costo stradale di un container o di un semirimorchio trainato da motrice è di circa 1,40 (Gasolio più costi di gestione complessiva del mezzo). In un mercato in cui i margini di guadagno su ogni singolo container o semirimorchio trasportato si aggira intorno a poche centinaia di euro, la differenza anche solo di 100Km può rappresentare un vantaggio economico non di secondo piano nella valutazione dell'efficienza del percorso logistico integrato.

²¹ Autorità portuale La Spezia, Traffico mercantile 2010, gennaio 2011

2. I cinque porti selezionati

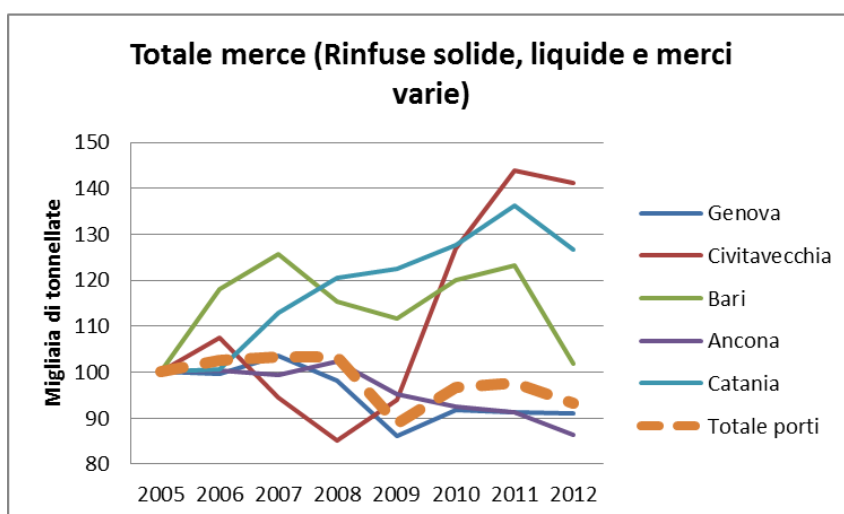
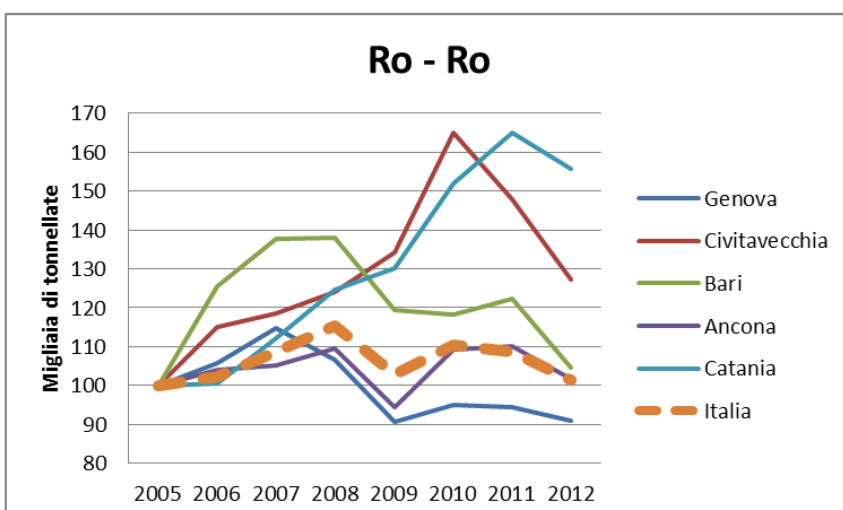
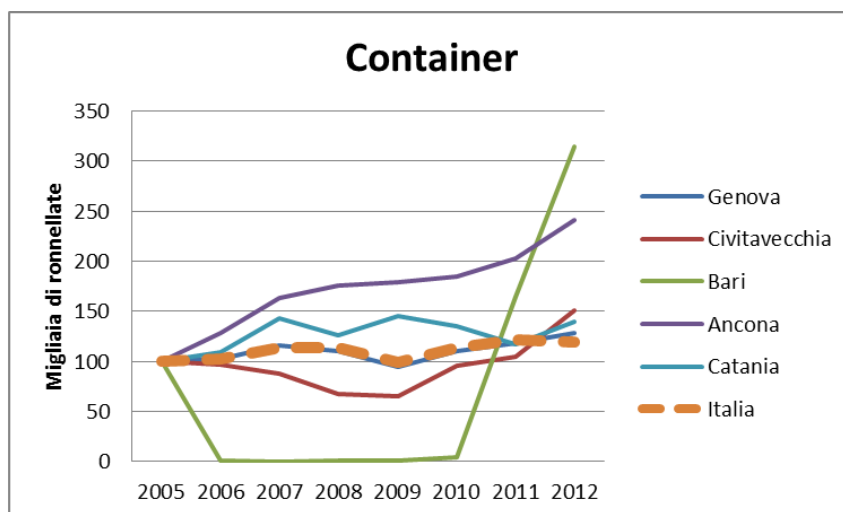
I porti scelti nell'ambito della presente analisi hanno caratteristiche divergenti, ma allo stesso tempo possono essere considerati sufficientemente rappresentativi del complesso della portualità nazionale, sia per tipologia di traffico che per collocazione geografica.

