

# TRASPORTI

# *& cultura*

39

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



LOGISTICA  
SVILUPPO E AMBIENTE



Rivista quadrimestrale  
maggio-agosto 2014  
anno XIV, numero 39

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
Via Venti Settembre 30/A – 37129 Verona  
e-mail: info@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it  
per invio materiale: casella postale n. 40 ufficio  
postale Venezia 12, S. Croce 511 – 30125 Venezia

Comitato Scientifico

Giuseppe Goisis  
Prof. Ord. di Filosofia Politica, Università  
Ca' Foscari, Venezia

Cristiana Mazzoni  
Parigi - Prof. HDR, Ecole Nationale Supérieure  
d'Architecture, Strasbourg

Marco Pasetto  
Prof. Ord. di Strade, ferrovie e aeroporti,  
Università di Padova

Franco Purini  
Prof. Ord. di Composizione Architettonica,  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Prof. Ord. di Tecnica delle costruzioni, Università  
IUAV, Venezia

Zeila Tesoriere  
Prof. Ass. di Composizione Architettonica e Urba-  
na, Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais

Maria Cristina Treu  
Prof. Ord. di Urbanistica, Politecnico di Milano

La rivista è sottoposta a referee

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2014 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L7365

Pubblicato a Venezia nel mese di agosto 2014

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998

## TRASPORTI

### 5 LOGISTICA, SVILUPPO E AMBIENTE

di Laura Facchinelli

### 7 LA REALTÀ COMPLESSA DELLA LOGISTICA ITALIANA

di Romeo Danielis

### 13 IL NUOVO ASSE FERROVIARIO DEL GOTTARDO: EFFETTI TRASPORTISTICI E AMBIENTALI

di Oliviero Baccelli e Francesco Barontini

### 19 TRASPORTO DEI CAMION PER FERROVIA: CONSEGUENZE LOGISTICHE E PROSPETTIVE

di Lucia Rotaris

### 25 INTERPORTI: REALTÀ E PROSPETTIVE

di Giovanni Caruso e Francesca Cesarale

### 31 LO SVILUPPO DELLE ECONOMIE DI SCALA NEL SETTORE MARITTIMO CONTAINER E GLI EFFETTI SULLA PORTUALITÀ

di Oliviero Baccelli

### 37 LE GRANDI ALLEANZE NAVALI E GLI EQUILIBRI MONDIALI DEL TRASPORTO MARITTIMO

di Alessandro Panaro

### 45 AUTOSTRADE DEL MARE, UN NUOVO INIZIO

di Andrea Appetecchia

### 51 LOGISTICA PORTUALE E AMBIENTE

di Maria Ines Cusano

### 57 SOSTENIBILITÀ NELLA LOGISTICA URBANA, TEORIE A CONFRONTO

di Danilo Marigo

### 63 LA PIANIFICAZIONE DELLE MISURE DI POLITICA DEI TRASPORTI NELLA DISTRIBUZIONE URBANA DELLE MERCI A ROMA

di Giacomo Lozzi ed Edoardo Marcucci

### 69 LOGISTICA, LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE COME LEVA STRATEGICA

di Danilo Marigo

### 73 RIFLESSIONI SULL'ATTIVITÀ DELLE AZIENDE LOGISTICHE NAZIONALI

di Claudio Ferrari, Andrea Migliardi e Alessio Tei

### 79 LOGISTICA: FENOMENI IN ATTO E SCENARI DI TRASFORMAZIONE NEL TERRITORIO DEL DISTRETTO CERAMICO DI SASSUOLO

di Cristiana Mattioli

### 85 L'EVOLUZIONE RECENTE DEI SERVIZI LOGISTICI IN ITALIA, LE NUOVE SFIDE DI UN MODELLO ANCORA DEBOLE

di Andrea Appetecchia

*cultura*

### 89 L'INFLUENZA DELLE STRUTTURE ELETTROMECCANICHE NELLE COSTRUZIONI DEI PORTI DI FINE OTTOCENTO

di Antonella Caroli

### 95 PAESAGGIO, AL MART DI ROVERETO IL PUNTO DI VISTA DEGLI ARTISTI

di Laura Facchinelli

# Logistica, sviluppo e ambiente

di Laura Facchinelli

*Questo numero è dedicato alla logistica: un tema di assoluto rilievo dal punto di vista dell'economia, dello sviluppo, dell'ambiente. Un tema, in certo senso, specialistico, per addetti ai lavori: pertanto la collettività ne ha scarsa consapevolezza.*

