



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

COMUNICATO STAMPA

**RILEVANZA SOCIO-ECONOMICA E IMPATTO AMBIENTALE
DEI SERVIZI DI TRASPORTO MARITTIMO DI CORTO RAGGIO**

Il **22 ottobre 2015** a **Roma**, dopo l'Assemblea annuale della Confederazione Italiana Armatori, sono stati presentati due Studi curati dalla **Commissione Navigazione a Corto Raggio di Confitarma**, presieduta da Roberto Martinoli.

Nel trasporto merci, l'Italia è il secondo paese dell'Unione Europea e il primo nel Mediterraneo nei traffici *shortsea shipping*. Con la Grecia, ha il primo mercato d'Europa per passeggeri movimentati.

“Attraverso questi studi – spiega **Roberto Martinoli**, Presidente della Commissione Navigazione a Corto Raggio di Confitarma – abbiamo voluto far emergere il peso e l'importanza di un settore, quello che potremmo definire lo “**Short Sea Nazionale**”, che impiega circa 20.000 addetti diretti, genera un giro d'affari di quasi 5 miliardi di euro ed ha un costo diretto ed indiretto inferiore rispetto al trasporto stradale e ferroviario. Le Autostrade del mare e gli altri servizi marittimi muovono ogni anno in Italia circa 40 milioni di passeggeri e offrono ogni giorno una stiva di oltre 120.000 metri lineari, equivalenti a 800 Km di ‘strade galleggianti’ che si aggiungono ai 6.700 km della rete autostradale italiana. Numeri, questi, che pongono l'Italia al secondo posto tra i Paesi dell'Unione Europea per tonnellate di merci movimentate dai porti nazionali e al primo per numero di passeggeri trasportati”.

“Un'industria complessa, variegata ed importante ma, paradossalmente –ha concluso **Roberto Martinoli** - poco conosciuta ed analizzata proprio nel Paese il cui territorio, con le sue navi ed i suoi uomini, contribuisce fortemente a collegare, unire e far crescere ogni giorno.”

Oliviero Baccelli, Università Bocconi di Milano, ha illustrato lo Studio sulla **rilevanza socio-economica dei servizi di trasporto marittimo di corto raggio, merci e passeggeri, in Italia**, realizzato *in-house* dalla struttura Confitarma, che analizza l'importanza del trasporto marittimo nel nostro Paese sia dal punto di vista economico e occupazionale che dal punto di vista della mobilità delle persone e dell'approvvigionamento di merci, focalizzandosi su quelle attività di trasporto marittimo, crociere escluse, che hanno una rilevanza e una ricaduta maggiore sull'economia e sulla società italiana.

Dallo Studio emerge innanzitutto che, nonostante la crisi economica degli ultimi anni che ha portato ad una disoccupazione nazionale pari al 13% all'inizio del 2014, il trend dell'occupazione marittima è del tutto anticiclico: infatti, a bordo delle navi prese in esame dallo Studio, che in gran parte risultano iscritte nel Registro Internazionale, il numero degli occupati è aumentato negli ultimi tre anni del 4,7%.

Sono circa 20mila gli addetti a bordo e a terra del comparto analizzato, oltre 8.000 dei quali occupati a bordo delle 156 navi ro-ro merci e miste e poco più di 2.000 sui 93 mezzi veloci, ai quali vanno aggiunti gli oltre 4.500 marittimi degli altri comparti analizzati (cisterniero, bunkeraggio, off-shore, rimorchio portuale). Il moltiplicatore dell'occupazione, diretta e indiretta, per ogni unità di occupazione aggiuntiva, è pari a 2,02.

Un'industria, quella dello “short sea nazionale”, che produce un giro d'affari diretto di quasi 5 miliardi di euro, il cui incremento di ogni unità aggiuntiva produce un effetto moltiplicatore di 2,53 incluso l'indotto.

aderente a



Un settore che in molte realtà (ad esempio le isole minori con 20 milioni di passeggeri trasportati all'anno) rappresenta un elemento ineludibile della quotidianità sociale.

Alcuni dati sono indicativi in tal senso: due regioni, Campania e Sicilia, movimentano la metà dei passeggeri in navigazione nazionale e cinque regioni, le prime due insieme a Toscana, Sardegna e Calabria, l'86%. Insomma, una capillare offerta di servizi marittimi capace di muovere 40 milioni di passeggeri via mare in Italia!

Flavio Marangon, D'Appolonia Spa, ha illustrato il secondo Studio, relativo all'**impatto ambientale comparato della navigazione a corto raggio**", che raffronta i costi sociali ed ambientali del trasporto marittimo, su quattro linee di autostrade del mare, con quelli delle modalità di trasporto concorrenti: gomma e ferro.

Lo studio, realizzato da D'Appolonia su incarico della Commissione Navigazione a Corto Raggio di Confitarma, analizza i costi diretti ed indiretti del trasporto marittimo, autostradale e ferroviario su tre tratte: rotta lunga tirrenica, rotta breve tirrenica e rotta internazionale.

L'analisi dei costi di trasporto - che considera fattori come incidentalità, rumore, congestione, tempi di percorrenza, emissioni e costi di trasporto - ha evidenziato come in termini economici per la collettività, la modalità marittima è il mezzo di trasporto che complessivamente ha un costo diretto ed indiretto inferiore su tutte le tipologie di collegamento analizzate a prescindere dalla tipologia di nave utilizzata, sia essa un traghetto tutto-merci o misto passeggeri e merci.

A parità di merci e passeggeri trasportati, il maggior costo complessivo derivante dall'utilizzo della strada rispetto alla modalità marittima è risultato essere compreso tra il 70% e il 220%. Mentre la ferrovia ha costi maggiori della nave con valori compresi tra l'8% e il 60%.

Ne consegue che la modalità marittima resta la soluzione di trasporto migliore in termini di benefici sociali ed ambientali per la collettività.

Roma, 22 ottobre 2015

Contatti

Noli Mazza Confitarma Capo Servizio Comunicazione e Studi Tel: 06-67481.249 Cell: 335-7988674 e-mail noli.mazza@confitarma.it	Luca Sisto Confitarma Capo Servizio Politica dei Trasporti e Segretario Commissione Navigazione a Corto Raggio Tel: 06-67481.232 Cell: 335-1005069 e-mail: luca.sisto@confitarma.it	Demos Nicola Ad Hoc Communication Advisors Tel: 02-7606741 Cell: 335-1415583 e-mail: demos.nicola@ahca.it
---	---	--