Essi pertanto rappresentano importanti punti di riferimento per inquadrare le prospettive di sviluppo delle portualità nazionale ed, in particolare, per le Autostrade del mare.

Il complesso del traffico (Merci varie, Rinfuse solide e liquide) dei cinque porti sono assolutamente soddisfacenti, infatti se si escludono i casi di Ancona e di Genova che si collocano al di sotto della media nazionale (soprattutto per la riduzione del traffico legato ai prodotti petroliferi), tutti gli altri, in particolare Civitavecchia, hanno fatto registrare nel periodo compreso tra il 2005 ed il 2012 dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale.

Guardando al segmento Ro-Ro è opportuno sottolineare che non tutti svolgono servizi di cabotaggio. I porti di Ancona e di Bari pur detenendo quote rilevanti di traffico Ro-Ro non sono scalati da linee nazionali. L'unica linea di cabotaggio del quadrante adriatico infatti è quella più volte richiamata che collega Ravenna con Catania. Questi due porti hanno avvertito particolarmente la crisi economica della Grecia, in quanto principale Paese di origine e di destinazione delle linee Ro-Ro che toccano tali porti. La flessione di questo segmento del traffico è stata particolarmente rilevante a partire dal 2008. I Porti della sponda tirrenica, soprattutto Civitavecchia e Catania, hanno avuto dinamiche di crescita nettamente superiori alla media nazionale, particolarmente impetuose fino al 2010 e leggermente meno intense nel biennio 2011-2012. Diverso è l'andamento del traffico dello scalo ligure, il quale, è opportuno ribadirlo, rimane il principale porto di smistamento dei rotabili superato solo dal porto di Livorno. I volumi gestiti dal porto ligure sono quasi doppi rispetto ai porti di Civitavecchia e Catania (7,7 milioni di tonnellate transitate nel 2012 nel primo caso, contro i 4,1 nel secondo caso e 4,2 nel terzo caso). Nonostante ciò indubbiamente le tensioni politiche e sociali del Nord Africa hanno inciso sul traffico di rotabili da e verso il porto di Genova. Per il traffico dei contenitori tutti e cinque i porti hanno fatto registrare dal 2005 ad oggi livelli di crescita superiori alla media nazionale, in alcuni casi (Bari e Ancona) addirittura nettamente superiori (Graf. 1).

Graf. 1 - Dinamiche di sviluppo dei porti selezionati (2005=100)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoporti, 2013

I porti analizzati già oggi rappresentano importanti punti di riferimento del network delle Autostrade del Mare italiane, tuttavia nella logica di trasferimento delle quote di transito di camion lungo la penisola italiana la pressoché totale assenza di connessioni lungo la dorsale adriatica è particolarmente grave. Guardando poi ai dati relativi all'andamento dell'unica linea di collegamento marittimo esistente tra Ravenna e Catania, l'assenza di un'offerta non sembrerebbe essere giustificata da un vuoto di domanda, poiché la linea funziona ed anche con buoni coefficienti di carico.

Inoltre l'assenza di linee di collegamento con le isole che prevedano più toccate sulla penisola italiana dovrebbe essere studiata con maggiore attenzione al fine di ottimizzare i coefficienti di carico e allo stesso tempo stimolare un effettivo uso sostitutivo del trasporto marittimo rispetto alle soluzioni tutto-strada.

3. Il traffico del principale operatore di cabotaggio nazionale

L'analisi del traffico del principale operatore²² del cabotaggio nazionale restituisce in scala le caratteristiche degli spostamenti marittimi illustrati nel precedente paragrafo. La configurazione della rete degli scali che sostanzialmente conferma l'insediamento della Compagnia nei principali porti per traffico passeggeri della penisola (Genova, Civitavecchia e Napoli) dai quali partono buona parte delle linee per le merci, mentre una scarsa attenzione è riservata ad alcuni scali dove invece si concentra il trasporto delle merci (Ravenna e Livorno), però meno appetibili per il traffico passeggeri (Fig. 1). Ad esempio, le tre linee di collegamento tra Genova e la Sardegna (Porto Torres, Olbia e Arbatax) arrivano a movimentare solo il 70% del traffico registrato nella linea Livorno Olbia, l'unica della compagnia che scala il Porto toscano. Allo stesso modo la linea Ravenna-Catania è di gran lunga la più importante tra quelle che hanno come origine o destinazione la Sicilia pur essendo quella meno obbligata rispetto alla Napoli-Palermo.

