

**TRASPORTO COMBINATO STRADA-FERROVIA E
STRADA-MARE: OPPORTUNITÀ PER L'AUTOTRASPORTO
NELL'INTERESSE DELL'AMBIENTE**

dott.sa Clara Ricozzi

Direttore generale dell'autotrasporto di persone e cose

L'illustrazione delle linee guida del Patto nazionale per la logistica relative al settore dell'autotrasporto, che ha fatto il Sottosegretario Uggè, ha evidenziato con forza il ruolo essenziale dell'intermodalità per il rilancio della capacità di trasporto del sistema Paese, in un quadro di compatibilità ambientale: fra gli impegni delle parti chiamate a sottoscrivere il Patto, figura, infatti, il superamento degli attuali limiti del trasporto intermodale terrestre e marittimo, soprattutto al fine di realizzare una sorta di rete portante di base, intorno alla quale le imprese del trasporto e della logistica possano fare sistema.

Gli incentivi all'intermodalità, cui fa riferimento il Patto per la logistica, sono di due tipi: da un lato, quelli già previsti da leggi vigenti, e cioè dalla legge n. 166/2002 per il trasporto combinato ferroviario e quelli stabiliti dalla legge n. 265/2002 per il trasporto combinato marittimo, e, dall'altro, nuove agevolazioni da costruire con nuove disposizioni di legge, come il finanziamento di investimenti relativi a rinnovi del parco, tecnologie e formazione manageriale, accordi di partenariato.

Ci soffermeremo oggi sullo stato dell'arte delle disposizioni attuative delle leggi vigenti:

a) **per il trasporto combinato ferroviario**, è stata definitivamente affidata alla Cassa Depositi e Prestiti la gestione del Fondo previsto dall'art. 38, legge n. 166/02, che avverrà secondo modalità da stabilirsi in apposita convenzione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È stato inoltre pubblicato, meno di un mese fa, il regolamento che disciplina i criteri e le modalità per l'erogazione degli incentivi alle imprese che si impegnano contrattualmente con un'impresa ferroviaria e con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a realizzare un numero minimo di treni completi per il triennio 2004-2006. La struttura dell'agevolazione prevede un contributo "base" ed un incentivo "premiante", da corrispondersi in base all'incremento annuo delle quantità di treni/km, misurato su un periodo preindividuato.

La misura è abbastanza complessa e, quindi, è bene rimandare alla lettura del regolamento, vale a dire DPR 22.12.2004, n.340, gli approfondimenti da parte delle imprese interessate.

Resta da dire che la concreta attivazione dei contributi è ancora subordinata all'adozione del decreto interministeriale Ministero delle infrastrutture e dei trasporti/Ministero dell'economia e delle finanze, che deve stabilire la misura dei contributi stessi in funzione delle risorse disponibili. È notizia di questi giorni la trasmissione del decreto, già sottoscritto dal Ministro Lunardi, al Ministro Siniscalco, per cui è prevedibile la sua prossima emanazione. Nell'ambito del Dipartimento dei trasporti terrestri, la materia è trattata dalla Direzione generale del Trasporto Ferroviario, che fornirà in tempo utile tutti gli aggiornamenti alle imprese interessate;

b) per quanto riguarda il trasporto combinato marittimo, va detto che, a livello europeo, oltre al meccanismo di sostegno alle autostrade del mare previsto dal rapporto Van Miert, è ormai in fase avanzata la discussione sul Programma Marco Polo II, che, provvisto di una dotazione finanziaria ben più ampia di quella del Marco Polo I (si parla di 740 milioni di euro), contiene, fra le altre,

misure incentivanti alle autostrade del mare ed anche aiuti alle imprese che realizzeranno una consistente riduzione del traffico su strada. Anche se non tutti i Paesi sono d'accordo, ci stiamo battendo perchè il Marco Polo II giunga in porto con entrambe queste misure innovative, che per l'Italia, data la sua conformazione geografica, rivestono importanza fondamentale.

Vediamo ora quello che lo Stato italiano ha messo in campo per sviluppare le vie del mare, in base alla legge n. 265/2002, che stanZIA 20 milioni di euro quali limiti di impegno quindicennali, in grado di movimentare risorse dell'ordine di 240 milioni di euro.

