

AUTOSTRADE DEL MARE: UN SUCCESSO NELLA COOPERAZIONE TRA PUBBLICO E PRIVATO

Oserei definire le Autostrade del Mare un progetto di partenariato pubblico-privato di straordinario successo.

Nate normativamente in sede europea nel 2004 ed inquadrare come progetto prioritario della rete TEN-T, oggi le Autostrade del Mare in Italia contano, per il segmento merci, oltre il 21% delle movimentazioni portuali totali, grazie al perfetto mix creatosi tra competitività delle compagnie armatoriali italiane, visione delle imprese di autotrasporto nazionali e mirati investimenti infrastrutturali ed incentivi pubblici.

Considerando sia il segmento RoRo che RoPax su tratte definibili Autostrade del Mare, l'offerta di servizi su scala nazionale include oltre 560 partenze settimanali su rotte nazionali ed internazionali per oltre 1,3 milioni di metri lineari di stiva a settimana, di cui gli armatori italiani coprono circa l'82% delle frequenze e circa il 77% della capacità di stiva settimanali. Gli stessi armatori che, in termini di unità di naviglio RoRo e RoPax, sono i primi al mondo per flotta battente bandiera nazionale.



Lato domanda, l'Italia è ormai da vari anni il secondo paese nell'Unione Europea a 28

per tonnellate movimentate in RoRo, dopo la Gran Bretagna, con una quota di mercato pari al 21,6% del totale EU; nel segmento RoPax il nostro paese è leader in Europa, sia per totale passeggeri trasportati, che per passeggeri trasportati su tratte domestiche e 4,1 Milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati su tratte internazionali.

Un settore che cresce di più dei diversi segmenti di traffici merci e passeggeri nazionali: nel periodo 2014-2017, il traffico RoRo ha registrato una crescita del 26,3% contro, ad esempio, un +10% delle rinfuse liquide o un +6,3% delle tonnellate movimentate in contenitori, ovvero un +9,3% del totale del traffici portuali; inoltre, le proiezioni per il 2018 stimano una crescita di oltre il 6% rispetto all'anno precedente.

Anche il segmento RoPax registra un trend altrettanto significativo, con un +21,3% di variazione nel periodo 2014-2017 a fronte di una sostanziale stabilità del segmento crocieristico.

In estrema sintesi, oggi si muove sulle Autostrade del Mare poco meno del 10% del traffico autostradale pesante nazionale, con una stima di 680.000 Tonnellate di Co2 equivalenti risparmiate all'anno, pari alle emissioni generate dal traffico urbano di una città di 1 milione di abitanti in un anno.

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	Variazione 2016 - 2017	Variazione 2014 - 2017
Rinfuse liquide [Mln t]	170,66	183,26	182,27	187,77	3,0%	10,0%
Rinfuse solide [Mln t]	72,71	71,42	74,34	71,09	-4,4%	-2,2%
Merce in container [Mln t]	108,33	112,04	117,8	115,11	-2,3%	6,3%

Merce Ro-Ro [Mln t]	84,24	89,78	96,45	106,4	10,3%	26,3%
Altre merci [Mln t]	23,37	21,86	21,92	21,67	-1,1%	-7,3%
Totale traffici merci [Mln t]	459,31	478,36	492,78	502,04	1,9%	9,3%
Container [MTEU]	10,22	10,18	10,57	10,65	0,8%	4,2%
Passeggeri totali [Mln pax]	44,8	44,71	48,7	52,06	6,9%	16,2%
Crocieristi [Mln pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	-8,7%	-1,7%
Non crocieristi [Mln pax]	34,79	33,93	37,91	42,21	11,3%	21,3%

Al di là dei pur importantissimi dati di crescita, le Autostrade del Mare sono diventati un anello fondamentale della catena logistica nazionale ed internazionale, integrandosi alle dinamiche macro e micro economiche del paese. Le Autostrade del Mare stanno infatti accompagnando perfettamente l'economia nazionale, caratterizzata da un importante aumento dell'export rispetto alle altre componenti del PIL e con una quota di merce movimentata in ambito internazionale che è salita dal 21,2% del 2010 al 33,5% del 2017.

Nonostante i risultati straordinari, questo settore deve affrontare nel prossimo futuro delle sfide il cui esito dipenderà anche dalla capacità di implementare politiche di sostegno pubblico efficaci.

