

FINANZIAMENTI ALL'INTERMODALITÀ

dott.sa Clara Ricozzi

direttore generale D.G. autotrasporto di persone e cose

Il tema specifico del trasporto delle merci pericolose e della sua messa in sicurezza s'innesta in quello, più ampio, del superamento della sostanziale monomodalità nel trasporto delle merci, che, anche per la conformazione geografica del nostro Paese, significa congestione stradale, insicurezza della circolazione, incertezza del rispetto dei tempi di resa e di consegna.

La nota congiunturale di Confetra pubblicata in questi giorni conferma, ancora una volta, la difficoltà per l'Italia di superare il sistema monomodale: infatti, nell'anno 2003 è rimasta inalterata la ripartizione del traffico merci fra vettori, anzi, il trasporto su gomma cresce sempre di più, registrando un + 25%, mentre continua il calo del trasporto ferroviario (-2,2% su scala nazionale e addirittura -3,9% nei traffici internazionali). Le uniche note positive vengono da mare: c'è una crescita pressoché costante del traffico container, con punte vicine al 40% a Livorno, e con la sola eccezione di Trieste.

Obiettivo dell'intervento dello Stato deve essere quello di favorire - senza dirigismi e senza deprimere la libertà d'iniziativa economica delle imprese interessate - il passaggio ad altre modalità e, segnatamente, alla ferrovia ed al cabotaggio marittimo di corto e medio raggio, di quote sempre più consistenti di merci da trasportare.

In quest'ottica, s'inquadrano due ordini d'iniziativa: la prima, volta a fornire agli operatori del trasporto incentivi finanziari in grado di stimolarne la scelta nei confronti di modalità diverse da quella stradale. La seconda, intesa a promuovere alleanze tra i diversi attori coinvolti nel trasporto delle merci e della logistica, dal committente al terminalista, fino al "padroncino", allo scopo di razionalizzare e ottimizzare la catena del trasporto.

Alla prima iniziativa rispondono provvedimenti legislativi, quali la legge n. 166/02 e la legge n. 265/02, che dispongono, rispettivamente, incentivi per l'utilizzo del treno da parte degli autotrasportatori e contributi per le imprese di autotrasporto che scelgono le cosiddette "autostrade del mare".

La misura per l'incentivazione del trasporto ferroviario combinato, accompagnata e di merci pericolose, in grado di movimentare risorse per circa euro 350 milioni, è contenuta nel regolamento di attuazione dell'art. 38 della legge n. 166/02, che ha recentemente superato il vaglio della Commissione Europea e che è attualmente all'esame del Consiglio di Stato: gli aspetti più significativi di questo regolamento si rinvergono nei sistemi di incentivazione, che incidono sia sulle tariffe applicate all'utente del trasporto, sia sul livello della qualità dei servizi offerti, sia sulla dotazione di beni durevoli utilizzati per la produzione di servizi di trasporto di merci per ferrovia. Il Piano per l'istituzione di quei sistemi di incentivazione dovrà essere, a sua volta, sottoposto alle autorità comunitarie. Nella sostanza, le imprese di autotrasporto e le imprese ferroviarie potranno stipulare accordi, impegnandosi contrattualmente con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la realizzazione di un quantitativo minimo annuo di treni completi nel triennio 2004-2006, ricevendo un contributo in funzione dei treni/km effettuati sul territorio italiano. La misura del contributo, costituito da un incentivo-base e da un incentivo premiante a fronte dell'incremento della quantità di treni/km effettuati, sarà calcolata sulla differenza fra i

costi esterni del trasporto merci su strada e quelli del trasporto su rotaia, in funzione dell'obiettivo di una effettiva riduzione dei costi di accesso al trasporto ferroviario. Saranno anche possibili anticipazioni semestrali, purché i treni effettuati siano pari almeno al 30% dell'impegno annuo sottoscritto.

Sarà poi un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con quello dell'Economia e delle Finanze, a stabilire in concreto la misura del contributo, in funzione delle risorse disponibili.

Per quello che riguarda le "autostrade del mare", è stato già da qualche mese avviato l'esame, in sede comunitaria, delle disposizioni attuative della legge n. 265/02, per la parte in cui prevede incentivi per le imprese di autotrasporto anche associate in organismi misti con altri operatori interessati, che imbarchino su navi destinate prevalentemente al trasporto merci containers o complessi veicolari, anche accompagnati dai relativi autisti. Anche in questo caso, la misura dei contributi sarà calcolata tenendo conto della differenza, per le rotte da incentivare, fra i costi esterni originati dal trasporto stradale e quelli del trasporto via mare. Globalmente, saranno disponibili risorse per circa 250 milioni di euro.

Le tratte marittime saranno individuate con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in base alla loro idoneità a favorire il trasferimento di consistenti quote di traffico merci dalla strada al mare, a ridurre la congestione stradale ed a migliorare gli standard ambientali.

