

AIUTI DI STATO SÌ, MA A QUESTE CONDIZIONI

Uno studio del Freight Leaders Council analizza come il combinato è supportato (molto) in Europa e (poco) in Italia. Il parere di importanti attori.

di **Ornella Giola**

Senza interventi governativi immediati a sostegno dell'intermodalità c'è il "concreto rischio di una desertificazione dei servizi di trasporto combinato nel nostro Paese e di un ulteriore abbattimento della quota di trasporto intermodale e combinato". È il monito lanciato a un recente incontro del Freight Leaders Council (FLC), nel corso del quale l'associazione privata che riunisce importanti operatori del trasporto merci ha sottoposto al sottosegretario ai Trasporti, Mino Giachino, uno studio elaborato da un apposito gruppo di lavoro in cui si esamina in dettaglio la situazione del combinato in Italia ed Europa e si propone una serie di misure di sostegno del settore.

Il documento parte da tre presupposti: le ricadute positive del combinato ferroviario su ambiente, sicurezza, economia, gettito e occupazione; la situazione di squilibrio modale che vede, per di più, il trasporto stradale e quello marittimo sovvenzionati dallo Stato; infine il quadro europeo in cui i contributi pubblici al trasporto ferroviario vanno dai 12 milioni di euro l'anno dell'Ungheria ai 160 della Svizzera. FLC propone di adottare fin dal 2010 un modello di contributi simile a quello in vigore in Svizzera, che prevede l'erogazione in relazione alla singo-

la unità di carico trasportata, con una quota fissa (correlata cioè a ogni nuova unità di carico indirizzata al trasporto su ferro) e una quota variabile (legata alla percorrenza della unità stessa in territorio nazionale). Una prima stima dell'ammontare complessivo di tale contributo, secondo i calcoli di FLC, si attesta intorno ai 121 milioni di euro, da inserire in un quadro di interventi coordinati. Il documento raccomanda anche di erogare il contributo direttamente all'operatore (industria-

Il modello di contribuzione che andrebbe imitato è quello elvetico, rivelatosi determinante

le o aggregatore) alla cui decisione è legata la scelta della modalità di inoltro della merce; di non contemplare il costo della tratta (o delle tratte) compiuta tramite mezzi su gomma; di individuare procedure di accertamento delle condizioni di finanziabilità ispirate da criteri il più possibile semplici; di evitare forme di erogazione «a pioggia», con benefici che premiano indistintamente tutti i segmenti del trasporto combinato e di quello intermodale.

«Il ministro Matteoli è impegnato ad attivare fin dal 2010 il 'ferro-bonus', gli incentivi al combinato ferroviario, per

trasferire quote di merci dalla strada alla ferrovia - ha detto Giachino - *Il 'ferro-bonus' sarà inserito nella legge finanziaria per il prossimo anno, attraverso un emendamento in corso di predisposizione da parte del governo. La copertura è stata già individuata, destinando a questa misura una quota delle risorse che saranno recuperate con il provvedimento del cosiddetto scudo fiscale».*



Giuseppe Mele
Vice direttore area politiche industriali, Europa e internazionalizzazione di CONFINDUSTRIA

“Si agli incentivi, ma solo se temporanei e finalizzati”

Il trasferimento modale delle merci dalla strada al ferro è un obiettivo assolutamente auspicabile e da perseguire, ma i modi attraverso i quali si può realizzare sono diversi e tutt'altro che semplici. Vorrei ribadire alcuni concetti sui quali concentrare di più l'attenzione, prima di procedere al rifinanziamento degli incentivi al trasporto ferroviario delle merci. Gli incentivi, per loro natura, sono uno strumento costoso e difficile da maneggiare, a volte anche pericoloso, per cui vanno disegnati e attuati con molta attenzione, ma soprattutto devono essere "provvisori", perché possono "drogare" le imprese e il mercato. Ma prima ancora, occorre valutare se gli obiettivi collegati agli incentivi siano raggiungibili con altri strumenti. Nel settore specifico del trasporto ferroviario di

