

**Cargo.** Entro il 2020 crescita delle partenze fino al 120% nei quattro corridoi principali

# Al raddoppio le merci via mare

## Investimenti sui porti italiani con l'inserimento nelle reti Ten-T

di **Luciano Bosso**

**L**e autostrade del mare, gestite da operatori nazionali, hanno avuto uno sviluppo notevole con un'offerta di stiva che dal 2002 si è concretizzata in un più 33% sulla Sicilia, dal 2004 più 20% sulla Sardegna e più 90% sul traffico internazionale mediterraneo. Anche i viaggi andata e ritorno sono aumentati, passando dai 218 settimanali del 2004 ai 233 del 2010, non proporzionalmente all'offerta di stiva in quanto le navi sono cresciute in capacità.

Un traghetto che può ospitare 2/3 mila passeggeri e 2/3 mila metri lineari di carico oggi rientra nella normalità. Per il futuro le aspettative sono buone, nonostante la crisi che ha investito il settore a partire dal 2007 e il costo del carburante che, al momento, pesa più del costo dell'equipaggio. Secondo Ram, Rete autostrade mediterranee, società in house del ministero dei Trasporti con azionista unico il ministero dell'Economia, le Autostrade del mare (Adm) avranno uno sviluppo positivo da qui al 2020. Un recente studio, infatti, nel proporre tre diversi scenari di crescita prevede un incremento del traffico ro/ro delle autostrade del mare compreso tra il 55-60%, come valore minimo e il 120% come valore massimo. Aumenti notevoli se si

pensa che nel decennio tra il 2001 e il 2009 l'incremento è stato del 39,2 per cento.

«Questi dati - spiega Tommaso Affinita, di recente riconfermato amministratore delegato di Ram assieme al vecchio consiglio - sono il risultato di un nostro recente studio che analizza il traffico ro/ro, quello dei mezzi pesanti, i Tir, sui quattro corridoi principali delle autostrade del mare. Vale a dire, tra i porti italiani e il Centro e Nord Europa; tra i porti del Nord Africa e il Nord Europa; tra la penisola iberica e l'Est europeo e tra la penisola iberica e i Balcani e la Grecia».

Sono stati analizzati i flussi di traffico che muovono verso le reti Ten-T: di rilevanza strategica per il sistema logistico italiano e per i porti nazionali sono i corridoi 1, 6 e 24, gli assi ferroviari Berlino-Palermo e Lione-Trieste-Kiev, più il collegamento tra i porti di Rotterdam e Anversa con Genova. Sui quattro corridoi individuati da Ram, il traffico attuale è pari a 1,9 milioni di unità ro/ro per 34,5 milioni di tonnellate di carico e si sviluppa su 105 linee con oltre 16 mila partenze anno. I tre scenari al 2020 previsti da Ram sono: uno "base" con previsione di crescita annua del 4,22%, un valore che considera gli effetti della crisi dal 2007; uno "alto", con previsione di crescita del 7,5% l'anno, che esclude gli effetti della crisi, su

valori calcolati nel periodo 2001-2007; il terzo, "intermedio", tiene conto di una crescita annua del 6,76% calcolata in base al Pil dei Paesi interessati: Italia, Spagna, Francia, Malta, Algeria, Marocco, Tunisia.

Tra nove anni nello scenario di base si prevede un incremento di 9.347 partenze e 1,1 milioni di unità ro/ro, mentre nello scenario alto l'aumento è più sostanzioso e prevede 19.738 partenze con 2,3 milioni di unità ro/ro in più.

Al 29 aprile scorso le tratte attive delle autostrade del mare erano 35 sul perimetro nazionale, 42 comunitarie e 32 extracomunitarie per un totale di 52 porti toccati. «Le autostrade del mare - commenta ancora Affinita - sono state individuate nell'ambito dei 30 progetti prioritari europei per lo sviluppo delle reti Ten-T. Cosa significa questo? Il progetto 21, che riguarda appunto le Adm, prevede l'attivazione di una rete di collegamenti marittimi e la realizzazione di infrastrutture dedicate, per esempio i terminal ro/ro. Ad essere valorizzati, quindi, con l'inserimento nei programmi di finanziamento saranno i porti ritenuti in posizione strategica rispetto alle reti Ten-T. Di sicuro saranno coinvolti alcuni scali del Tirreno e dell'Adriatico».

I meccanismi finanziari a sostegno delle autostrade del ma-

re sono tre, due comunitari (programma Ten-T 2007-2013) con un budget di 310 milioni e Marco Polo II, stesso periodo, con una dotazione di 450 milioni. In campo nazionale va regi-

strata la positiva esperienza dell'Ecobonus, a sostegno dell'autotrasporto che ha scelto la via del mare per 200 milioni nel 2007-2009. Il provvedimento è stato finanziato anche per il 2010 con 30 milioni nell'ambito del Milleproroghe mentre per il 2011 non c'è ancora certezza. Grazie all'Ecobonus, guardato con grande interesse a livello comunitario, sono stati sottratti alla strada 500 mila Tir all'anno.

I traffici con la Sicilia sono il punto di forza delle Adm nazionali e pertanto vengono seguiti con attenzione dagli operatori. Commenta Virgilio Cimaschi, amministratore delegato di Stradeblu, società controllata da Corsica Sardinia Ferries: «Le autostrade del mare potrebbero subire contraccolpi nel caso gli importi destinati all'Ecobonus venissero confermati per un importo inferiore al 50% di quanto richiesto. Per uno sviluppo strutturato e costante è necessario un forte impegno del Governo per il mantenimento dell'Ecobonus e un generale contenimento dei costi dei servizi tecnico-nautici per le navi impegnate».

© ILLUSTRAZIONI RISERVATA

### IN BREVE

**39,2%**

**Performance**

Tra il 2001 e il 2009 l'aumento del traffico ro/ro (camion) delle autostrade del mare ha sfiorato il 40 per cento

**7,5%**

**Incremento**

Da qui al 2020 è previsto per il settore un tasso di crescita annuo compreso tra il 4,2 e il 7,5 per cento

**30 mln**

**Ecobonus**

L'anno scorso l'Ecobonus è stato finanziato con 30 milioni di euro. Pari importo è atteso anche per il 2011

### BENEFICI

Grazie al programma Ecobonus, nel periodo che va dal 2007 al 2009 sono stati tolti dalle strade 500 mila Tir all'anno