

## **Motorways of the Sea: una iniziativa europea per la sostenibilità dei trasporti.**

Il sistema dei trasporti europeo si trova oggi a dover fronteggiare gravi difficoltà quali:

- crescita squilibrata dei diversi modi di trasporto
- congestione di determinati assi viari e ferroviari, degli aeroporti e dei centri città
- problemi ambientali e ripercussioni sulla salute dei cittadini.

La strategia di sviluppo sostenibile elaborata dal consiglio di Göteborg è incentrata sul riequilibrio dei modi di trasporto .

Nel "Libro Bianco: la politica europea dei trasporti fino al 2010 - il momento delle scelte" sono contenute misure per raggiungere un significativo sganciamento tra aumento dei trasporti e crescita economica, senza limitare la mobilità delle persone o delle merci.

In esso sono contenute indicazioni per realizzare un sistema di trasporto intermodale delle merci in modo da combinare i pregi dei diversi modi (affidabilità, rapidità, capillarità, flessibilità) e minimizzare gli impatti negativi: le "Motorways of the Sea" (MoS) costituiscono i segmenti marittimi principali di questo sistema, da utilizzare per la parte maggiore del tragitto origine - destinazione.

Per sostenere il lancio di iniziative intermodali per il trasporto delle merci, la Commissione ha promosso il programma PACT (Azioni Pilota per il Trasporto Combinato) in vigore dal 1992 al 2001 e il programma Marco Polo in vigore dal 2003 al 2010, quest'ultimo aperto a tutte le iniziative di trasferimento merci alternative al trasporto stradale e più rispettose dell'ambiente, sostenendole finanziariamente per il periodo di start up.

Nel 2003 il Gruppo di Alto Livello presieduto da Karel Van Miert istituito dalle Vicedirettrici della Commissione e Responsabile delle Energie e dei Trasporti Loyola de Palacio ha pubblicato un rapporto (Rapporto Van Miert) contenente lo studio e gli orientamenti della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN - T), la definizione delle necessità e richieste qualitative dei progetti ritenuti prioritari per la UE:

- Riguardare uno dei principali assi transeuropei dell'Unione allargata, con considerazione particolare per le barriere naturali, i problemi di congestione e i raccordi mancanti
- Avere una dimensione europea e raggiungere una soglia di 500 milioni di euro
- Mostrare una potenziale redditività socio - economica ed essere sostenuti da un impegno serio da parte degli Stati interessati per completare il processo entro il termine stabilito
- Contribuire ad agevolare gli scambi tra gli Stati Membri
- Rafforzare la coesione tra gli Stati Membri e contribuire allo sviluppo sostenibile dei traffici

In particolare per quanto riguarda le MoS sono stati formalizzati dei requisiti particolari:

- Essere proposti da almeno due Stati Membri
- Coinvolgere il minor numero possibile di porti
- Alleviare la congestione di traffico sui maggiori assi viari, o aumentare l'accessibilità a Stati insulari
- Il porto "casello" di una di queste "vie del mare" deve essere scelto tra quelli appartenenti alla categoria A delle TEN - T
- Concentrare il traffico sulle rotte marittime previste dal progetto, per incrementare la possibile redditività e quindi l'attrattività

- Convincere trasportatori, armatori e spedizionieri dei benefici e dei meriti di questa alternativa modale attraverso conferenze e presentazioni pubbliche
- Eliminare i controlli sistematici e altri appesantimenti burocratici, o almeno semplificarli, e sviluppare un sistema di procedure di dichiarazione elettroniche per le Autorità Portuali
- Prevedere, dove possibile, facilitazioni appropriate per agevolare le operazioni di carico/ scarico (terminal Ro - Ro, equipaggiamenti logistici, parcheggi ed altre infrastrutture dedicate agli autotrasportatori) e accessi diretti ai porti - "casello"
- Regole di concorrenza trasparenti e applicabili
- Assicurare la navigabilità tutto l'anno (questo vale soprattutto per il Mar Baltico, a rischio ghiaccio).