merci andrebbero, quindi, tenute ben presenti le "condizioni" nelle quali si opera e verificare se e come intervenire su queste. Ad esempio: regolazione, qual è lo stato di apertura alla concorrenza, interna ed esterna al settore, e quali sono gli eventuali ostacoli da superare; infrastrutture, la disponibilità e l'assetto di centri intermodali, terminali, nodi di scambio e reti, lo stato della programmazione degli investimenti e della legislazione di riferimento su modalità realizzative e gestionali; mercato, l'esistenza di barriere, tecniche e formali, all'accesso degli operatori e lo stato dell'offerta di servizi, in termini di trat-

“La temporaneità degli incentivi si spiega con la necessità di risolvere i nodi strutturali del settore”

te, territori, ecc. Utilizzare gli incentivi in presenza di (anche forti) carenze nelle "condizioni operative" ha senso solo in via temporanea e finalizzata, cioè col contestuale impegno a risolvere i "nodi strutturali" del settore entro un preciso lasso di tempo. Ma vanno anche evitati "spiazzamenti", cioè incentivare modalità concorrenti di trasporto.

Se gli incentivi vengono dati fuori da questo "quadro concettuale" rischiano di essere inutili e costosi per le casse pubbliche (e per la collettività), se non dannosi (soprattutto per le imprese), perché in teoria

dovrebbero diventare "stabili", per compensare i costi derivanti da nodi strutturali irrisolti e che non si vuole risolvere. Per questo, le motivazioni anti-crisi, adottate da più parti in questa difficile congiuntura economica per dare incentivi al trasferimento modale, rischiano di essere solo un temporaneo palliativo. Semmai andrebbe colta l'opportunità della crisi per risolvere i nodi strutturali e accompagnare l'attuazione di riforme e investimenti con incentivi mirati ed efficaci. Poi va affrontata la questione su "come" disegnare gli incentivi, tema tutt'altro che facile, che comporta scelte fondamentali per la loro efficacia. La prima riguarda i beneficiari: alla domanda (gli utenti industriali, commerciali e logistici) o all'offerta di servizi (le imprese ferroviarie)? Sarebbe meglio alla domanda, per evitare rischi di annullare gli "effetti incentivanti" attesi (ad esempio, la reale riduzione dei prezzi di servizi all'utenza). La seconda ri->



guarda le modalità di incentivazione: in forma generale o specifica? Entrambe sono efficaci, ma è migliore e più semplice la prima, preferibilmente da attuare attraverso la fiscalità (ad esempio, IVA agevolata per servizi di trasporto ferroviario delle merci), ma vanno verificate le compatibilità giuridiche (soprattutto comunitarie) e finanziarie (impatto sul bilancio pubblico). Queste stesse compatibilità vanno verificate pure nelle modalità specifiche di incentivazione, che vanno attentamente impostate (un credito d'imposta ha effetti diversi da una sovvenzione) e dovrebbero essere molto selettive in termini di obiettivi: preferenze sulle tratte, minimi quantitativi (merci e percorrenze) e condizioni operative (treno e/o spedizione) incentivabili. È (relativamente) facile per la politica dare incentivi, perché servono anche a tacitare chi chiede interventi più incisivi e risolutivi, ma più impegnativi; lo è anche per le imprese (o per chi le rappresenta) chiederli, per ricevere un sollievo immediato, anche se temporaneo e limitato. Ma se servono solo a rinviare le vere decisioni, chi ci rimette è il Paese.



Sebastiano Grasso
consigliere
nazionale di
ASSOLOGISTICA
"Senza linee
guida, le lobby ri-

schiano di danneggiare il Paese"
Opinioni unanimi convengono (ancora una volta!) sulla necessità assoluta di trasferire merci dalla strada alla ferrovia: questo principio è stato ribadito da tutti i vari relatori a un recente con-

vegno sul ruolo dell'intermodalità nel trasporto merci italiano tenutosi a Roma. Nel passare, però, dall'enunciazione dei principi all'individuazione delle azioni necessarie a trasformare le idee in fatti e operazioni tangibili, ancora una volta è risultata evidente sia la dissonanza di tante prese di posizione che l'assenza di una linea guida precisa e traente del nostro referente governativo.

