

La scommessa delle Autostrade del mare

Una parte consistente delle nuove risorse della legge 413/1998, e tutte quelle delle opere previste dalla Legge obiettivo, dovrebbero riguardare le Autostrade del mare, di cui si parla da molti anni ma fino ad oggi pochi sanno cosa siano, tanto che a volte si confondono con quelle, d'asfalto, che corrono lungo il mare, o al mare vanno.

La falsa partenza degli anni Novanta

Eppure è dagli anni Novanta che se ne parla, fino a quando nel 2000 sono state messe a fuoco dallo studio "Le autostrade del mare - Principi ed indirizzi progettuali di riferimento" elaborato da Sviluppo Italia Spa per conto dell'allora ministero dei Trasporti, che l'ha fatto proprio nel decreto del 2 maggio 2001, dove si assegnavano nuove risorse per la legge 413/1998, destinandone una parte proprio alle Autostrade del mare.

Più precisamente il decreto indicava alcune Autorità portuali (Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Trieste, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari e Brindisi, oltre alle aziende speciali dei porti di Chioggia e Monfalcone), come destinatarie di una parte dei finanziamenti, con lo scopo di realizzare prioritariamente una serie di interventi strutturali per le Autostrade del mare, fra i quali:

- terminal per traghetti dedicati al trasporto delle merci, dotati di banchine, piazzali, collegamenti stradali o ferroviari, che consentano veloci operazioni di imbarco/sbarco e di movimentazione dei veicoli "anche attraverso l'applicazione delle nuove tecnologie";
- ammodernamento di terminal esistenti, che svolgono anche traffico misto passeggeri/merci, per adeguare il rapporto fra numero di accosti e area di piazzale operativo, separare il flusso degli autoveicoli da quello dei mezzi

pesanti, migliorare la produttività delle operazioni di imbarco/sbarco;

- aree di sosta custodita per i mezzi pesanti, eventualmente dotate di strutture di servizio per l'autotrasporto (rifornimento, officina, ristoro);
- accosti/aree dedicate a traffici specializzati (in particolare ortofrutticoli, prodotti chimici);
- interventi per migliorare la sicurezza delle operazioni portuali nei terminal traghetti (segnaletica, barriere, illumina-

nazione, controlli con telecamere ecc.);

- interventi sulla viabilità portuale, per rendere compatibili i flussi dei trasporti combinati strada-mare con quelli degli altri traffici portuali.

Risultati concreti però non ve ne sono stati, e come segnalato in un convegno della Confindustria nel giugno 2002, oggi il cabotaggio movimentava solo il 4 per cento delle 60 milioni di tonnellate merci trasportate su strada a distanze superiori ai 500 chilometri, mentre se si arrivasse al 10 per cento, il traffico di mezzi pesanti diminuirebbe di 240 mila unità.

Stime recenti del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti indicano che un adeguato sistema a rete sarebbe in grado di portare sul mare quasi 2,5 milioni di veicoli pesanti l'anno, contro i 50 mila attuali, togliendo dalla strada circa 4 mila camion al giorno, pari a circa 25 milioni di tonnellate di merci.



Genova: traghetti nel porto vecchio



Primi approcci per una ri-partenza

Il vero problema – spiega Alessandro Focaracci, Consigliere del Ministro Lunardi – è che i soggetti interessati sono numerosi (autotrasportatori, armatori, concessionari autostradali, ferrovie ecc.), e ognuno intende le Autostrade del mare in modo differente.

Da qui nasce un processo di messa a fuoco del problema e la scelta di riscommettere nuovamente sulle Autostrade del mare, identificando però obiettivi più precisi.

