

L'intervista. **Oliviero Baccelli.** Lo Stato deve decidere come utilizzare i fondi del sistema Ets

«Necessario innovare: serve più automazione e digitalizzazione»

«Il sistema delle autostrade del mare in Italia funziona, ma potrebbe funzionare meglio, se ci fossero innovazioni sotto il profilo della digitalizzazione e automazione del sistema portuale». Inoltre, è necessario che il governo «decida rapidamente» dove indirizzare i denari che arriveranno dalla tassazione europea Ets. A parlare è Oliviero Baccelli, docente della Bocconi e responsabile dell'area trasporti del Centro Green dell'ateneo.

Professore, perché si deve intervenire anche sui porti?

Occorre considerare il trasporto ro-ro e ro-pax come l'elemento centrale di un sistema che deve includere anche altre componenti. Perché l'efficienza va vista nella logica *door to door* che include, quindi, la parte portuale e quelle prima e dopo il passaggio della merce nei porti. In questo senso, gli elementi di digitalizzazione e automazione degli scali emergono come fattori su cui investire molto e accelerare. Siamo in ritardo rispetto ad altre realtà, per esempio il sistema spagnolo, dove i temi di forte automazione dei controlli agli accessi ai porti e la possibilità di gestire, con una digitalizzazione spinta, tutti i processi d'interfaccia tra compagnie marittime, spedizionieri e ambiti portuali, sono valorizzati da sistemi di scambio d'informazioni perfettamente integrati. Cosa che non avviene per il *port community system* italiano. Ma c'è di più.

A cosa si riferisce?

È necessario legare le politiche dei trasporti a quelle industriali. Chiarisco: nel Mediterraneo orientale, in particolare a Trieste, si riescono a integrare, in maniera importante, i flussi dell'intermodalità marittima con quelli ferroviari, e quindi a caricare su rotaia, al momento dello sbarco in porto, i semirimorchi; viceversa, in Tirreno l'integrazione tra intermodale marittimo e ferroviario non c'è. Eppure lì sono presenti tutti i principali porti dei traffici ro-ro, come Genova, Livorno, Civitavecchia. Su questo sistema si dovrebbe lavorare moltissimo, perché genera benefici operativi significativi, riduzione di impatti ambientali importanti e poi, come dicevo, rientrerà in una logica industriale che permetterebbe di ampliare il mercato di riferimento per la portualità e, quindi, di rendere più concreta la possibilità di ospitare, sul territorio italiano, basi logistiche che abbiano come riferimento il Mediterraneo nel suo complesso. Del resto, vale certamente la pena di migliorare ulteriormente un sistema che vede le grandi compagnie italiane in una posizione di leadership e segna un caso unico. In nessun altro settore del trasporto, infatti, l'Italia ha player così importanti: se andiamo a vedere lo stradale, il ferroviario e l'aereo, il Paese dipende sempre da compagnie straniere. La nostra leadership va rafforzata, anche perché ci permette di esportare

know-how e competenze. Sia Grimaldi (che opera anche in Grecia, *ndr*), sia Gnv stanno sviluppando le proprie attività in Spagna e nel Mar Baltico, in modo importante e anche il gruppo Onorato ha lavorato nel Baltico. Per cui, poter rafforzare le compagnie in Italia rendendole più efficienti, dà loro anche una leva in più per poter operare all'estero.

Ma l'Ets frenerà lo scambio gomma-mare?

Sicuramente alza i costi dell'intermodalità marittima. Il problema è che lo Stato italiano non ha ancora identificato chiaramente come utilizzare i fondi che derivano dal meccanismo Ets (che vanno per il 75%-80% al Paese dove le navi sono allocate e per il 20-25% all'Ue, *ndr*). Dovranno essere sicuramente destinati a politiche di sostenibilità ambientale, però il dettaglio – se favorire il *cold ironing* o l'utilizzo di biocombustibili o finanziare meccanismi incentivanti per il settore in generale – non è stato ancora definito. Ovviamente le compagnie marittime vorrebbero che fosse utilizzato per rafforzare il bonus Sms. Il che ha una sua logica: evitare che si alzi il costo della modalità marittima e i Tir tornino dalle autostrade del mare a quelle terrestri. Di certo i ministeri delle Finanze e dei Trasporti devono decidere in fretta dove indirizzare questi denari.

—R.d.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



OLIVIERO BACCELLI

Docente Bocconi e responsabile dell'area trasporti del Centro Green dell'ateneo