Infatti, se è assolutamente condivisibile (ancora una volta è però un principio!) che *"la vera ricerca non consiste nello scoprire nuove terre, ma nell'avere*

**"Al momento
quel che
è assente
è la logica delle
scelte. Inoltre
mancano
le competenze"**

nuovi occhi", così come ha citato il sottosegretario Giachino, è altamente improbabile che il mondo del trasporto – oggi nella grave crisi che stiamo attraversando – sia in grado di suggerire al Governo una proposta condivisa da tutti gli attori sul tema dell'auspicato shift modale tra strada e rotaia.

Il macro sistema del trasporto del nostro Paese, da sempre drammaticamente frammentato, può riorientare i propri sforzi e i propri comportamenti solo all'interno di un sistema di decisioni politiche di più ampio respiro e di corretta coerenza sociale ed economica (non riconducibili però alla sola decisione - pur molto importante - di introdurre un bonus a favore degli operatori del combinato) ma questa è materia spiccatamente governativa, non della singola associazione o della

singola impresa. La logica della scelta è assente e forse anche le vere competenze sono scarse: l'effetto finale è che – senza una linea guida chiara e netta – ogni lobby può perseguire con successo i propri interessi corporativi a scapito dell'indispensabile equilibrio che deve permeare l'interesse e la competitività del nostro Paese. Qualche elemento positivo emerge però dai marosi giornalieri: associazioni in passato antagoniste trovano, con nuova ed eccellente maturità, temi comuni per i quali unire le forze (il ferro bonus sostenuto sia da Assologistica che da UIR); la regione Emilia Romagna indica una linea di comportamento precisa e solida che sarà eccellente apripista per altre scelte analoghe; Confindustria auspica che i sussidi vengano erogati agli utenti del sistema ferroviario (industria, commercio e logistici).

Ma di fronte a queste voglie di cambiamento si ergono ancora le barriere erette sia dal sistema autotrasportistico (alle cui pressioni il nostro Governo non è capace di contrapporre un sistema di regole e di soluzioni che potrebbero, ad esempio, semplicemente adottare soluzioni già realizzate in altri Paesi europei), che dal comportamento e dalle scelte del management del gruppo FS (pronto a negare i problemi esistenti e a operare scelte che, pur dichiarando pubblicamente la volontà di liberalizzazione, di fatto ne impediscono la vera attuazione in mille modi diversi e spesso non evidenti a un osservatore esterno). La vera distanza dall'obiettivo è ben misurabile da una battuta molto semplice che descrive la situazione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria: *"...operiamo da un anno e mezzo, non siamo ancora*

a posto giuridicamente". L'ANSF ha il compito di garantire quanto occorre a realizzare la liberalizzazione del mercato ferroviario italiano e, di conseguenza, a contribuire al tanto agognato spostamento del traffico merci dalla modalità stradale a quella ferroviaria: in assenza degli strumenti giuridici necessari, quando potrà operare incidendo concretamente sulla libera strada del vero cambiamento!!!



Alessandro Ricci
presidente di UIR
Unione Interporti Riuniti
"Quello che occorre
è soprattutto fare sistema"