Senza ombra di dubbio la concentrazione delle linee nei porti tirrenici ed in particolare nei porti principali delle circoscrizioni nord-occidentale (Genova), centrale (Civitavecchia) e meridionale (Napoli) è legata alla commistione tra trasporto merci e passeggeri vincolata anche dalle caratteristiche delle navi che servono queste linee per l'appunto tutte miste (passeggeri e merci).

²² Compagnia Italiana di Navigazione (ex Tirrenia)

Fig. 1 - Schema delle linee di Cabotaggio Compagnia Italiana di Navigazione (ex Tirrenia)



Fonte: Dati aziendali, 2013

Tuttavia le performance delle linee dedicate al trasporto delle merci lasciano trasparire la sostenibilità commerciale anche di linee di connessione stabile dedicate al solo trasporto di rotabili (Tab. 1).

Tab. 1 - Volumi di merce trasportata su semirimorchio sulle linee CIN (Tonnellate)

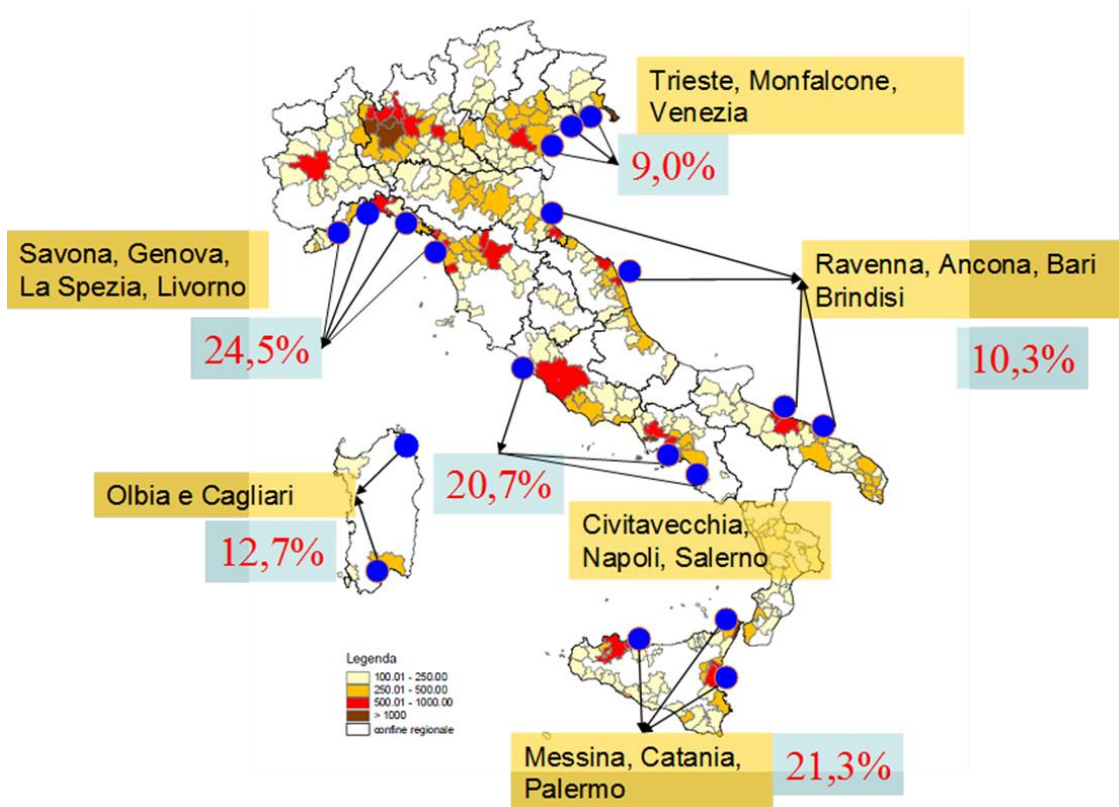
Linea	Merce trasp.	Val. %
Livorno Cagliari	977.450	36,8
Genova Porto Torres	522.398	19,7
Civitavecchia Olbia	226.279	8,5
Ravenna Catania	220.189	8,3
Civitavecchia Cagliari	219.899	8,3
Genova Olbia	162.934	6,1
Napoli Palermo	142.269	5,4
Napoli Cagliari	117.197	4,4
Palermo Cagliari	41.134	1,5
Cagliari Trapani	15.431	0,6
Genova Arbatax	6.951	0,3
Civitavecchia Arbatax	4.321	0,2
Totale	2.656.452	100,0