Il Rapporto Van Miert ha sottolineato l'importanza del Trasporto Marittimo a Corto Raggio (TMCR) per lo sviluppo degli scambi nel prossimo futuro.

Il "Programma per la promozione del TMCR" del 07/04/2003 contiene una serie di azioni suddivise tra Legislative, Tecniche ed Operative volte a rafforzare l'integrazione di questo modo di trasporto nella catena logistica e a rimuovere gli ostacoli strutturali che impediscono un rapido sviluppo del settore, focalizzando dei problemi specifici per le strutture portuali.

La Decisione n. 884/2004 CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29/04/2004 modifica la precedente Decisione 1692/96 CE precisando gli orientamenti comunitari sulla TEN - T, conferendo le giuste priorità alle operazioni intermodali, fornendo la definizione delle MoS e identificando i tre obiettivi del sistema (Art. 12a).

Nel "Consultation Document: Motorways of Sea - implementation through Art. 12a TEN- T" del 30/07/2004 è contenuto un elenco di criteri seguito per la valutazione delle proposte delle MoS, riguardo al loro valore

aggiunto a livello europeo, al programma Marco Polo e ai fattori di qualità per le strutture portuali, per le Autorità Portuali, per i terminalisti e gli operatori dei servizi marittimi.

Il “Rapporto sull’economia del mare” realizzato dal CENSIS nel 2001 e il dossier “Statistiche in breve: i trasporti marittimi nel 2002” realizzato dall’ISTAT nel 2004 testimoniano come il comparto marittimo sia sempre più rilevante per l’Italia: la produzione complessiva del settore risulta superiore a quella di altri, tradizionalmente importanti per il Paese (Tessile e Abbigliamento, Poste e Telecomunicazioni, Autoveicoli e Industria del Legno). Analogo risultato si ottiene anche per il valore aggiunto, le unità di lavoro (ULA) prodotte e il PIL.

Indagini dell’ISTAT hanno evidenziato una crescita a livello nazionale del trasporto merci e passeggeri a fini commerciali confermata dal confronto tra dati relativi al 2002 e quelli dell’anno precedente.

Il porto più attivo per il traffico merci risulta essere quello di Genova, con un totale di 44408 migliaia di tonnellate scambiate, seguito da Trieste e Taranto.

La “Relazione di Sintesi del Programma Straordinario di Ricerca per lo Sviluppo del Cabotaggio Marittimo e Fluviale” pubblicato da CETENA/COFIR nel giugno 2002 ha evidenziato la necessità che operatori, mezzi e infrastrutture del settore marittimo dovrebbero soddisfare per realizzare lo spostamento del 20% delle merci viaggianti dalle vie terrestri al mare, che significherebbe la sottrazione del traffico stradale di circa 140 000 mezzi pesanti l’anno, con i benefici conseguenti.

Il sistema italiano del cabotaggio marittimo è già dunque molto attivo: se i collegamenti via mare fossero inseriti nel quadro dei trasporti europei potrebbero far svolgere all’Italia il ruolo di cerniera tra Occidente e Oriente, tra Europa e Mediterraneo che le è conferito dalla posizione geografica.

Un intervento di tipo pianificatorio potrebbe rafforzare le direttrici Tirreno - Ponente/ Nord Africa, Adriatico - Levante, rendendo il sistema nazionale in grado di coprire l'intero bacino mediterraneo con i servizi di linea forniti.