Il regolamento attuativo della legge, anche qui da adottarsi con DPR su proposta congiunta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e di quello dell'economia e delle finanze, è stato messo a punto d'intesa con gli autotrasportatori e recependo integralmente le indicazioni ricevute dalle autorità comunitarie nel corso di un lungo e complesso negoziato.

Le linee essenziali del provvedimento possono così sintetizzarsi:

- la ripartizione percentuale dei fondi a disposizione prevede che il 90% sia destinato agli incentivi per l'utilizzo delle vie del mare. Va sottolineata la possibilità che i beneficiari degli incentivi siano le imprese di autotrasporto, costituite anche in forma di raggruppamenti, temporanei o permanenti, o di società fra operatori del trasporto, che imbarchino su navi destinate prevalentemente al trasporto merci i propri veicoli, accompagnati o meno dai relativi conducenti. La durata della misura di aiuto sarà di tre anni, per consentire uno start-up che le autorità comunitarie reputano sufficiente al consolidamento della scelta della modalità marittima;
- il contributo è diretto alla compensazione dei costi esterni non sostenuti sull'itinerario stradale corrispondente alla tratta marittima individuata. Per il calcolo della differenza fra i costi originati dal trasporto stradale e quelli del trasporto marittimo, è stato utilizzato lo studio già prodotto dalla Regione Sicilia e ritenuto adeguato dalle autorità comunitarie;
- proprio le autorità comunitarie hanno preteso che, nel triennio successivo a quello di concessione degli incentivi, il Ministero verifichi il mantenimento, in termini di viaggi e di tonnellate trasportate, dei volumi di traffico trasferiti sulle tratte marittime interessate: in caso di diminuzione dei volumi di traffico, è previsto il recupero del contributo accordato;
- l'importo dell'incentivo non potrà superare il 20% delle tariffe praticate sulle rotte esistenti ed il 30% di quelle applicate sulle nuove tratte marittime. Va anche detto che l'erogazione dei contributi avverrà a condizione che le tariffe praticate dalle Compagnie di navigazione si mantengano costanti, fatto salvo, ovviamente, l'eventuale adeguamento connesso all'andamento dell'inflazione. Questo, per evitare abusi che in circostanze analoghe si sono verificati;
- potranno accedere al contributo le imprese che, alla fine dell'anno solare, abbiano effettuato almeno 80 viaggi su una tratta marittima, mentre un incentivo supplementare verrà accordato a coloro che raggiungeranno i 1.600 viaggi annui. Queste prescrizioni tengono conto, da un lato, della realtà

del mondo dell'autotrasporto italiano ed in particolare di quello siciliano, caratterizzato da piccole e spesso piccolissime imprese, e, dall'altro, dell'esigenza di stimolare alleanze e forme di aggregazione imprenditoriali;

- il 10% delle risorse disponibili sono destinate a misure di accompagnamento, come contributi alle spese per aggregazioni di imprese, acquisto di attrezzature per migliorare la sicurezza, iniziative di formazione aziendale.

Lo schema di regolamento dovrebbe ricevere l'autorizzazione della Commissione europea entro il mese di aprile, sulla base dell'avviso favorevole già espresso sul piano tecnico dalla DG TREN.

La misura nazionale si aggiunge a quella della Regione Sicilia, già varata ed ora in corso di rielaborazione per tener conto delle richieste degli autotrasportatori, per cui le due iniziative dovrebbero viaggiare quasi in parallelo, consentendo in linea di principio alle imprese interessate di fruire del massimo contributo ammissibile, che, come sappiamo, è pari al 30% del costo sostenuto per i noli marittimi. Entrambi i regimi di aiuto, poi, si sviluppano in un triennio, al termine del quale è auspicabile che l'utilizzo della modalità marittima si consolidi nelle scelte aziendali.

I presupposti perché ciò avvenga risiedono, da un lato, in un maggior rigore nei controlli sul traffico pesante, che saranno intensificati e resi più efficaci con l'ausilio dei Centri Mobili di Revisione, e, dall'altro, nella semplicità, flessibilità e trasparenza delle modalità attuative degli aiuti, in grado di mettere in rilievo l'appetibilità.

L'amministrazione si impegnerà al massimo perché ciò avvenga, ed avvenga nel tempo più breve possibile.