*Un tema complesso, la logistica, che riguarda - in particolare nel settore della logistica distributiva - anche i trasporti: è questo il punto di connessione con gli interessi della nostra rivista. I trasporti entrano in gioco nelle loro differenti modalità, con le auspicabili connessioni intermodali, reclamando efficienza.*

*La logistica è sinonimo di trasformazioni: basta pensare alle misure crescenti delle navi e al conseguente necessario ampliamento degli spazi portuali con ammodernamento delle attrezzature. Le trasformazioni sono evidenti anche nella distribuzione delle merci in città, con le molteplici soluzioni che vengono messe a punto per ridurre l'impatto fisico e ambientale.*

*La logistica riguarda il futuro delle aziende, la loro competitività sui mercati, e quindi le condizioni di vita dei cittadini e le dinamiche sociali. Investe l'uso del territorio e quindi il benessere psicofisico nostro e delle generazioni che verranno. E trova un limite proprio nella scarsa capacità, da parte degli enti decisori, di progettare a lungo periodo.*

*Lascio al curatore l'illustrazione e il confronto fra i molteplici punti di vista sviluppati dagli autori degli articoli, i cui interventi spaziano dal nuovo asse ferroviario del Gottardo al trasporto dei camion per ferrovia, dagli interporti al trasporto marittimo dei container, dalle autostrade del mare alla logistica urbana. Quel che risulta evidente è che il nostro Paese è in ritardo nella realizzazione di alcune grandi opere infrastrutturali che, rispondendo alla domanda di mobilità espressa dal tessuto industriale, potrebbero/dovrebbero consentire competitività e sviluppo. È evidente, per esempio, che non sono stati adottati gli interventi normativi utili a contrastare il tutto-strada realizzando in modo efficace l'intermodalità. Sembra che, nei fatti, non sia stato ancora compreso il ruolo fondamentale che le ferrovie potrebbero svolgere, al di là dei collegamenti veloci per il servizio viaggiatori, anche per il trasporto delle merci. Occorre affrontare col necessario vigore anche le mutate esigenze dei porti. E perseguire, concretamente, l'obiettivo di rendere i trasporti sostenibili, anche premiando le imprese che, organizzandosi meglio, inquinano meno.*

*La sostenibilità è un nodo cruciale, al quale la nostra rivista dedica attenzione da sempre. La salvaguardia dell'ambiente vuol dire riduzione dei fattori inquinanti dell'aria e dell'acqua, ma anche dei rumori invasivi e degli oltraggi alla vista. E dunque riguarda il rispetto del paesaggio. Trasportare quasi solo su strada significa, infatti, costruire sempre più strade, e quindi attraversare, consumare suolo, spesso deturpare.*

*La constatazione delle inadeguatezze assume evidenza dal confronto con i Paesi che, invece, hanno saputo intervenire. Non sempre si tratta di realizzare imprese di grandi proporzioni: in certi casi la differenza la fanno la lungimiranza e l'inventiva, le norme e la costanza nel farle applicare. Le best practice ("buone pratiche", volendo usare la bella lingua italiana) dovrebbero servire da modello.*

*Ancora una volta vorrei sottolineare l'importanza dell'informazione al grande pubblico. In primo piano soprattutto il ruolo di giornali e televisione (dato che internet è un oceano nel quale, spesso, si approfondisce solo quello che già si conosce). Questo perché una collettività informata è in grado di accogliere con maturità le grandi opere necessarie per partecipare al progresso della comunità internazionale. E può pretendere, appunto, le "buone pratiche", anche quelle che agli amministratori, per varie ragioni, interessano poco!*