L'individuazione con provvedimento amministrativo delle rotte da incentivare risponde alla precisa esigenza di far sì che i contributi erogati alle imprese interessate non siano valutati come aiuti di Stato da parte delle autorità comunitarie: in altri termini, lasciare al mercato la scelta, come vorrebbero le organizzazioni degli armatori, significherebbe incentivare rotte commerciali, dando così vita ad aiuti di Stato incompatibili con la normativa europea, anziché indirizzare gli aiuti verso collegamenti che gli operatori interessati sono indotti a scegliere, almeno in una prima fase, per ragioni di convenienza economica.

Lo stato della procedura di autorizzazione presso la Commissione Europea, alla quale sono stati già forniti una serie di chiarimenti sulla misura che lo Stato italiano intende introdurre, lascia pensare a tempi non brevi per la concreta attuazione degli incentivi: infatti, dopo l'auspicata autorizzazione comunitaria, occorrerà comunque acquisire il parere del Consiglio di Stato, oltre che il concerto del Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Su entrambe le iniziative, però, pesa ancora la valutazione sulla spendibilità delle risorse, che le leggi 166/02 e 265/02 assegnano sotto forma di limiti d'impegno: occorre, infatti, chiarire se le disposizioni dell'art.4, comma 177, della legge finanziaria 2004, che vincolano i limiti di impegno alla realizzazione di investimenti, si applichino o no quando si tratti di dare attuazione a norme emanate precedentemente. Occorre, quindi, un'interpretazione che faccia chiarezza e in questo senso si stanno svolgendo contatti con il Ministero dell'Economia e delle Finanze. Indubbiamente, le misure che incentivano direttamente gli operatori a scegliere modalità di trasporto alternative a quella

stradale per essere veramente efficaci, devono avere il carattere dell'immediata fruibilità, per cui oltre all'adeguamento delle infrastrutture, ferroviarie e portuali, al potenziamento dell'offerta in termini di materiale rotabile e di navi dedicate al trasporto delle merci, è indispensabile offrire concrete compensazioni a chi volontariamente abbandona quella che tuttora valuta la modalità più conveniente.

È, quindi, auspicabile che venga al più presto sciolto positivamente il nodo della spendibilità delle risorse, per non vanificare pressoché totalmente gli obiettivi che il Governo si è dato con le leggi 166/02 e 265/02.

Anche a livello comunitario, con il regolamento Marco Polo, si è inteso dare un concreto, anche se modesto contributo data l'entità delle risorse stanziare, allo sviluppo dell'intermodalità. Sono partiti i primi aiuti previsti in quel regolamento, e proprio in questi giorni la Francia ha presentato al Consiglio europeo dei Ministri dei trasporti un documento che illustra le azioni in corso per due autostrade del mare di interesse francese, una delle quali si sviluppa verso l'Italia, preannunciando la richiesta di contributi per l'avvio dello sviluppo dei progetti, in base al regolamento Marco Polo.

Credo che anche operatori italiani si siano mossi o si stiano muovendo in questa direzione, e mi auguro che l'occasione rappresentata dalla disciplina comunitaria non sia stata lasciata cadere.

Ho fatto cenno all'inizio ad una seconda forma di intervento dello Stato per stimolare il riequilibrio modale che non si concretizza direttamente in sistemi di incentivi finanziari: mi riferisco all'iniziativa del Governo che è sfociata nella costituzione della Consulta Generale per l'Autotrasporto alla quale è assegnata - come missione prioritaria - quella di dar vita al Patto per la logistica, che proprio Confetra ha in questi giorni sollecitato.

Insediatasi poco più di sei mesi fa, la Consulta ha già affrontato temi di essenziale rilevanza per il mondo dell'autotrasporto, quali la riforma della disciplina tariffaria, che è contenuta nel disegno di legge delega in corso di esame parlamentare, e si accinge a porre mano alla stesura del Patto per la logistica, quale strumento indispensabile per realizzare le sinergie, le alleanze, ogni forma di collaborazione possibile e proficua, fra le diverse tipologie di operatori economici interessati al trasporto delle merci. La presenza nella Consulta di autorevoli rappresentanti di quegli operatori garantisce che il risultato degli studi in corso terrà conto di tutti gli interessi coinvolti, anche attraverso le necessarie mediazioni.

Dal Patto e dalle alleanze che esso potrà stimolare ci aspettiamo essenzialmente due risultati:

- a) il valore aggiunto che le operazioni di logistica saranno in grado di dare, sia al committente che al trasportatore, in termini di razionalizzazione e ottimizzazione della catena del trasporto, ma anche in termini di economie di scala;
- b) la chiara indicazione della scelta intermodale per determinati itinerari e tipologie di merci, collegate alla presenza e fruibilità di adeguati centri di interscambio e di infrastrutture alternative alla strada.

Dalla combinazione di questi risultati dipenderà la possibilità o meno, per il trasporto delle merci nel nostro Paese, di colmare il divario di competitività (ovviamente per la parte legata ai fattori endogeni) che ancora registriamo nei confronti dei principali Paesi europei.

Speriamo, quindi, che questo sia veramente un anno di svolta per il rilancio dell'intermodalità, pur nella consapevolezza delle difficoltà che ancora dovremo affrontare.

Potremo fare il punto entro l'anno, restando sempre pronti al confronto costruttivo con tutte le parti interessate.