Il Mediterraneo è un'area culturale ed economica strettamente interconnessa, in cui quotidianamente transitano navi di ogni genere che trasportano merci in container, alla rinfusa o che trasportano autoveicoli, come nel caso del ro-ro e delle Autostrade del mare (AdM); è il centro di un sistema di un'attività marittima che si estende sempre più a livello globale e che sta vivendo una fase di importante trasformazione.

Ne è un indicatore il complesso dei cambiamenti in atto nel sistema portuale: dal fenomeno del gigantismo navale, al raddoppio del Canale di Suez, che rafforzerà il Mediterraneo quale bacino preferenziale per i traffici tra estremo oriente e Unione europea; dall'allargamento del Canale di Panama, al crescente interesse della Cina verso questo bacino, anche grazie agli ingenti investimenti sulla cosiddetta "Via della Seta".

A conferma di ciò alcuni dati mostrano come il traffico merci che transita nell'area mediterranea, pari a quasi 2 miliardi di tonnellate, rappresenti il 20% del volume del traffico marittimo mondiale e il 29% di quello a corto raggio tra porti europei [1]. Dati significativi anche per l'Italia che, con il suo posizionamento geografico centrale, ha registrato, nel triennio 2014-2017, una crescita del settore container pari all'8,9%. A livello di traffici, tra le rotte ro-ro e ro-pax internazionali dell'area del Mediterraneo che scalano nei porti italiani, il 34% riguarda collegamenti con i Paesi del Medio Oriente e del Nord Africa tanto che, nel 2016, il 10% delle esportazioni italiane è stato registrato verso questi paesi, risultando l'Italia il secondo partner commerciale europeo con un interscambio del valore di 70 miliardi di Euro, di cui il 75% via mare [2].

Da questi scenari emerge chiaramente come la portualità e la logistica marittima siano cambiati in modo repentino negli ultimi anni nel contesto del Mediterraneo. Per rispondere a queste sfide, l'Italia è intervenuta definendo una strategia marittima integrata, ad opera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), tale da garantire una maggiore competitività del nostro Paese attraverso connessioni e servizi di trasporto e logistica adeguati con l'Europa e il Mediterraneo.

Il rinnovato impianto legislativo è stato anticipato e accompagnato da alcuni documenti strategici e normativi di portata nazionale, tra i quali emergono il *Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica* che, tra i diversi provvedimenti, ha definito una nuova governance del sistema portuale italiano, e

Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica (Allegato al DEF 2016), che rappresenta la nuova stagione di pianificazione, programmazione e progettazione per il settore.



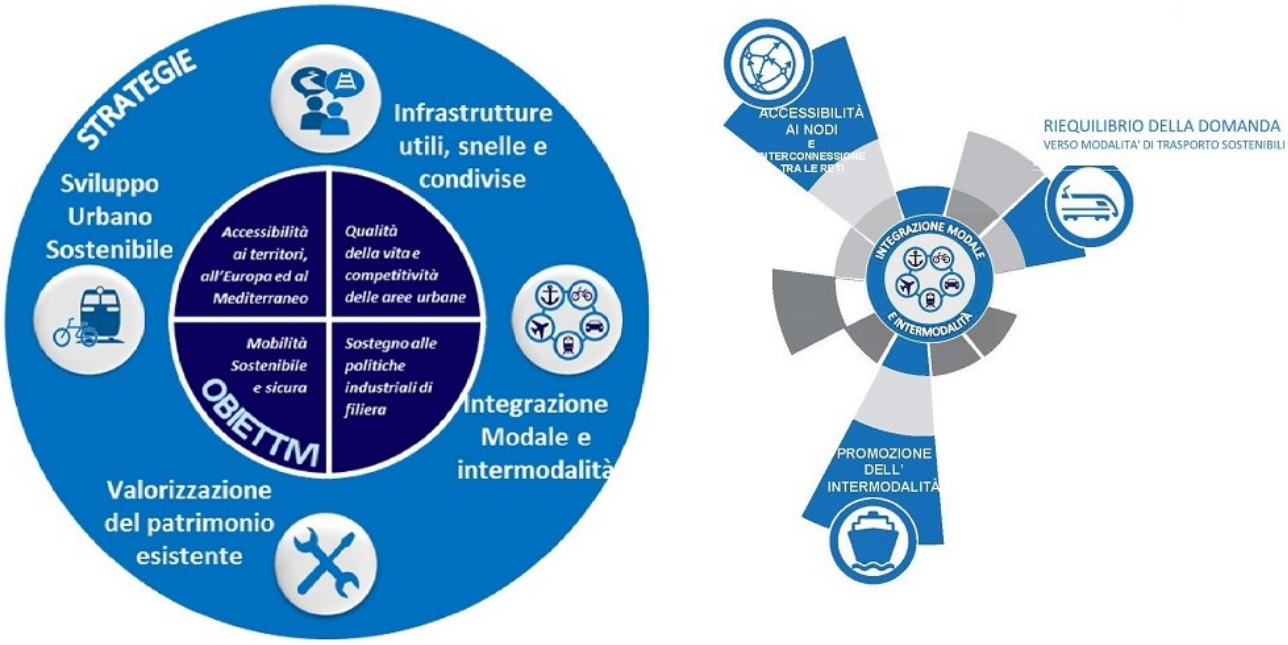
"Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", allegato

