da The Meditelegraph.com

Genova -Le Autostrade del mare sono l'unico settore portuale che ha saputo resistere all'urto della crisi del 2008, registrando anche una crescita. Nel 2007 si movimentarono nei porti italiani 509 milioni di tonnellate di merce, cifra mai più raggiunta negli anni successivi.Nel 2015, secondo i dati Assoporti, il flusso si era ridotto a 443 milioni di tonnellate (-13% complessivo in otto anni). L'ultima analisi congiunturale di Confetra mostra un leggero segnale di recupero del traffico marittimo italiano delle merci sia nel 2015 sia che nel 2016, ma il gap rispetto al 2007 è ancora lontano dall'essere colmato. Per le Autostrade del mare però il quadro è completamente diverso. Nel 2007 le merci movimentate con l'intermodalità terra-mare erano 81 milioni di tonnellate, nel 2015 sono cresciute a 90 milioni (+11% complessivo in otto anni).

IL SORPASSO

È quindi cresciuta considerevolmente l'incidenza che i traffici marittimi su rotabili hanno sul totale dell'attività dei porti italiani: dal 15,95% del 2007 al 20,40% del 2015. Soprattutto si è registrato il clamoroso sorpasso sul traffico merci containerizzato, che al principio degli anni 2000 rappresentava la merce regina su cui si basavano quasi unicamente l'indice di crescita e le prospettive di investimento di un porto. Nel 2007 le merci in container erano il 19,39% della movimentazione totale dei porti italiani, nel 2015 l'incidenza è scesa al 17,63%. Questa crescita del volume di merci ha dato origine a una grande quantità di nuove linee percorse da traghetti che oggi uniscono i porti italiani fra di loro e con sempre maggiori destinazioni anche all'estero. Attualmente Ram (Rete autostrade mediterranee, organismo in house del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) censisce 41 diverse linee marittime di questo tipo (35 con origine nel mar Tirreno e sei in Adriatico), di cui 20 sono su rotte internazionali, per un volume di 82 milioni di tonnellate di merce trasportate.

MAREBONUS

Per sostenere ulteriormente questa modalità l'Italia sta per introdurre il cosiddetto marebonus, un incentivo triennale alle compagnie armatoriali, che devono ribaltare il beneficio sugli autotrasportatori che utilizzeranno le loro navi in alternativa al tutto strada. Secondo una stima di Ram, il bonus permetterà un risparmio di esternalità superiore a 260 milioni di euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800 mila camion. Il

marebonus, dicono da Ram, avrà una dotazione di 93 milioni di euro, molto inferiore rispetto ai 130 milioni di cui si era parlato fino allo scorso anno, da distribuire nel triennio 2017-2019.

“UN MARE EUROPEO”

L’esperienza italiana, prima con l’ecobonus (che nel periodo 2007-2010 ha incrementato del 22,3% l’utilizzo delle Adm) e adesso con il marebonus (e il corrispondente ferroviario ferrobonus) ha spinto l’Unione europea ha studiare anche un eurobonus. «Il Mediterraneo - spiega Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato della Rete - è un mare europeo, quindi anche l’Europa, se vuole una “cura dell’acqua”, deve incentivare il trasporto marittimo e fluviale. Gli incentivi nazionali marebonus e ferrobonus devono essere un passaggio intermedio verso un’incentivazione europea: entro la metà del 2017 noi di Ram presenteremo alla Commissione europea, insieme a Portogallo, Spagna e Francia, la proposta di un sistema di incentivi coordinati a livello comunitario, per l’implementazione delle Autostrade del mare>.