

INFRASTRUTTURE e trasporti in Sicilia

Grimaldi: «Ecobonus europei per sviluppare le autostrade del mare»

«Soprattutto la Sicilia è al centro del Mediterraneo e può trarre grandi vantaggi commerciali ed economici

ANDREA LODATO

CATANIA. Quando qualcuno gli chiede ancora se le autostrade del mare saranno nel futuro una delle soluzioni reali e concrete per affrontare la questione del trasporto merci, del traffico e della sicurezza stradale, quindi dei costi economici e sociali, Guido Grimaldi sorride, non si sa se più divertito o rassegnato. Perché nel giorno in cui il suo storico gruppo napoletano conosciuto in tutto il mondo, lancia il nuovo collegamento navale Genova-Livorno-Palermo-Tunisi, Guido può gettare lì una nota storica che ci fa capire che 'sta storia delle autostrade del mare parte da lontano e, per questo, non può che portare lontano.

«Diciamo che oggi il gruppo Grimaldi torna a collegare il Nord del paese, nella fattispecie Genova e Livorno, con il Sud, quindi con Palermo, restando in quel solco e in quel percorso avviato già negli Anni '70, da mio nonno e da mio zio Aldo, con la Freccia Rossa e la Freccia Blu. Per noi del gruppo Grimaldi, davvero, la storia delle autostrade del mare si può dire cominciò da lì».

E se, dunque, si può dire che allora ci fosse stata una lungimiranza nel progetto del gruppo di accorciare via mare le distanze di questo paese più lungo che largo, oggi queste autostrade diventano essenziali per potere parlare di

sviluppo, di trasporto sostenibile, di riduzione del danno potenziale che ogni

trasporto via terra può comportare. Per questo il gruppo Grimaldi in questi anni ha investito sempre più risorse economiche, investimenti, energie e uomini, per incrementare i servizi di trasporto via mare. Con una particolare non indifferente, da cui conviene partire visto che siamo alle porte dell'estate: per Grimaldi, come si direbbe, dove i trasportatori fanno l'inverno, possono anche fare comodamente l'estate.

«Già, perché in troppi casi - spiega Guido Grimaldi - d'estate c'è chi preferisce utilizzare le navi non per il trasporto merci, ma per passeggeri, automobili, insomma per il turismo. Un fatto di convenienza legato alle tariffe, al traffico, ma, direi, anche ad un deficit di serietà e di cultura d'impresa. Intanto perché un servizio come il nostro, che finisce con l'essere un tassello essenziale dell'organizzazione di una società di autotrasporto e, dunque, dell'intera filiera economica che vi fa riferimento, va assicurato sempre e comunque. E poi, aggiungo, perché

è un errore pensare che l'estate sia una stagione in cui si riduce la necessità di spostamenti merci o di evitare i trasporti su strada. E' esattamente il contrario, perché d'estate ci sono derrate alimentari che continuano a viaggiare, anche alla luce del turismo e delle località da servire, c'è più traffico di auto sulle strade e, dunque, evitare agli autotrasportatori lunghi spostamenti è certamente positivo».

Il gruppo Grimaldi oggi si può dire sia l'unico che ha davvero interpretato alla lettera, e bene, il senso della centralità del Mediterraneo inteso come piattaforma economica e ponte tra più mondi, da Sud a Nord, da Est a Ovest. Le navi Grimaldi, infatti, si può dire viaggino dappertutto nel Mare Nostrum, arrivando da mezza Europa.

«Colleghiamo l'Italia, tanto per cominciare, alla Sicilia, con i collegamenti Genova-Catania, Civitavecchia-Catania e ormai queste tratte arrivano sino a Malta, in Grecia, in Tunisia. C'è un Palermo-Tunisi quasi giornaliero, abbiamo anche il collegamento, attualmente in stand by per ovvi motivi, con la Libia, ma naturalmente molto prezioso. E poi in questo incrocio di autostrade del mare ci sono la Livorno-Barcellona-Tangeri, la Livorno-Valencia».

Ma quel che è ancora più importante è che sono supernavi, gli eurocargo,

a solcare questi mari e coprire queste rotte. Il che significa che con una sola nave la Grimaldi carica qualcosa come 260 camion che occupano i 4 mila metri lineari delle navi. Per avere un parametro utile, basti pensare che se il traffico settimanale di Tir tra Genova e Palermo tutta on the road potrebbe essere di 200 automezzi, gli stessi viaggiano su una sola nave Grimaldi in un solo giorno. E su questo tasto che bisogna

insistere, Guido Grimaldi non ha dubbi, al punto che dai cantieri presto usciranno altre due navi eurocargo che nel giro di un anno e mezzo saranno varate e c'è un piano ambizioso per un totale di ventisei navi. Ma di pari passo all'investimento dei privati dovrebbe procedere la cultura delle autostrade del mare.

«Per questo - spiega Grimaldi - è importante che gli autotrasportatori vengano incentivati con l'ecobonus, cosa

che il governo italiano sta facendo con una scelta premiata a livello europeo come best practices, al punto che il passaggio successivo, auspicabile da tutti, è che l'ecobonus diventi comunitario, esteso a Spagna, Francia e agli altri paesi dell'Unione. Questo spingerebbe ancora di più verso una forte azione di infrastrutturazione, per esempio, per migliorare i servizi e la logistica, rendere sempre più lineare l'intermodalità.

COSA SONO

Alternativa alla viabilità ordinaria



Le autostrade del mare sono un servizio di trasporto marittimo alternativo alla viabilità ordinaria su strada delle merci che prevede linee di cabotaggio di più imprese per svolgere collegamenti tra il Nord e il Sud Italia e negli Stati europei che si affacciano sul mar Mediterraneo. Questa tipologia di trasporto, oltre a ridurre il traffico su strade e autostrade, permetterebbe anche di diminuire sensibilmente l'inquinamento atmosferico e soprattutto di realizzare un risparmio economico nel trasporto delle merci. In Italia è previsto un ecobonus alle società armatrici, che servirà a diminuire ulteriormente le tariffe di trasporto, rendendo così agli

autotrasportatori una maggiore convenienza di trasporto rispetto ai costi da sostenere sulle vie di terra. Importante è anche in molti casi un risparmio in termini di tempi di viaggio, grazie alle sempre più moderne flotte di navi Ro-Ro con una maggiore velocità di navigazione. Il sistema autostrade del mare si basa inoltre su un concetto di intermodalità, dove le merci si possano velocemente spostare e trasbordare tra vari mezzi di trasporto. Secondo la decisione 884/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (che modifica 1692/96), articolo 12 bis, «la rete transeuropea delle autostrade del mare intende concentrare i flussi di merci su itinerari basati sulla logistica marittima in modo da migliorare i collegamenti marittimi esistenti o stabilirne di nuovi, che siano redditizi, regolari e frequenti, per il trasporto di merci tra Stati membri onde ridurre la congestione stradale e/o migliorare l'accessibilità delle regioni e degli Stati insulari e periferici. Le autostrade del mare non dovrebbero escludere il trasporto misto di persone e merci, a condizione che le merci siano predominanti. Nella Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea, L 167, è scritto: «Lo sviluppo dei collegamenti marittimi può ridurre le strozzature e i colli di bottiglia della rete viaria, può collegare le zone periferiche e le isole e rappresenta, in molti casi, una vera alternativa alla via stradale».

Collegamenti. Bisogna accorciare le distanze tra Nord e Sud e quelle delle nuove direttrici Est-Ovest, che passano dal Mare Nostrum



GUIDO GRIMALDI