*Nella sezione "Cultura" un'autrice parla dei porti dal punto di vista della storia, sottolineando l'importanza di recuperare manufatti, macchine, edifici, intere aree non più in uso. Significativi sono alcuni interventi (per esempio ad Amburgo) attuati per trasformare aree portuali dismesse in quartieri moderni e vitali. Se la logistica investe sviluppo ed economia, la consapevolezza storica è altrettanto importante come ricchezza sul piano culturale, come profondità e molteplicità. E quindi come capacità di costruire il futuro.*



# Autostrade del mare, un nuovo inizio

di Andrea Appetecchia

La soluzione di trasporto combinato strada-mare, dopo più di quindici anni dall'avvio del progetto delle Autostrade del Mare (AdM) in Italia, come d'altronde nel resto d'Europa, nonostante gli incentivi erogati e la notevole disponibilità di approdi e di navi, viene scelta dagli operatori del trasporto solo nelle cosiddette tratte obbligate, ovvero per quegli spostamenti che hanno come origine o destinazione le aree insulari<sup>1</sup>.

## Necessità di rivedere una strategia valida, ma incompiuta

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 circa il 25% è, ad esempio, sotto la responsabilità delle imprese terminaliste portuali e terrestri. 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. In altre parole l'erogazione del contributo non è stato sufficiente a modificare un modello logistico. Il contributo, pertanto, pur essendo una condizione necessaria per stimolare l'introduzione di una soluzione alternativa di trasporto, non è stato sufficiente. Serve qualcosa in più per lanciare il trasporto combinato marittimo come alternativa possibile al tutto-strada, ovvero un complesso di interventi in grado di incentivare l'intera catena di trasporto a sviluppare soluzioni efficaci ed efficienti 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 possano integrarsi in modo efficace ed efficiente con l'autotrasporto.

<sup>1</sup> L'articolo riporta le conclusioni dello studio *Autostrade del Mare 2.0: risultati, criticità, proposte per rilancio* realizzato dall'Irsport con il contributo di Fedarlinea e Confcommercio e presentato lo scorso 2 aprile a Roma.

## Motorways of the Sea, a new beginning

by Andrea Appetecchia

The percentage of intermodal road-sea solutions is still minor among the modal transport solutions. The integration between road and sea is chosen by road transport operators only for the so-called obligated routes (for which the origin or destination is an island). Fifteen years after the launch of the Motorways of the Sea (MoS) project in Italy, as indeed in the rest of Europe, the sea is not considered to be an effective alternative to the highway by freight road transport drivers, despite the provision of incentives. The main obstacle to its success is the inability of road transport operators to control the overall cost of the transport solution. The inability of government incentives to affect the development of the combined maritime resides in the choice of encouraging a marginal share of the total cost of this transport solution (ticket for sea transport). National and European governments should plan strategies to give new impetus to combined maritime transport as an alternative to the all-road solution. Port infrastructures and services are the key elements in this new strategy. These nodes should change from being mere loading and unloading points for trucks, to become intermodal hubs in which alternative modal and intermodal solutions can be integrated into an effective and efficient transport chain.

Nella pagina a fianco, in alto: traghetto Compagnia di Navigazione Caronte & Tourist; in basso: imbarco auto private, nave Excelsior, Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines.



1 - Nave Energia, Compagnia di Navigazione Grimaldi Lines.

## Sfida e vocazione del combinato marittimo: connettere il Nord e il Sud del Paese

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 energetici<sup>2</sup> 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 100 km.

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 strada<sup>3</sup> aggiornati al 2013<sup>4</sup> escludendo:

- le relazioni interne alle circoscrizioni (Nord, Centro e Sud);
- sottraendo alla Circoscrizione 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 500 km.