L'Italia si è allineata alle direttive comunitarie con la Legge n° 265/ 2002, che stabilisce lo stanziamento di 20 milioni di euro, a decorrere dall'anno 2003, per favorire l'innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità, con particolare riferimento alle Autostrade del Mare e allo sviluppo del cabotaggio marittimo; di 14 milioni di euro per l'anno 2002, per la realizzazione delle iniziative di sviluppo delle infrastrutture finalizzate al sostegno dell'intermodalità. A questa ha fatto seguito la Legge Regionale n° 11/ 2004 per la Sicilia studiata dal prof. Torbianelli dell'ISTIEE. In essa è definito un sistema di sussidio temporaneo concesso alle imprese di autotrasporto operanti su direttrici che coinvolgono il territorio siciliano, come rimborso di una quota delle maggiori spese sostenute per servirsi del TMCR in luogo del trasporto su strada per movimentare le merci, per arrivare ad una "equivalenza di costi" tra i due modi di trasporto.

L'entità di tale "bonus ambientale" è calcolata in base al differenziale dei costi esterni generati dal "tutto strada" e dal combinato "strada - mare" calcolati per un mezzo pesante medio rappresentativo (20 tonnellate di carico utile e 14 metri lineari di lunghezza).

Tali costi esterni sono stimati sulla base dei valori indicati nello studio Molocchi - Lombard per l'associazione "Anici della Terra" pubblicato nel 2001, modificati per tenere conto delle caratteristiche stradali, di traffico e di mercato proprie della regione Sicilia.

La legge è stata studiata in modo da evitare distorsioni di concorrenza, rispettando i principi di proporzionalità e necessità, in modo che il sussidio sia il minimo necessario ad avere la funzione di "induttore" nella scelta del trasferimento modale, senza tuttavia privilegiare un tipo di trasporto piuttosto che un altro e senza scegliere un porto piuttosto che un altro sullo stesso arco costiero, poichè l'algoritmo di calcolo del sussidio dipende dalla distanza in chilometri tra il punto di partenza e quello di arrivo.

Su questo modello ho sviluppato un algoritmo di calcolo del costo del trasporto, in modo da confrontare i diversi modi di trasporto (“tutto strada” e “trasporto misto”) dal punto di vista economico, cioè confrontando i costi generati in modo da evidenziare il risparmio che si realizzerebbe, per l'autotrasportatore ma anche per la collettività, adottandone uno piuttosto che l'altro.

Il costo del trasporto è calcolato come somma di due termini: il costo interno (cioè quello percepito direttamente dall'utente del servizio di trasporto) ed il costo esterno (non percepito direttamente dall'autotrasportatore, comprende i costi derivanti dall'inquinamento atmosferico, dalla congestione degli assi viari, dalle perdite di tempo e dai rischi per i cittadini, i cui effetti ricadono su tutta la collettività).

Ho quindi calcolato il differenziale del costo, tenendo conto del solo costo interno ( $DIC = CIN_r - CIN_s$ ), del costo totale ( $DTC = (CIN + CEX)_r - (CIN + CEX)_m$ ) = differenziale della somma di costo interno e costo esterno per i diversi tipi di trasporto ed infine “appesantendo” il costo totale del trasporto misto del “valore del tempo” speso per le operazioni di passaggio portuale ( $DTC = (CIN + CEX)_r - (CIN + CEX)_m + V(t)$ ).

I valori utilizzati per valutare i costi interni sono stati presi dal “Rapporto Hannibal” curato dagli Uffici di Promozione dello Short Sea Shipping italiano e francese nel 2002 (per il trasporto stradale sono conteggiate le tariffe applicate per le tratte lunghe e le tratte brevi fornite dalle organizzazioni professionali ed il valore del tempo, per i traffici marittimi il nolo del mezzo, i consumi giornalieri, i costi del passaggio portuale, di management e di marketing, quelli di movimentazione dei rimorchi in porto); per i costi esterni sono stati adottati i valori riportati nello studio Molocchi - Lombard: per il trasporto marittimo è stato conservato il valore valido su media nazionale, mentre per il trasporto stradale tale valore è stato adattato alle caratteristiche stradali e di traffico proprie della Liguria, secondo il metodo seguito dal professor Torbianelli, in base all'ipotesi che il costo esterno dipenda principalmente dalle emissioni inquinanti.