Fonte: Dati aziendali, 2013

4. Perché la nave piuttosto che il treno

Il combinato marittimo nelle relazioni Nord – Sud rappresenta la soluzione intermodale più efficace e fattibile rispetto a quella terrestre. I nodi portuali, sia al Nord che a Sud, sebbene debbano ancora migliorare l'organizzazione interna (accessibilità ai terminal, procedure di carico scarico, pratiche burocratiche, ecc.), sono più attrezzati per accogliere nuovi flussi di camion e già, di fatto, servono i mercati di produzione e consumo del meridione (Fig. 2).

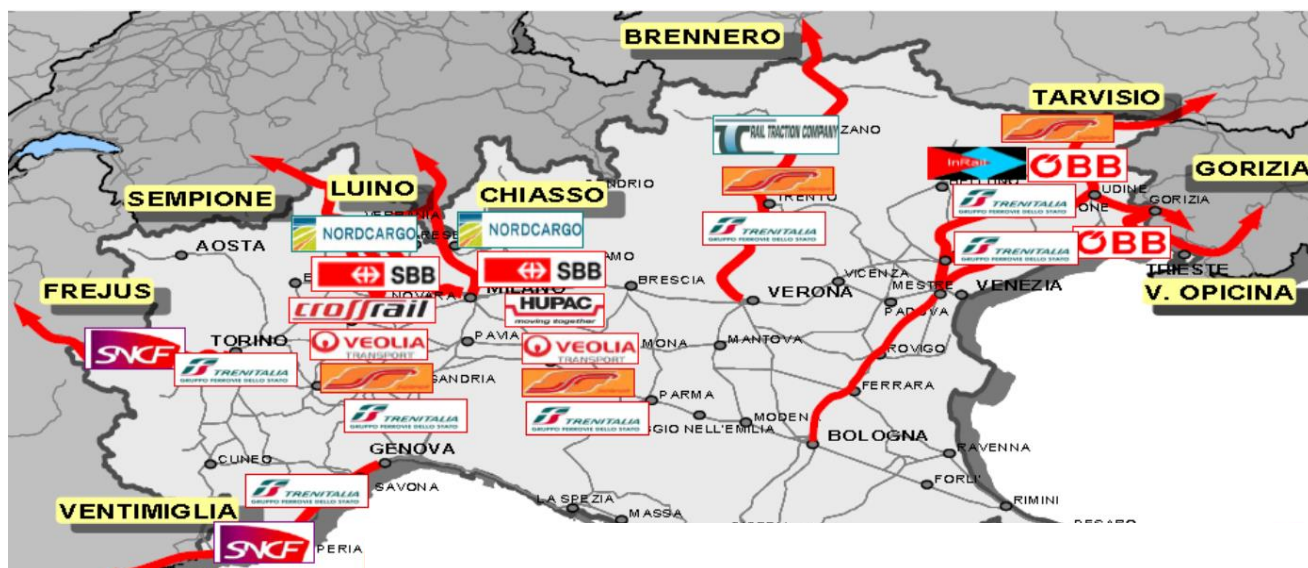
Fig. 2 – Distribuzione traffico Ro-Ro nei porti italiani



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoport, 2013

Il combinato terrestre sembra invece orientato a servire le relazioni di collegamento con il Nord Europa concentrando i propri nodi intermodali nella circoscrizione settentrionale del Paese. (Fig. 3).

