

TRASPORTI

Italia leader
europeo
nelle autostrade
del mare

Raoul de Forcade — a pag. 13

Trasporti, Italia leader in Europa nelle Autostrade del mare

Il primato e i rischi. Sul comparto la tegola della nuova tassazione europea Ets che tra 2023 e 2027 potrebbe pesare fino a 756 milioni di euro

Raoul de Forcade

È l'unico settore italiano del trasporto ad avere una posizione di leadership in Europa. Ma è anche un comparto che rischia di essere messo sotto scacco dalla nuova tassazione europea Ets (*Emission trading scheme*), entrata in vigore l'1 gennaio scorso. Si tratta del trasporto con navi ro-ro (per il carico di merci rotabili) e ro-pax (rotabili e passeggeri), il 70% circa del quale è alternativo al trasporto stradale ed è ascrivibile alle cosiddette autostrade del mare, concepite per far salire a bordo Tir e semirimorchi carichi e movimentarli via mare, togliendoli così dalle strade, con evidenti benefici per l'ambiente (si stima, per la sola Co2, una riduzione di 700mila tonnellate l'anno). Ebbene, l'Ets - creata per costringere chi provoca emissioni inquinanti a versare una compensazione economica - applicata alle navi delle autostrade del mare rischia, paradossalmente, di far fare marcia indietro ai camion e di rimetterli sulle strade. Perché tra il 2023 e il 2027 il valore dell'Ets, spiega uno studio

messo a punto dal Centro Green - Università Bocconi (e commissionato da Amazon) rischia di pesare fino a 756 milioni di euro sull'intermodalità marittima. Una somma sei volte più alta del bonus di 125 milioni (denominato Sms: *Sea modal shift*) previsto, per il periodo 2023-2027, dal governo italiano per incentivare le autostrade del mare (l'intermodalità marittima gode di bonus dal 2008: i due precedenti l'Sms erano stati l'Ecobonus e il Marebonus). L'aggravio di costo provocato dalla tassazione Ue, dunque, potrà far alzare i prezzi del trasporto sulle navi ro-ro, secondo i ricercatori della Bocconi, fino al 15,8% (il valore varia, in base alle rotte). Ed ecco perché si teme la retromarcia dei Tir, con un *backshift* verso le autostrade tradizionali.

Ma per avere chiara la situazione, occorre fare un excursus sul valore acquisito, in Italia, dalla movimentazione merci su ro-ro. I dati provengono sia dal documento della Bocconi, sia da un report messo a punto dal centro studi di Alis (Associazione logistica dell'intermodalità sostenibile) con Srm (società di ricerca che fa riferimento a Intesa Sanpaolo).

L'Italia è, da tempo, ai vertici mondiali per quanto riguarda la flotta ro-ro e alcune delle compagnie marittime italiane sono in cima alle classifiche europee del settore, in particolare il gruppo Grimaldi e poi Gnv e Onorato Armatori. Peraltro, nell'Europa a 27, l'Italia è il primo Paese per movimentazione di merci in modalità ro-ro; e nel ranking dei porti mediterranei (giugno 2023), sempre per quella categoria di traffico, nella top ten otto scali sono italiani e, di questi, i primi sette occupano la parte alta della classifica.

Nei porti tricolori vengono movimentate, con navi ro-ro e ro-pax, circa 121 milioni di tonnellate di merci l'anno, pari al 25% del totale delle merci. Secondo dati di Bankitalia, nel 2022 è pari a 17,7 miliardi il valore delle importazioni e 28,2 miliardi quello dell'export derivati dall'utilizzo di unità ro-ro.

Tra il 2013 e il 2022, poi, questo segmento di mercato ha evidenziato alti tassi di crescita, registrando un +38,5% in termini di sviluppo dei volumi, rispetto ad un +7% degli altri comparti del settore marittimo-portuale italiano. Nel medesimo periodo, inoltre, il valore medio

delle merci movimentate via ro-ro è più che raddoppiato (+104%).