infrastrutture al Documento di Economia e Finanza, aprile 2016.
(https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/connettere-litalia-introduzione)

Basata su una visione strategica comune e condivisa, volta a costruire un sistema logistico sostenibile, resiliente e al servizio del sistema economico produttivo nazionale, la nuova strategia trova i suoi capisaldi nelle cosiddette *cura dell'acqua e cura del ferro* destinate ad incentivare il trasporto merci intermodale via mare e su rotaia.

Al centro di *Connettere l'Italia* sono stati posti tre pilastri – infrastrutture, semplificazione e incentivi – ai quali corrispondono tre campi di azione diretti a:

- dotare l'Italia di infrastrutture di trasporto e logistica utili, snelle e condivise al fine di favorire l'integrazione modale, l'intermodalità e la valorizzazione degli asset disponibili;
- semplificare e razionalizzare norme e procedure per rendere il sistema più efficiente e garantire processi decisionali più semplici, fluidi e veloci;
- prevedere un sistema di incentivi economici che possano favorire la ripresa ed il rilancio del settore, rendendolo accessibile anche e soprattutto per i mercati internazionali.



Le nuove strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica in Italia. In "Connettere l'Italia. Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica". (https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/connettere-litalia-introduzione)

Su quest'ultimo punto è stato fondamentale il valido lavoro svolto dal MIT, con il supporto di RAM – Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.a. nell'elaborazione delle due nuove misure incentivanti, Marebonus e Ferrobonus [3], destinate alle imprese che utilizzano le AdM e la ferrovia per trasportare merci.

Considerati meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità, i due incentivi favoriscono l'uso di modi di trasporto più efficienti ed economicamente più sostenibili, con inevitabili effetti positivi in termini di rafforzamento della catena logistica, di un maggiore accesso ai servizi intermodali e di riduzione dei costi per operatori e utenti finali. Favorevoli saranno, quindi, i risvolti anche a livello ambientale con una sensibile riduzione dell'inquinamento, dei costi sociali dell'incidentalità nonché del congestionamento stradale.

All'interno di questo quadro si colloca la citata RAM Spa – società a capitale

interamente pubblico che opera come organismo in house del MIT – alla quale è stata affidata, dallo stesso Ministro Delrio, una nuova e sfidante mission: assumere un ruolo centrale di "motore della pianificazione strategica" per la logistica e i trasporti anche grazie alle due funzioni attribuitele di recente. La prima consistente nel supporto tecnico ed operativo alla Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale, con il compito di fornire strumenti di valutazione oggettivi e condivisi, utili a definire le possibili traiettorie evolutive del sistema logistico-portuale. La seconda: il ruolo di segretariato tecnico al neo costituito Partenariato per la logistica e i trasporti a cui parteciperanno i rappresentanti dei Ministeri competenti e delle Associazione di categoria più rappresentative e che svolgerà attività propositiva, di studio, di monitoraggio e di consulenza per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti.