Fig. 3 - Concentrazione delle imprese ferroviarie sul territorio italiano

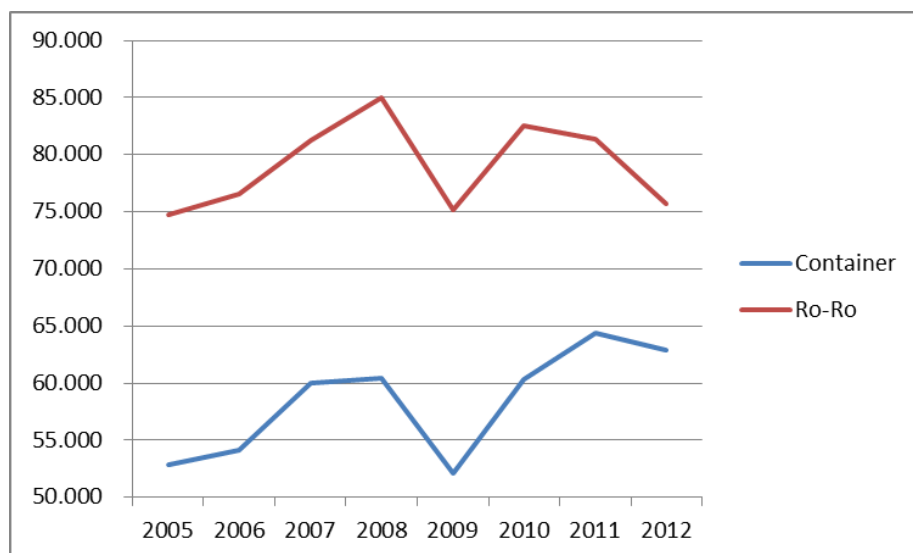


Fonte: Piano industriale Gruppo FSI 2011 - 2015

5. Il recupero di una vocazione trascurata: le linee di cabotaggio e lo short sea shipping

La movimentazione di rotabili rappresenta la principale attività portuale dei porti italiani. Infatti al netto del traffico di *transhipment*, il traffico Ro-Ro è di gran lunga il principale traffico nel segmento delle merci varie e per volumi è piuttosto vicino alle cosiddette rinfuse solide.

Graf. 2 - Evoluzione del traffico contenitori (senza transhipment) e Ro-Ro nei porti italiani (migliaia di tonn.)



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoporti, 2013

La necessità di mantenere collegate le due principali isole del Paese (Sicilia e Sardegna) ha da sempre alimentato un traffico rilevante di camion e di rotabili soprattutto nel bacino tirrenico, incrementato da importanti linee internazionali di collegamento con la Grecia, i Paesi balcanici e la Turchia attraverso i porti adriatici, cui si sono aggiunte linee mediterranee di connessione con la Spagna ed il Maghreb.

In questo segmento di traffico nel 2012 i porti italiani hanno movimentato più di 75 milioni di tonnellate (75.748.919), di cui 48,8 legate al cabotaggio interno, 13,3 milioni al traffico internazionale orientale e 13,6 a quello destinato al versante occidentale e meridionale del Mediterraneo (Fig. 4). Nonostante ciò dal 2002 ad oggi nessun porto nazionale ha deciso di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili e nella programmazione degli investimenti previsti dai principali porti italiani non v'è traccia di questa intenzione.

Fig. 4 - Ripartizione del traffico di rotabili dei porti italiani



Fonte: Elaborazioni Isfort su dati Assoporti, 2013

In assenza di un piano strategico complessivo dedicato al cabotaggio, che entri nel merito del disegno del network portuale e della localizzazione delle strutture strategiche per la logistica integrata, gli interventi che i maggiori porti italiani stanno attualmente pianificando o realizzando per adeguare le proprie infrastrutture e per finalizzarle, in generale, allo sviluppo del trasporto marittimo testimoniano di una scarsa attenzione al settore che potrebbe offrire risposte ancora più concrete e dirette sia rispetto alle questioni ambientali che alle esigenze economiche del nostro Paese.

La quasi totalità degli interventi previsti nei porti italiani (Grandi, piccoli e medi) riguardano lo sviluppo del traffico dei contenitori, come se quest'ultimo fosse l'unico segmento di traffico in grado di coprire le ingenti risorse necessarie a sostenere gli investimenti infrastrutturali (Tab. 2).

Tab. 2 - Investimenti programmati nei porti del Centro - Nord Italia

Porti	Progetti	Traffico servito	Costo (Milioni di €)	Finanziamenti disponibili (Milioni di €)	Quota copertura costo	Stato di avanzamento delle opere
Savona	Piattaforma multifunzionale del porto di Vado ligure	Container	450,0	275,0	61,1%	Lavori in corso
Genova	Progetto Voltri	Container	96,9	0,0	0,0%	Progetto preliminare (elaborazione)
	Riempimento Calata Ronco Canepa	Container	40,1	40,1	100,0%	Lavori in corso
	Riempimento Calata Bettolo	Container	120,0	103,8	86,5%	Lavori in corso
La Spezia	Terzo Bacino	Container	57,0	27,9	48,9%	Progetto esecutivo (approvato)
Trieste	Area Multipurpose - potenziamento piattaforma logistica + allacci gomma e ferro	Misto	439,8	81,5	18,5%	Progetto Preliminare (approvato)
	Area Multipurpose - raddoppio raccordo linea bivio San Paolo Monfalcone e potenziamento terminal ferroviario	Ferroviar.	30,0	0,0	0,0%	Progetto Preliminare (approvato)
Monfalcone	Stanzamenti sviluppo nodo portuale	Misto	398,9	n/d	n/d	n/d

continua **Tab. 2 - Investimenti programmati nei porti del Centro - Nord Italia**