## Due corridoi intermodali alternativi al tutto-strada

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). In base all'analisi dai flussi di traffico generato dalle relazioni Nord-Sud poc'anzi riportati è possibile attivare 4 linee Ro-Ro<sup>5</sup> con trasporti bilanciati tra Nord e Sud lungo i due corridoi naturali del Paese. Il primo corridoio sulla sponda tirrenica con porti per l'imbarco e sbarco nella circoscrizione settentrionale Genova e Livorno e in quella meridionale i porti di Napoli e Salerno. Su tale direttrice si concentrano i flussi di scambi le regioni del Nord (Valle d'Aosta, Piemonte, Liguria, Lombardia, Emi-

2 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 (tonn/km) ad esempio una tonnellata che effettua uno spostamento di 100 km, corrisponde a 100 tonn/km

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

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

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

## Il mercato potenziale del combinato marittimo alternativo nazionale

oltre 12 milioni di tonn. annue sufficienti per attivare 4 linee Ro-Ro

### Corridoio Tirrenico

**4.286.747  
tonn/annue**

Nord → Sud : 2.624.002

Sud → Nord: 1.662.665

### Corridoi trasversali Nord Est - Sud Ovest, Nord Ovest - Sud Est

**2.701.258 tonn/annue**

Nord → Sud : 1.589.378

Sud → Nord 1.111.880

### Corridoio Adriatico

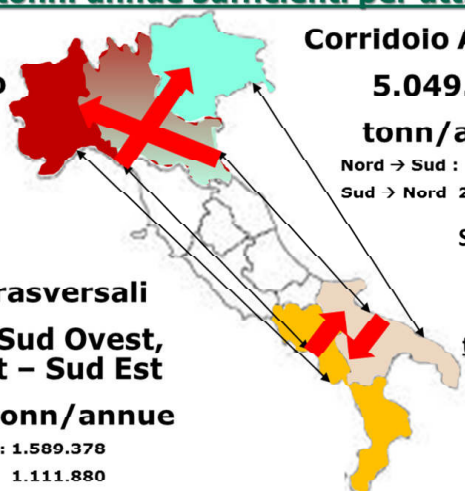
**5.049.447  
tonn/annue**

Nord → Sud : 2.647.781

Sud → Nord 2.401.666

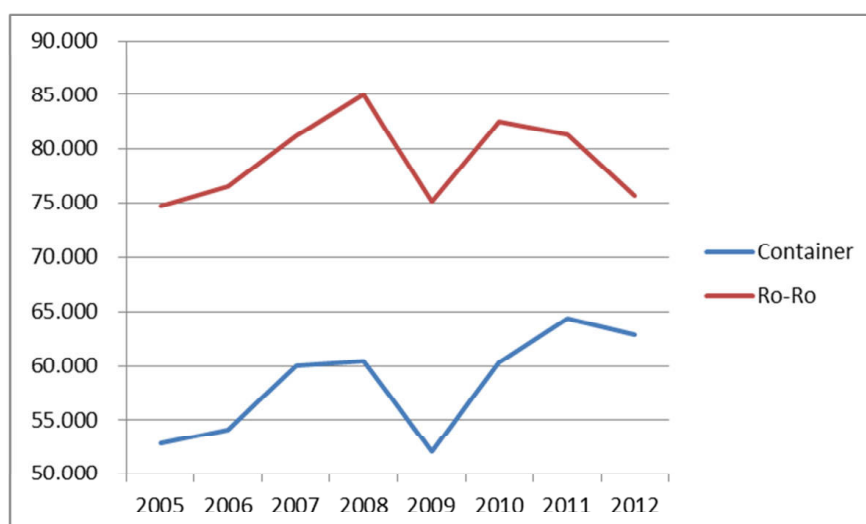
Soglie di sostenibilità di una  
linea di combinato  
marittimo: **500 miglia  
marine** e un **milione di  
tonnellate annue di traffico  
bilanciato inbound e  
outbound**

Fonte: Piano Nazionale della  
Logistica - approfondimento  
combinato marittimo



2 - Il mercato potenziale del combinato marittimo alternativo nazionale (elaborazione Isfort su dati Conto Nazionale dei Trasporti 2011 e dati congiunturali Confetra 2013.)