Dopo una riunione generale con tutti gli operatori, nel settembre 2001 – continua Alessandro Focaracci – e una serie di incontri con i diversi interlocutori, oltre che da considerazioni sviluppate in seno al gruppo di lavoro che si era costituito per il Progetto nazionale di ricerca, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha identificato l'intervento che, a suo parere, meglio potrebbe far partire il progetto delle Autostrade del mare: in questa fase, per accentuare la vocazione dell'Italia di pontile dell'Europa sul Mediterraneo, occorre che le tratte non siano più lunghe di 400/500 chilometri; inoltre non devono riguardare il traffico container – che per i tempi di stoccaggio, immagazzinamento ecc. ha bisogno di tratte molto più lunghe, e va visto in una dimensione continentale – ma concentrarsi sul trasporto di mezzi gommati, con le cosiddette navi "Ro-Ro" (cioè Roll on - Roll off, che consentono agli automezzi di salire o scendere autonomamente), che esistono già.

Ma è necessario intervenire anche sui due aspetti principali che disincentivano le Autostrade del mare: l'accesso stradale (ci sono porti come quelli di Ancona, La Spezia, Trieste che hanno accessi molto al di sotto delle necessità) e il sistema informatico, per far sì che il

mezzo terrestre si sincronizzi con il quello navale.

Da qui la scelta di ribadire, nel decreto attualmente in preparazione, le priorità d'intervento già fissate nel decreto del maggio 2001, destinando a infrastrutture che facilitino l'interscambio mare/terra parte dei 1.400 milioni di euro stanziati dalla legge 166/2002, ma anche di aprire una corsia preferenziale a progetti di questo tipo, inserendoli nella Legge obiettivo che, come già indicato, prevede lavori per circa 2.731 milioni di euro.

I porti interessati

I porti inseriti nel Programma delle opere strategiche (d'intesa con le Regioni) non sono comunque pochi; altri, come Ravenna, potrebbero esserlo nel prossimo prossimo aggiornamento.

Questi porti – segnalano al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – presenteranno i progetti a breve, e alcuni lo hanno già fatto (circa il 50 per cento del programma), come l'accessibilità di La Spezia, Civitavecchia, Taranto, Gioia Tauro, Salerno, Trieste.

Molti sono progetti preliminari, per cui deve ancora essere realizzato il definitivo, ma al più tardi ci vorranno due anni e mezzo per l'inizio dei lavori, secondo

i tempi della Legge obiettivo, poi in tre anni dovrebbero essere completati.

I progetti riguardano gli accessi ma anche le banchine, proprio perchè fanno parte dell'accessibilità navale: Trieste ha un programma di riorganizzazione anche degli attracchi, lo stesso vale per Civitavecchia e altri porti, mentre Genova si sta preparando molto bene a diventare il terminal del mediterraneo del corridoio merci strategico europeo nord-sud Genova-Rotterdam.

Ruolo dell'informazione

In questo quadro, uno degli ingredienti per il successo delle Autostrade del mare è innanzitutto l'informazione – sostiene Alessandro Focaracci – che parallelamente a un'adeguata rete infrastrutturale permetta all'utente di conoscere il servizio: il sistema cioè si realizza se si sviluppa una rete di comunicazione e di radiolocalizzazione satellitare, con la quale si possa monitorare il movimento del mezzo gommato e di quello navale, così da combinare il più facilmente possibile gli accessi, da parte dell'uno e dell'altro.

Inoltre, sempre nell'ottica della velocizzazione e semplificazione delle procedure, mentre le due modalità di trasporto dialogano fra loro è

possibile predisporre i documenti di bordo, per cui l'accesso avviene senza perdite di tempo; oppure il mezzo terrestre può essere informato, mentre è ancora su strada, di quali sono i momenti migliori di accesso, e a quale porto.

Anche in questo caso non si tratta di una novità, come per le navi Ro-Ro, ma l'estensione e la diffusione del sistema, che crei un'informazione radicata, in grado di invogliare i conducenti a scegliere la modalità marittima rispetto a quella terrestre.