Venezia	Stanzamenti sviluppo nodo portuale	Misto	241,5	n/d	n/d	n/d
Livorno	Piattaforma Europa	Container	500,0	0,0	0,0%	Fattibilità
Ravenna	Terminal container	Container	120,0	0,0	0,0	Progetto Preliminare (approvato)
Ancona	Nuova Banchina Marche	Container	5.000,0	5.000,0	100,0%	Progetto Esecutivo (approvato)
Civitavecchia	Hub portuale	Misto	200,6	86,3	43,0%	Progetto preliminare (approvato)

Fonte: Piano Nazionale Logistica 2012-2020, 2011

In fin dei conti, oltre a considerare gli impatti positivi generati dal trasferimento di quote di tutto strada verso il trasporto marittimo non si devono trascurare gli altri impatti positivi legati al transito dei camion in ambito portuale: servizi agli autotrasportatori (vitto, alloggio, svago, servizi alla persona); ai mezzi (riparazioni, manutenzione e assistenza); alla merce (servizi di stoccaggio, doganali, burocratico amministrativi, ecc.).

2) TRAFFICO MERCI DEI CINQUE PORTI CONSIDERATI

Porto di Genova (dati in migliaia di tonnellate)							
ANNO	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	
2005	21.464,331	8.201,104	16.074,744	8.485,990	963,050	25.523,784	55.189,219
2006	21.640,834	6.797,321	16.546,974	8.966,710	1.018,339	26.532,023	54.970,178
2007	21.475,333	5.992,603	18.722,228	9.734,363	1.215,028	29.721,619	57.189,555
2008	21.005,919	5.498,210	17.823,904	9.058,715	831,248	27.713,867	54.217,996
2009	20.310,343	3.684,344	15.179,538	7.691,849	611,452	23.482,839	47.477,526
2010	19.696,71	4.608,09	17.655,78	8.058,55	683,219	26.397,54	50.702,34
2011	17.851,71	5.024,12	18.928,46	8.005,47	583,057	27.516,99	50.392,82
2012	17.199,00	4.170,16	20.617,50	7.717,10	503,106	28.837,70	50.206,85
2013*	16.860,56	4.009,27	19.387,17	7.759,32	507,424	27.653,91	48.523,74

Fonte: Assoportì

*dati provvisori

Porto di Civitavecchia (dati in migliaia di tonnellate)							
ANNO	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	
2005	2.488,186	1.447,244	276,041	3.229,760	685,719	4.191,520	8.126,950
2006	2.364,139	1.777,323	267,569	3.719,992	614,722	4.602,283	8.743,745
2007	1.464,222	1.649,470	243,524	3.825,054	503,011	4.571,589	7.685,281
2008	1.232,819	1.340,739	186,549	4.010,407	141,795	4.338,751	6.912,309
2009	858,808	2.276,131	179,033	4.330,397	0,000	4.509,430	7.644,369
2010	405,66	4.249,65	264,90	5.331,26	70,879	5.667,03	10.322,34
2011	975,59	5.590,61	288,80	4.772,51	62,478	5.123,78	11.689,99
2012	1.006,24	5.917,09	418,19	4.111,59	27,339	4.557,12	11.480,45
2013*	1.064,276	5.218,96	453,614	3.998,51	11,131	4.463,25	10.746,49

Fonte: Assoportì

*dati provvisori

Porto di Bari (dati in migliaia di tonnellate)

ANNO	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	
2005	106,023	1.364,679	75,228	2.810,101	60,114	2.945,443	4.416,145
2006	84,514	1.502,302	0,532	3.529,314	99,049	3.628,895	5.215,711
2007	46,477	1.513,053	0,162	3.872,077	123,027	3.995,266	5.554,796
2008	18,800	1.057,046	0,722	3.877,148	139,492	4.017,362	5.093,208
2009	0,000	1.510,843	0,312	3.357,376	67,191	3.424,879	4.935,722
2010	2,795	1.956,09	3,143	3.324,46	16,426	3.344,03	5.302,91
2011	0,997	1.854,96	123,937	3.436,27	21,277	3.581,48	5.437,44
2012	0	1.236,34	236,852	2.943,45	84,05	3.264,35	4.500,69