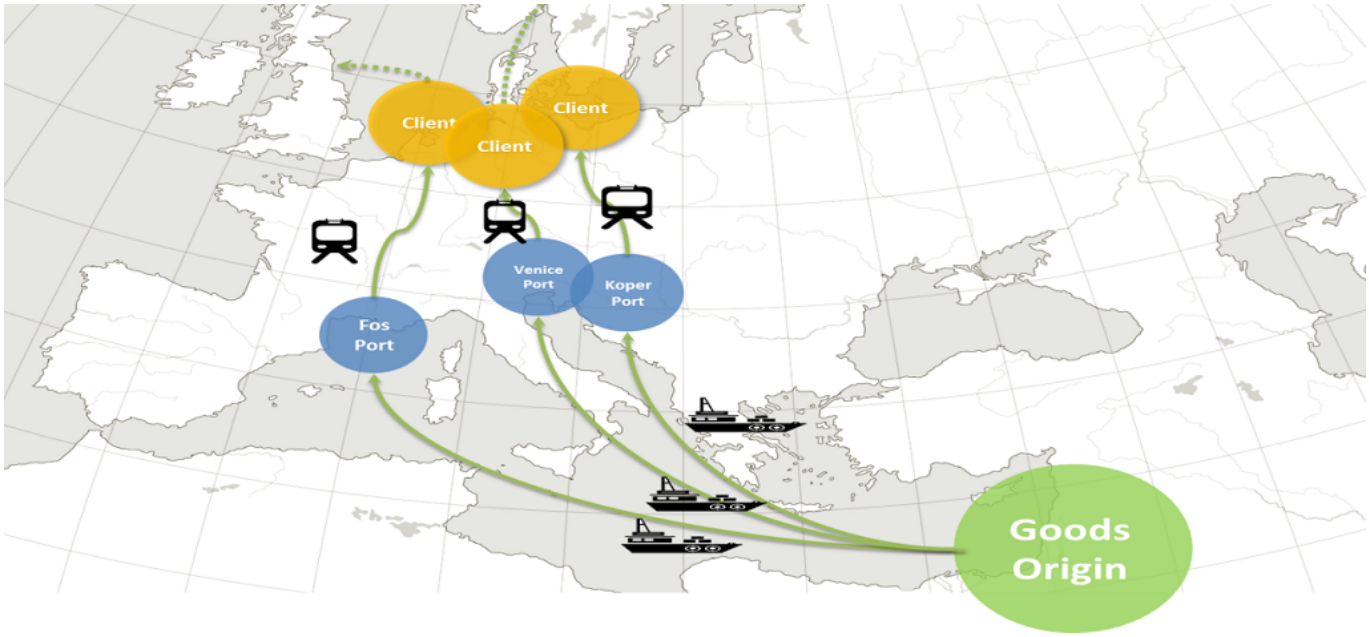
Sul versante europeo, la promozione dell'intermodalità e di un sistema logistico più efficiente e *green*, è il fulcro di due iniziative, finanziate dall'Unione europea attraverso il programma CEF, nell'ambito delle quali la stessa RAM è impegnata.

Il primo progetto, *Med Atlantic Ecobonus*, che vede protagonisti oltre al Ministero dei trasporti italiano, anche quelli spagnolo, francese e portoghese, prendendo spunto dalle best practice tutte italiane dell'Ecobonus e del Ferrobonus, ha l'obiettivo di istituire uno schema di incentivo per lo sviluppo delle AdM nel più ampio contesto europeo. Lo schema prevede la candidatura di rotte di AdM da parte degli armatori, sulla base delle performance ambientali del naviglio e dei servizi, ed il successivo contributo agli autotrasportatori che utilizzeranno tali rotte *green*. Si punta così a favorire lo sviluppo di questa modalità di trasporto, nonché la valorizzazione degli investimenti in materia di efficientamento energetico e della sostenibilità ambientale da parte degli armatori.



Progetto Med Atlantic Econobonus: i Paesi coinvolti.