L'Italia opera in una condizione di inefficienza trasportistica dovuta alla mancanza di un armonico disegno politico-nazionale di sviluppo e coordinamento di processi logistici che si traduce in un grave disequilibrio modale, appannaggio del trasporto stradale, e ancor di più in un notevole contenimento della competitività economica che pone il nostro Paese in una posizione secondaria rispetto a gran parte dell'Europa. La crisi economica e con essa il drastico calo del trasporto merci degli ultimi mesi non sono certo serviti da stimolo per l'elaborazione di un piano di emergenza a favore di processi strutturati di riorganizzazione e implementazione di medio e lungo termine; al contrario questa deficienza ha ulteriormente stimolato l'intensificarsi di iniziative isolate e settoriali basate su lobby di interesse privatistico e corporativo. UIR certamente accoglie con grande entusiasmo il provvedimento del "ferro bonus" lanciato dal ministro dei Trasporti Matteoli e relative modalità di erogazione, ma non può, comunque, esimersi dal porre in evidenza che anche tale iniziativa riguarda un contesto ben circoscritto che ben poco si interfaccia, si integra e si completa con "l'eco bonus" e con altre iniziative a supporto di singole modalità di trasporto, iniziative che se, slegate da precise logiche di sistema, rischiano di limitare le ricadute positive di impegni finanziari importanti che adesso più che mai il nostro Paese necessita di valutare in modo decisamente approfondito. ■

**"Senza una logica
di sistema
si limitano
le ricadute
positive di
impegni finanziari
importanti"**

CONTRIBUTI AL COMBINATO IN EUROPA FUNZIONANO COSÌ

Ecco, Paese per Paese, gli incentivi che i vari governi hanno stabilito per favorire il trasporto combinato strada-rotaia.

Austria: 24 milioni di euro (fino al 2014) per acquisto di tecnologie innovative, sistemi e attrezzature, nonché per la realizzazione di studi di fattibilità volti allo sviluppo del trasporto combinato.

Belgio: prorogata la decisione della Commissione Europea per incentivi di 25 milioni di euro annui (in 4 anni) per contributi in conto esercizio per gli operatori di trasporto ferroviario merci (con distanza ferroviaria minima 51 km) e incentivi finalizzati all'avvio di nuovi servizi di trasporto combinato internazionale. Previsti inoltre ulteriori incentivi al trasporto merci alternativo alla strada di 3,5 milioni di euro annui (in 6 anni), per finanziamenti all'acquisto di terreni, attrezzature e sviluppo infrastrutture e impianti per il trashingment e per il trasporto di container per via navigabile.

Francia: prolungati gli aiuti di Stato al combinato di 40 milioni di euro annui per il periodo 2008-2012. Ridotta la tariffa di accesso alla ferrovia per i treni merci e prevista una carbon tax a partire dal 2011. Stanziati 7 milioni di euro per il periodo 2009-2015, in gran parte destinati al traffico ferroviario delle merci per l'ammodernamento della rete.

Svizzera: riconosciuto un contributo variabile per ogni treno intermodale in transito (tra 850 e 2000 euro a treno) e un'ulteriore quota fissa di 90 euro per ogni unità di carico trasportata su ferro e assimilabile ad un autoarticolato stradale. L'ammontare totale degli incentivi previsti dal governo svizzero per il 2010 è di circa 160 milioni di euro.

Germania: previsto un contributo di 115 milioni annui (fino al 2011) per la costruzione ed estensione dei terminal e acquisto di attrezzature per transshipment.

Polonia: erogato un contributo di 111,6 milioni (fino al 2015) per la costruzione di centri e terminali logistici e acquisto di attrezzature in genere.

Repubblica Ceca: stabilito un contributo di 40 milioni (in 5 anni) per la graduale realizzazione dell'interoperabilità tra i sistemi ferroviari nazionali e quelli dei Paesi limitrofi nonché tra gli operatori ferroviari. Inoltre è previsto un ulteriore contributo a favore della riduzione dell'impatto ambientale del trasporto ferroviario e dell'aumento della qualità in termini di sicurezza (diminuzione numero di incidenti).

Gran Bretagna: un contributo di 19 milioni (in 5 anni) propone incentivi al trasporto merci alternativo alla modalità stradale, incluso trasporto ferroviario combinato.

Ungheria: decisi 12 milioni (periodo 2008-2011) per incentivi all'autostrada viaggiante tra la città ungherese di Szeged e quella austriaca di Wels.