Ho applicato questo modello alla tratta in progetto Fos - Vado, successivamente ai percorsi Fos - Genova, Fos - Livorno, Fos - Civitavecchia e alla rotta Barcellona Genova (i percorsi che hanno origine nel porto della Fos sono ipotizzati da me, mentre l'ultimo è esistente e fornito dalla Compagnia Grimaldi).

I risultati ottenuti evidenziano l'importanza delle condizioni di carico e del tempo speso per le operazioni di passaggio portuale: nell'ipotesi di traffico non accompagnato (ossia in cui viene caricato sul mezzo navale solo il rimorchio, senza motrice e autista al seguito), ho conteggiato 75, 85 e 112 trailer, 4 ore di attesa. Considerando i soli costi interni, per la tratta Fos - Vado il trasporto marittimo è più conveniente, dal punto di vista economico, già con 85 rimorchi, negli altri casi risulta che aumentando la distanza tra il porto di partenza e quello di arrivo aumenta il vantaggio del TMCR; tenendo conto anche dei costi esterni, il TMCR appare più vantaggioso indipendentemente dalla distanza (il costo totale di questo è in media sette volte minore del costo del trasporto su gomma). Questi risultati sono validi, si precisa, considerando che trascorrono 4 ore tra l'arrivo del mezzo pesante in porto e la partenza della nave merci e altre 4 tra l'arrivo del traghetto nel porto di destinazione e la ripartenza del tir verso la destinazione finale.

Dall'esame dello studio di SviluppoItalia reso pubblico nel 2001, dello studio "Relazione di Sintesi del 'Programma Straordinario di Ricerca per lo Sviluppo del Cabotaggio Marittimo e Fluviale'" condotto da CETENA/ COFIIR nel 2002, del dossier "Un pavillion attractif, un cabotage crédible" consegnato dal senatore De Richemont al Primo Ministro Francese nel 2003 e del "Vade Mecum des promoteurs des nouveaux services de cabotage" curato dall'Ufficio di Promozione dello Short Sea Shipping nel 2003, ho identificato i requisiti del sistema Mos, dividendoli tra requisiti del sistema complessivo, requisiti infrastrutturali (questi sono i requisiti che le infrastrutture portuali dovrebbero soddisfare per adattarsi al meglio i traffici MoS, in modo che questi siano commercialmente redditizi e al contempo più sostenibili dal punto di vista

ambientale) e requisiti di linea (cioè quelli derivanti dagli studi preliminari che permetterebbero agli armatori delle diverse linee di cabotaggio di elaborare le offerte migliori in relazione al segmento di mercato servito).

Ho quindi confrontato questi con le caratteristiche e le offerte della linea Fos - Vado, progettata nel 2002 dalla S.A.M.S. (Società delle Autostrade del Mare del Sud, formata dal partenariato di alcune compagnie amatoriali francesi - CMA - CGM, SUDCARGOS, MARFRET, SNCM, CMN, LDA, DREYFUS - con lo scopo di portare avanti e studiare l'effettiva fattibilità di un collegamento marittimo tra due "porti - casello").

Da questa analisi è risultato come siamo stati soddisfatti i requisiti di sistema e quelli di linea, ma non siano stati effettivamente tenuti in considerazione i requisiti infrastrutturali: per questo motivo il progetto è stato giudicato "mancante di credibilità" dai possibili finanziatori e quindi non ha il sostegno economico e di immagine richiesto, né da parte degli Enti Statali francesi né da parte della Comunità Europea.

Ho quindi analizzato le installazioni portuali della Fos e di Vado, e specificatamente gli spazi che sarebbero stati adibiti, secondo il progetto originario, per trovare una soluzione ai problemi per cui il suddetto collegamento è stato bocciato, precisando le aree e le vie di collegamento. Ho poi cercato soluzioni alternative analizzando i porti di Livorno e Civitavecchia per individuare le possibilità di utilizzazione di queste strutture portuali come "casello" del sistema di trasporto combinato.