Fonte: Assoport

Porto di Ancona (dati in migliaia di tonnellate)							
ANNO	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	
2005	5.045,968	1.511,438	455,010	2.197,227	-	2.652,237	9.209,643
2006	4.751,202	1.609,699	584,149	2.286,492	-	2.870,641	9.231,542
2007	4.521,859	1.583,790	742,253	2.309,526	-	3.051,779	9.157,428
2008	4.853,842	1.365,876	797,899	2.409,487	-	3.207,386	9.427,104
2009	4.647,885	1.234,770	817,443	2.072,858	-	2.890,301	8.772,956
2010	4.464,29	811,34	843,42	2.401,47	-	3.244,89	8.520,52
2011	4.506,88	560,351	924,48	2.421,32	-	3.345,80	8.413,03
2012	3.994,70	625,849	1.099,39	2.231,88	-	3.331,27	7.951,82
2013*	3.282,37	585,789	1.055,81	2.050,56	-	3.106,372	6.974,53

Fonte: Assoport
*dati provvisori

Porto di Catania (dati in migliaia di tonnellate)							
ANNO	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Merci varie				TOTALE
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale	
2005	54,403	205,950	161,559	2.717,037	678,523	3.557,119	3.817,472
2006	35,939	164,834	177,248	2.732,963	733,579	3.643,790	3.844,563
2007	31,873	210,558	231,571	3.044,536	788,983	4.065,090	4.307,521
2008	13,322	289,436	204,729	3.388,954	699,990	4.293,673	4.596,431
2009	16,365	196,811	234,279	3.539,688	692,684	4.466,651	4.679,827
2010	4,797	313,679	217,919	4.131,27	209,033	4.558,22	4.876,70
2011	0	323,47	189,913	4.480,55	204,037	4.874,50	5.197,97
2012	17,146	190,914	225,681	4.226,63	179,585	4.631,89	4.839,95

Fonte: Assoport

3) TRAFFICO MERCI DEI PORTI ITALIANI E RANKING NAZIONALE

Movimento di merci registrato nei principali porti italiani nel 2012 e ranking nazionale per tipologia di traffico (dati in migliaia di tonnellate)

ANNO 2012	A – Rinfuse liquide		B – Rinfuse solide		C – Merci varie							A+B+C	F – Totale Passeggeri			
					In contenitori		Ro-Ro		Altre merci varie		Totale					
Savona-Vado	8	6.639,96	8	3.539,79	12	1.260,02	16	994,041	10	876,922	19	3.130,99	13	13.310,73	11	1.208.512
Genova	4	17.199,00	7	4.170,16	2	20.617,50	2	7.717,10	13	503,106	1	28.837,70	1	50.206,85	7	2.771.962
La Spezia	16	1.478,86	13	1.440,13	3	12.016,59	0	-	14	502,867	4	12.519,45	12	15.438,44	19	50.239
Marina di Carrara	0	-	21	449,772	20	1,128	14	1.544,64	5	1.277,81	20	2.823,57	24	3.273,34	0	-
Livorno	7	8.313,50	17	638,689	5	6.494,64	1	9.827,53	4	2.143,66	3	18.465,83	6	27.418,02	6	2.806.271
Piombino	23	52,567	6	4.286,32	0	-	18	952,5	12	715,306	21	1.667,81	20	6.006,70	5	3.028.505
Civitavecchia	17	1.006,24	5	5.917,09	14	418,192	10	4.111,59	20	27,339	16	4.557,12	14	11.480,45	3	4.039.608
Fiumicino	12	4.482,00	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	23	4.482,00	0	-
Gaeta	15	1.726,07	20	554,157	0	-	0	-	17	69,926	27	69,926	26	2.350,15	21	966
Napoli	10	5.173,67	9	3.295,64	6	5.825,95	6	5.742,91	0	-	5	11.568,85	11	20.038,16	1	7.439.763
Salerno	0	-	27	66,3	9	2.681,34	4	6.539,50	9	885,989	7	10.106,82	15	10.173,12	13	618.077
Gioia Tauro	20	390	29	25	1	23.600,00	20	185	0	-	2	23.785,00	8	24.200,00	0	-
Taranto	9	5.252,78	1	20.531,73	11	1.830,14	0	-	1	7.327,70	9	9.157,84	4	34.942,35	22	427
Brindisi	14	2.547,28	3	6.542,82	18	25,231	17	979,203	22	13,789	25	1.018,22	16	10.108,32	14	481.780
Bari	0	-	14	1.236,34	15	236,852	11	2.943,45	16	84,05	18	3.264,35	22	4.500,69	9	1.854.217
Barletta	21	248,159	19	608,328	0	-	23	1,453	19	31,926	28	33,379	29	889,866	0	-
Monopoli	22	96,978	25	143,687	0	-	0	-	0	-	0	-	30	240,665	23	275
Ancona	13	3.994,70	18	625,849	13	1.099,39	12	2.231,88	0	-	17	3.331,27	18	7.951,82	12	1.172.489
Ravenna	11	4584,455	2	9732,867	10	2287,161	19	582,755	2	4273,241	11	7143,157	10	21460,479	17	106498
Chioggia	0	-	16	690,55	0	-	0	-	7	1.237,17	23	1.237,17	27	1.927,72	0	-
Venezia	6	11.113,18	4	6.458,94	8	4.126,00	15	1.424,60	3	2.253,11	10	7.803,71	7	25.375,83	8	1.998.960
Portonogaro	0	-	22	298,418	0	-	0	-	6	1.246,25	22	1.246,25	28	1.544,67	0	-
Monfalcone	0	-	10	2.610,96	0	-	21	172,602	8	933,194	24	1.105,80	24	3.716,75	24	40
Trieste	1	35.967,98	11	1.778,47	7	5.374,23	7	5.362,35	11	723,848	6	11.460,42	2	49.206,87	18	98.647
Messina-Milazzo	5	17.121,29	26	76,112	0	-	8	5.196,99	0	-	14	5.196,99	9	22.394,39	2	7.198.440
Catania	24	17,146	24	190,914	16	225,681	9	4.226,63	15	179,585	15	4.631,89	21	4.839,95	15	437.493
Augusta	2	28.723,36	15	1.109,10	19	3	22	40,482	18	61,3	26	104,782	5	29.937,24	20	1.136
Palermo-Termini Imerese	18	721,234	23	213,851	17	198,079	3	6.557,88	0	-	12	6.755,96	19	7.691,04	10	1.723.854
Cagliari-Sarroch	3	26.007,65	28	59,347	4	7.448,92	13	1.874,79	21	23,502	8	9.347,20	3	35.414,20	16	319.894
Olbia-Golfo Aranci-P.Torres	19	690,9	12	1.477,56	0	-	5	6.539,08	0	-	13	6.539,08	17	8.707,53	4	3.956.206
TOTALE		183.548,95		78.768,87		95.770,03		75.748,92		25.391,58		196.910,53		459.228,35		41.314.259