A livello geografico, il Tirreno continua ad assorbire la quota di traffico ro-ro maggiore, con 41,4 milioni di tonnellate movimentate (a settembre 2023), seguito dalle isole (30,7 milioni) e poi dalla dorsale adriatica (20 milioni di tonnellate). Inoltre, se nel 2023 le merci nei porti italiani sono calate del 3% complessivamente, l'unico segmento di mercato in crescita è risultato il ro-ro, con un aumento stimato dell'1,7% sul 2022 e 122,9 milioni di tonnellate di merci trasportate.

Per quanto attiene, nello specifi-

co, alle autostrade del mare (che non comprendono i servizi verso la Sardegna, l'extra Ue e i car carrier), sono 60 (22 ro-ro e 38 ro-pax) le navi impiegate per l'intermodalità marittima alternativa al "tutto strada" e 24 le rotte (13 nazionali e 11 internazionali). Le quote di mercato espresse in numero di navi operative sulle direttrici considerate alternative al "tutto strada", vedono in testa Grimaldi (34 unità), seguito da Gnv (17) e Onorato Armatori (13). Insieme, queste tre compagnie operano più del 70% delle navi; il resto dell'offerta è più frammentato, ed è fornito da operatori più pic-

coli, specializzati su alcune rotte.

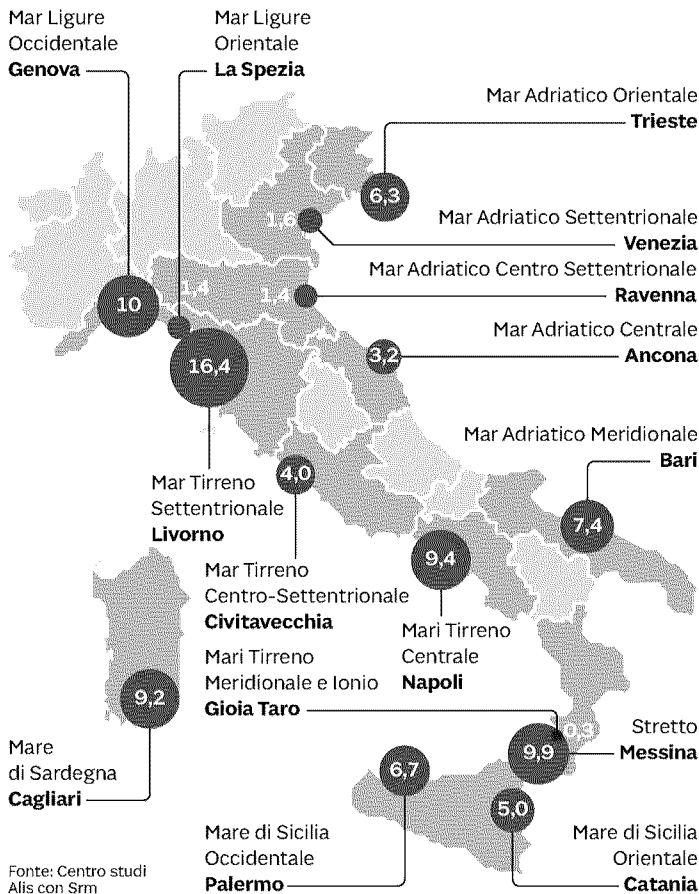
Di fronte a questo quadro, lo studio della Bocconi ha quantificato il peso che l'Ets potrà avere sull'intermodalità marittima. I ricercatori hanno tracciato scenari relativi alla stima degli importi della nuova tassazione nel periodo 2023-27 per le rotte beneficiarie dell'Sms che, come si è detto, è pari a 125 milioni per quei 5 anni. Nello scenario che applica rigorosamente il regolamento Ets, il totale dell'importo derivante dalla restituzione del valore delle quote di Co2 risulta di 756 milioni; e l'Sms è in grado di compensare, così, solo il 17% della nuova taxa ambientale.

I NUMERI

I porti del Paese all'anno movimentano, con navi ro-ro e ro-pax, 121 milioni di tonnellate di merci: il 25% del totale

I porti chiave

Il traffico per ADSP e aree geografiche. Dati settembre 2023 in milioni di tonnellate



Fonte: Centro studi Alis con Srm



Le navi. Nell'immagine un'imbarcazione Grimaldi per il carico di merci rotabili