Sempre in coerenza con le linee di intervento seguite, sia a livello italiano che europeo, significativo è il progetto *Fresh Food Corridors*, in cui collaborano partner provenienti da Israele, Italia, Cipro, Francia e Slovenia. L'idea progettuale ha lo scopo di migliorare e rendere più efficienti i collegamenti tra l'area Mediterranea extra UE e i mercati centro-settentrionali europei e di costituire corridoi intermodali dedicati al ciclo di import-export di prodotti deperibili, basati sul combinato mare-ferro attraverso la riduzione dei tempi di transito, delle emissioni di CO2 e dei costi.



Progetto Fresh Food Corridors: i collegamenti pilota.

Nel complesso, gli effetti delle politiche e degli interventi messi in campo negli ultimi anni nell'ambito della nuova stagione del sistema logistico italiano, hanno registrato già risultati positivi, con forti aumenti del traffico merci – nel triennio 2014-2017, i traffici nei porti italiani sono cresciuti del 7,1%, più del doppio rispetto alla crescita del PIL (Video_01_Porti e collegamenti marittimi, https://www.youtube.com/watch?v=wKiWj_t7aCI&t=5s), mentre il trasporto su rotaia è aumentato dell'11% [4].

(Video_02_Valichi e corridoi, https://www.youtube.com/watch?v=J0LJTjz1T2g).

Tutto ciò dimostra, dunque, che la strada intrapresa è quella giusta e che bisognerà continuare a percorrerla con decisione anche attraverso un diffuso confronto con tutti i soggetti interessati.

(Video_03_Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia, https://www.youtube.com/watch?v=wKiWj_t7aCI&t=7s).

Notes

[1] Elaborazione RAM su fonte Eurostat 2017, https://ec.europa.eu/eurostat/data/database.

[2] Elaborazione RAM su fonte Eurostat 2017, Ceweb Istat https://www.coeweb.istat.it.

[3] Il Marebonus e il Ferrobonus sono due misure incentivanti, previste entrambe dalla Legge di Stabilità 2016 ed il cui iter legislativo si è concluso con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dei rispettivi provvedimenti.

Nello specifico, Il Marebonus, con una dotazione finanziaria complessiva di circa 120 milioni di euro per il biennio 2017-2018, è destinato a tutte quelle imprese armatrici che presentino progetti triennali per la realizzazione di nuovi servizi marittimi Ro-ro e Ro-pax o per il miglioramento dei servizi esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo, al fine di sostenere il miglioramento della catena intermodale e il decongestionamento della rete viaria.

Si prevede che attraverso il provvedimento Marebonus sia possibile spostare dalla strada al mare circa il 10% del totale delle tonnellate/chilometro movimentate dal traffico stradale delle merci, ovvero circa 12 miliardi di tonnellate/chilometro per ciascun anno di incentivo.

Nell'ambito degli interventi a favore di quella che è stata chiamata cura del ferro, il Ferrobonus è l'incentivo destinato alle imprese committenti di servizi ferroviari e agli operatori multimodali ferroviari. Con uno stanziamento di 60 milioni di euro su un biennio, questa misura ha l'obiettivo di spostare il traffico delle merci dalla rete stradale a quella ferroviaria attraverso l'uso del trasporto intermodale e del trasporto trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani.

[4] Elaborazione RAM su dati Assoporti www.assoporti.it, Autorità di Sistema Portuale, Confetra www.confetra.it.

References

Ministero dell'Economia e delle Finanze (2017), *Documento di Economia e Finanza 2017 – Allegato*

Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture,

https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/notizia/2017-04/Allegato_MIT_AL_DEF_2017.pdf

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (2016), *Connettere l'Italia: strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica*, https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/connettere-litalia-introduzione

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti (2016), *Piano Strategico nazionale della Portualità e della Logistica*, https://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=23923

SRM (2016), *Italian maritime Economy*, 3° Rapporto Annuale.

SRM (2017), *Italian maritime Economy*, 4° Rapporto Annuale.

Head Image: Immagine tratta dal video "Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", elaborato da RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa. (https://www.youtube.com/watch?v=wKiWj_t7aCI&t=70s)