Fonte: Assoporti

Movimento di merci registrato nei principali porti italiani nel 2013 parziali e provvisori (dati in migliaia di tonnellate)

ANNO 2013	A – Rinfuse liquide	B – Rinfuse solide	C – Merci varie				A+B+C	F – Totale Passeggeri
			In contenitori	Ro-Ro	Altre merci varie	Totale		
Genova	16.860,56	4.009,270	19.387,170	7.759,319	507,424	27.653,913	48.523,743	2.899.193
La Spezia	808,48	1.428,024	12.857,052	-	452,753	13.309,805	15.546,312	213.858
Livorno	8.367,89	750,447	6.584,053	10.015,084	2.235,412	18.834,549	27.952,887	2.557.826
Piombino	18,30	3.953,942	-	650,375	623,855	1.274,230	5.246,475	3.079.480
Civitavecchia	1.064,28	5.218,961	453,614	3.998,509	11,131	4.463,254	10.746,491	4.033.783
Fiumicino	2.760,74	-	-	-	-	-	2.790,739	-
Gaeta	1.619,33	515,358	-	-	97,803	97,803	2.232,493	1.263
Napoli	5.938,90	4.059,988	4.954,966	5.437,469	-	10.392,435	20.391,324	6.931.856
Taranto	4.162,99	16.693,671	1.731,587	-	5.896,732	7.628,319	28.484,980	-
Brindisi	3.282,37	5.558,225	384,201	1.779,593	36,868	2.200,662	10.407,984	474.600
Ancona	4.418,12	585,789	1.055,811	2.050,561	-	3.106,372	6.974,533	1.174.054
Ravenna	4.584,455	9.814,691	2.475,045	1.158,269	4.620,192	8.253,506	22.486,318	101.819
Venezia	9.945,84	6.542,113	4.296,687	1.235,657	2.391,080	7.923,424	24.411,377	2.072.642
Palermo-Termini Imerese	711,32	198,162	198,079	5.402,445	-	5.600,607	6.506,558	1.632.320
TOTALE	62.638,228	59.325,107	54.378,348	39.487,281	16.873,250	110.738,879	232.702,214	25.172.694

Fonte: Assoport