

Intermodalità. Entro la fine di settembre si attende l'approvazione dei decreti per il marebonus e il ferrobonus

Con gli incentivi dalla gomma ai treni

Raoul de Forcade

L'intermodalità, ossia la movimentazione di merci con l'utilizzo combinato di differenti mezzi, in particolare quella effettuata con navi e treni, sembra essere arrivata a un positivo punto di svolta in Italia, dove attualmente prevale la più inquinante movimentazione su gomma. A essere ottimisti, valutando positivamente il lavoro fatto dal Governo in questo senso, sono, in primis, gli operatori ferroviari. Ma anche quelli della logistica e i vertici di Ram (Rete autostrade mediterranee), società che agisce come organismo inhouse del ministero dei Trasporti e lo sta supportando dal punto di vista tecnico, in particolare sul fronte degli incentivi al trasferimento delle merci da strada a mare, con il marebonus, e a quelli da gomma a ferrovia, con il ferrobonus.

Proprio riguardo a questi incentivi, però c'è qualche preoccupazione a proposito dei tempi di approvazione. «Se i decreti non verranno pubblicati entro la fine di settembre - afferma Antonio Cancian, amministratore delegato di Ram - potrebbe risultare difficile impegnare i fondi per il 2016 entro fine anno». Ad aver rallentato tutto è la burocrazia, sia italiana che della Commissione europea, che dilata oltremodo i

tempi dei provvedimenti.

Sia il marebonus che il ferrobonus sono stati introdotti con la legge di Stabilità 2016. Il primo ha dotazione finanziaria di 138,4 milioni di euro per il triennio 2016-2018, dei quali 45,4 milioni per il 2016, 44,1 milioni per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018. Per metterlo a punto sono state seguite le linee guida europee del 2004 sugli aiuti al settore marittimo, con contributi agli armatori, ma con l'obbligo aggiuntivo di ribaltare parte del contributo a chi carica la merce sulla nave. Il ministero sta lavorando alla stesura finale del decreto per attivarlo, ma attende l'esito di un contraddittorio con la direzione generale Concorrenza (dg Comp) della Ue.

Il ferrobonus vanta una dotazione finanziaria complessiva di 60 milioni di euro: 20 milioni per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, ai quali si potrebbero aggiungere altre voci fornite da Ferrovie dello Stato. I contributi andranno a chi commissiona treni completi, con obbligo per gli Mto (operatori di trasporto multimodali) di ribaltare parte del contributo ai propri clienti che conferiscono merce per formare treno. Per il provvedimento è in corso la stesura finale del decreto da parte del Mit.

«L'approvazione della dg Comp per il ferrobonus - affer-

ma Cancian - appare a uno stadio di maggiore maturazione rispetto al marebonus. Il primo, infatti, non ha ricevuto osservazioni dalla Ue, mentre per il secondo la Commissione ha chiesto maggiori approfondimenti. Per il marebonus si potrà comunque verificare l'ipotesi di una pubblicazione del decreto, nelle more dell'approvazione della dg Comp, utilizzando una clausola sospensiva di efficacia».

Ma, aggiunge l'ad di Ram, «il nostro obiettivo è portare a casa le risorse stanziate per il 2016: non vogliamo che quest'anno si perda. Sono abbastanza fiducioso ma la burocrazia è un vero cancro».

Positivo è il giudizio sulle mosse del ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, in tema di intermodalità, di Giancarlo Laguzzi, presidente di Fercargo, l'associazione che riunisce 17 tra le maggiori imprese ferroviarie che operano in Italia (11 private, 2 regionali e 4 monopolisti di Austria, Germania, Francia e Svizzera). «Noi riteniamo - dice Laguzzi - che questa sia la volta buona per lo sviluppo dell'intermodalità in Italia. Anche perché il ministro Delrio ha firmato a febbraio un contratto di programma con Rfi che ha un impatto sul trasporto merci pari a 500 milioni di euro, tutti in investimenti

qualificati. Finalmente i treni merci italiani potranno avere le stesse caratteristiche di quelli dell'Unione Europea; ed entro il 2020, cioè prima del termine fissato dall'Europa (2030). Rfi sta lavorando a treni da 750 metri, contro gli attuali 500, ha tolto il limite di sagoma permettendo il trasporto di container più alti (high-cube) e poi sta passando dai treni da 1.600 tonnellate a treni da 2 mila tonnellate, che possono portare il 25% di merce in più».

Inoltre, prosegue Laguzzi, «sono stati introdotti il marebonus e il ferrobonus, che sono orientati a durare fino al periodo in cui saranno a regime le innovazioni di cui si è detto sopra. Per noi questo è importante, perché non vogliamo incentivi che siano delle mance ma un percorso per arrivare a un obiettivo, sul quale le imprese possano investire. È positivo anche che il Governo, tramite Ennio Cascetta (capo della struttura tecnica di missione del Mit, ndr) stia lavorando per varare delle linee guida per l'intermodalità».

Eugenio Muzio, presidente della commissione trasporti di Assologistica, da parte sua, afferma che «con la nuova strategia del Governo, si apre la possibilità di portare su ferrovia molta parte dei container movimentati in Italia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE CIFRE IN CAMPO

138,4 milioni

Il marebonus

La dotazione dell'incentivo per il triennio 2016-18: 45,4 milioni per il 2016, 44,1 milioni per il 2017 e 48,9 milioni per il 2018

60 milioni

Il ferrobonus

20 milioni per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, ai quali si potrebbero aggiungere altre voci fornite da Ferrovie dello Stato

500 milioni

Contratto di programma

L'impatto in investimenti qualificati che avrà il contratto firmato a febbraio dal ministro Delrio con Rfi

PROGETTI

Rfi sta lavorando a treni da 750 metri contro gli attuali 500 e ha tolto il limite di sagoma permettendo il trasporto di container più alti