Da un lato l'adeguamento alle normative sempre più stringenti in materia



ambientale, che riguarda in verità tutto lo shipping, a partire dal Sulphur Cap del 2020 fino all'accordo in sede IMO sulla strategia iniziale per la riduzione delle emissioni di gas serra (GHG) di almeno il 50% entro il 2050 e del 70% della Co2 prodotta dalla navigazione marittima rispetto ai livelli del 2008, richiede un ragionamento profondo. Tali vincoli normativi impongono il rinnovo del naviglio o il retrofitting di quello esistente con conseguenti ingenti investimenti da parte delle compagnie armatoriali che, a loro volta, potrebbero trovarsi in situazioni di pesante indebitamento e perdere competitività sul mercato, ovvero trasferire l'incidenza del costo d'investimento sul cliente finale rendendo meno convenienti economicamente le Autostrade del Mare rispetto al trasporto stradale con effetti di modal back shift. Il pubblico deve evitare ciò attraverso programmi di incentivi che accompagnino questo periodo di transizione energetica. In tale direzione, come RAM, siamo convinti che il Marebonus sia una misura che possa dare sostegno agli investimenti in corso nel mondo armatoriale delle Autostrade del Mare, in particolar modo sulle spese in efficientamento ambientale ed energetico del naviglio. Sulla base dei progetti candidati delle compagnie di navigazione e ritenuti ammissibili, i 118 milioni di euro del Marebonus hanno stimolato investimenti privati per circa 540 milioni di euro da parte degli armatori, con un effetto leva di oltre 4,5 volte rispetto ai fondi pubblici impiegati. Parallelamente, siamo impegnati a livello europeo nel progetto Med Atlantic Ecobonus, cofinanziato dal programma CEF Transport, teso a progettare un sistema di incentivi per lo sviluppo delle Autostrade del Mare di matrice europea sia in termini di scope geografico che di eventuali risorse economiche di cofinanziamento dello strumento. **Lo schema di incentivo ad oggi progettato si focalizza esattamente sulla necessità di sostenere e sviluppare le Autostrade del Mare nell'ottica del greening delle flotte e, quindi, del miglioramento delle performances ambientali dei relativi servizi attraverso un meccanismo di doppia candidatura. Tale meccanismo, da un lato incentiva direttamente la domanda di Autostrade del Mare attraverso il riconoscimento del beneficio economico agli utenti finali, agendo sulla leva del modal shift, dall'altro, aiuta**

indirettamente le imprese armatoriali, in quanto effettuerebbero rotte più attraenti per gli autotrasportatori, potenzialmente soggetti a ricevere incentivi economici più elevati dovuti alle più efficienti performances ambientali garantite dal servizio marittimo prescelto.

Un'altra sfida/opportunità per le Autostrade del Mare può nascere dal ruolo della Cina nel Mediterraneo. Non parlo ovviamente della fin troppo discussa BRI initiative e dell'incremento del traffico contenitori nei porti italiani ma delle conseguenze degli investimenti cinesi in Africa. Le imprese cinesi stanno investendo 53,4 Mld \$ in Africa (tra il 2010 ed il 2018, al netto degli IDE in infrastrutture, commodity e servizi) per stabilire aziende e filiere in grado di importare ed esportare beni da/verso i mercati europei. Ancora più nello specifico, gli investimenti produttivi cinesi nella sponda Sud del Mediterraneo nei settori dell'automotive, dei macchinari industriali, dell'agroalimentare e del tessile, ammontano a 5 Mld \$, che a loro volta potrebbero generare nuovi traffici marittimi, principalmente di rotabili, tra Nord Africa e porti italiani. Beni e prodotti potenzialmente destinati ai mercati europei con necessità di essere trasportati via Autostrade del Mare. Una grande opportunità a cui il settore pubblico deve saper rispondere con investimenti portuali mirati, in grado di risolvere gli attuali colli di bottiglia infrastrutturali nei porti italiani interessati da traffico di Autostrade del Mare: da un lato, favorire/incrementare l'integrazione modale tra Autostrade del Mare e servizi ferroviari per ampliare la catchment area sul segmento Ro-Ro e sfruttare i corridoi TEN-T europei per l'inoltro della merce; dall'altro, disporre di spazi adeguati per il parcheggio e la viabilità portuale interna dei rotabili al fine di garantire il corretto deflusso dei veicoli pesanti, anche con riferimento al traffico cittadino contiguo.

Anche in questo caso, come per i programmi di incentivi Marebonus e Med Atlantic Ecobonus, sono fiducioso sulla risposta del settore pubblico. I 970 milioni di euro di investimenti per interventi infrastrutturali portuali invariati e gli oltre 20 interventi prioritari da sottoporre a progetto di fattibilità tecnico-economica, cofinanziati dal Fondo Progettazione ex art. 202 D.Lgs. 50/2016 e correlati al traffico di rotabili, rappresentano l'eredità dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018.