Interventi strategici di preminente interesse nazionale
Legge Obiettivo, n. 443 del 21 dicembre 2001 (Articolati per macrotipologie, elaborazione da Delibera Cipe 21 dicembre 2001, Allegati 1 e 2)

LOCALITÀ	AVVIO PROCE- DURE	STANZIAM. CIPE AMMESSI	INFRASTRUTTURA STRATEGICA	COSTO	NOTE
			Porti		
Ancona			Allacci plurimodali al Porto di Ancona	103,291	
Catania			Piastra portuale di Catania (*)		*solo per le procedure
Civita- vecchia	2003	11,183	Allacci plurimodali e potenziamento Porto di Civitavecchia Piastra logistica dell'interporto di Civitavecchia, 4° intervento	118,785	
Cremona			Conca di accesso e attrezzature al porto di Cremona		
Genova			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Genova**	1.807,599	**costo interventi con La Spezia e Savona
Gioia Tauro			Completamento allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro		
Golfo Aranci			Adeguamento impianti portuali di Golfo Aranci	20,658	
La Spezia			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di La Spezia**	1.807,599	**costo interventi con Genova e Savona
Livorno			Allacciamenti plurimodali e adeguamenti Porto di Livorno		
Messina			Piastra portuale di Messina (*)		*solo per le procedure
Napoli			Adeguamento e potenziamento degli accessi ferroviari e stradali nel porto di Napoli***	154,937	***costo interventi con Salerno
Olbia			Adeguamento impianti portuali di Olbia	51,646	
Palermo			Piastra portuale di Palermo (*)		*solo per le procedure
Porto Torres			Adeguamento impianti portuali di Porto Torres	8,263	
Salerno			Adeguamento e potenziamento accessi ferroviari e stradali nel porto di Salerno***	154,937	***costo interventi con Salerno
Sardegna			Sistema di piattaforme logistiche per lo sviluppo organico della rete di Autostrade del mare		
Savona			Allacci plurimodali e adeguamenti piastra logistica Porto di Savona**	1.807,599	**costo interventi con Genova e La Spezia
Taranto			Piastra portuale di Taranto	51,646	
Trapani			Piastra portuale di Trapani (*)		*solo per le procedure
Trieste			Allacci plurimodali e piattaforma logistica del Porto di Trieste	414,198	
Trieste			Penetrazione grande viabilità Nord di Trieste: collegamento in galleria da Prosecco al Porto Vecchio	516,457	
Veneto			Sistema portuale veneto: raccordo stradale con SS 56 – Variante di Piove di Sacco		
Venezia			Allacci plurimodali Porto di Venezia		
			Totale costo interventi Hub portuali	2.650,457	
			Totale costo interventi Piastra logistica della Sardegna	80,570	

Coinvolgimento dei privati

Va detto che il sistema deve essere realizzato completamente per funzionare, quindi banchina, piazzale, accesso e sistema esperto in grado di monitorare il tutto; se manca un elemento non funziona il sistema, ribadiscono al Ministero. Ma è anche sul mercato che il Governo si sta muovendo, innanzitutto sugli armatori. Come sottolinea Ugo Martinat, Viceministro delle Infrastrutture e dei trasporti, non si può fare cabotaggio senza offrire

servizi adeguati, lasciando i conducenti insieme agli automezzi, nella stiva: chi decide di utilizzare la nave deve trovare almeno gli stessi servizi presenti in autostrada, cioè spazi di ristoro e di riposo, meglio ancora se con la possibilità di lavarsi, perché il cabotaggio deve essere appetibile e concorrenziale.

Allo stesso modo si lavora perché i servizi siano adeguati anche a terra, con la realizzazione di alcune infrastrutture banali, ma significative, come aree di sosta, spazi di ristoro, e un miglioramento del

servizio per tutti coloro che devono stare al terminal in attesa dell'imbarco. In prospettiva, dopo la realizzazione delle opere infrastrutturali, il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha proposto di realizzare una tratta sperimentale nell'ambito del Programma nazionale di ricerca, per un costo stimato di circa 10 milioni di euro; ma il Programma non ha fondi e quindi l'idea è stata abbandonata. La novità però è che oggi (agosto 2003) si sono già fatti avanti degli imprenditori interessati al progetto Autostrade del mare ...