## Evoluzione traffico Container e Ro-Ro nei porti italiani (migliaia di tonnellate)



3 - Evoluzione del traffico container e Ro-Ro nei porti italiani (elaborazione Isfort su dati Assopporti 2013).

lia Romagna) e quelle del Mezzogiorno (Campania e Calabria) con volumi che si attestano oltre i 4 milioni di tonnellate (4.286.747). Il secondo corridoio riguarda invece la sponda adriatica e coinvolge a settentrione i porti di imbarco e sbarco di Trieste e Ravenna e nel meridione quelli di Bari e Brindisi; attorno a tale direttrice possono confluire i camion che si muovono lungo l'asse Nord (Emilia Romagna, Lombardia, Trentino Alto Adige, Veneto, Friuli Venezia Giulia) Sud (Puglia e Basilicata), i cui volumi complessivi superano i 5 milioni di tonnellate (5.049.447). Vi è infine una quota di traffico aggiuntiva che si avvicina ad ulteriori 3 milioni di tonnellate (2.701.258) che riguarda le due connessioni trasversali: da una parte quella, tra la sponda adriatica settentrionale e quella tirrenica meridionale e, dall'altra quella contraria tra la sponda tirrenica settentrionale e quella adriatica meridionale. 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. Il trasferimento di 12 mi-

lioni di tonnellate di merce dalla circoscrizione settentrionale a quella meridionale attraverso la soluzione di trasporto tutto-strada richiede circa 700 mila camion. Ipotizzando che ciascun camion compia mediamente, per i trasferimenti dalle regioni del Nord a quelle del Sud, circa 700 km, si può stimare che:

- la coda virtuale generata da questo traffico corrisponda a circa 8.000 km<sup>6</sup>;
- 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 CO<sub>2</sub>.<sup>7</sup>

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 com-

6 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>).

7 Stima effettuata tramite il sistema di calcolo ECOTRANSIT [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

## CARATTERISTICHE DEL TRAFFICO RO-RO NAZIONALE ED INTERNAZIONALE (2012)



4 - Caratteristiche del traffico Ro-Ro nazionale ed internazionale nel 2012 (elaborazione su dato Assoporti 2013).

plessiva 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 CO<sub>2</sub><sup>8</sup>. 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%.

## 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. 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.

## Le linee di cabotaggio e lo short sea shipping

La movimentazione di rotabili rappresenta la principale attività portuale dei porti italiani. Infatti al

<sup>8</sup> 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 CO<sub>2</sub>, per 34,5% derivano dai trasporti, il 30,2% dalle attività residenziali e il 27,8% dal terziario

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.

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.

Il confronto tra le destinazioni finali della merce imbarcata, ad esempio nel porto di Ancona, mette in evidenza come nel caso dei contenitori essa sia per lo più contenuta nella stessa regione Marche e, in quota residuale, nelle regioni contermini, mentre nel caso del traffico Ro-Ro solo nel 35% dei casi proviene dall'Italia, mentre il 16% proviene dalla Spagna, il 15,7% dalla Francia, il 14% dalla Germania, il 7% dall'Olanda, il 4% dalla Gran Bretagna e il 3% dal Belgio<sup>9</sup>.

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.

Spesso commentando lo sviluppo del traffico contenitori nei porti italiani si è parlato dell'opportunità per il Paese di assumere il ruolo di piattaforma logistica del Mediterraneo, dimenticando di considerare che le aziende di autotrasporto comunitarie ed extracomunitarie già da anni utilizzano i porti nazionali come vie di accesso ai mercati del Sud Est Europeo, del Medio Oriente, del Nord Africa e dell'estremità occidentale del Mediterraneo. Nonostante ciò dal 2002 ad oggi nessun porto nazionale ha deciso di potenziare la propria offerta infrastrutturale dedicata al transito dei rotabili,

<sup>9</sup> Indagine diretta presso gli autotrasportatori, Autorità portuale di Ancona, dicembre 2013.

mentre le linee di combinato marittimo sono servite soprattutto da 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.

## Una nuova politica di sostegno allo sviluppo del trasporto combinato marittimo

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 mantenere saldo l'obiettivo generale e quello specifico poc'anzi ribadito senza adeguate misure di supporto.

È 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 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 maggiori 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 traghettare 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 Autostrade del Mare.

Riproduzione riservata ©

5 - Imbarco di TIR sulla Nave Suprema, Compagnia di Navigazione Grandi Navi Veloci.