

**Intermodalità.** A breve inizieranno gli incontri a Bruxelles per creare l'incentivo europeo - Italia in prima linea

# Trasporti, più vicino l'eurobonus

L'ok alle facilitazioni per mare e ferro farà risparmiare oltre un miliardo

**Raoul de Forcade**

L'approvazione, appena avvenuta da parte dell'Ue, del marebonus, l'incentivo italiano per favorire lo spostamento del traffico merci da gomma a nave (che si somma a quella, di poco precedente, del ferrobonus) consentirà di arrivare a un passo ulteriore. E cioè alla creazione di un eurobonus, ossia un incentivo europeo, fatto sulla falsariga di quello italiano, per definire il quale partiranno le riunioni in Ue nei primi mesi dell'anno appena iniziato.

A spiegarlo è Antonio Cancian, ad di Ram (Rete autostrade mediterranee), la società *inhouse* del ministero dei Trasporti, che ha impostato le pratiche per ferrobonus e marebonus, entrambi inseriti, dal Mit, nella legge di Stabilità 2016. La società sta analizzando anche i risparmi, in termini ambientali, che l'utilizzo di navi e rotaie potrà garantire ogni anno: per il marebonus la quantificazione è di 330 milioni e per il ferrobonus di 680 milioni.

L'incentivo per il mare ha ottenuto l'ok della Commissione Ue il 19 dicembre scorso. La misura ha una dotazione, per il periodo 2017-2019, di 138 milioni di euro (45,4 per l'anno in corso; 44,1 per il 2018 e 48,9 per il 2019); è intesa a incoraggiare il trasporto merci via mare anziché su strada e dovrebbe condurre a una diminuzione del traffico su gomma, riducendo così l'inquinamento. I beneficiari diretti dell'incentivo sono imprese armatrici italiane e quelli indiretti gli autotrasportatori, essendo previsto un meccanismo di ribaltamento su questi ultimi dell'incentivo percepito dall'armatore (fino all'80% del contributo). Il ferrobonus, che punta a favorire la transizione delle merci dalla strada alle ferrovie, approvato dall'Ue in novembre, ha invece una dotazione di 60 milioni per il triennio (divisi in 20 milioni l'anno). I beneficiari diretti sono le imprese utenti di servizi ferroviari e gli operatori del trasporto combinato. Gli indiretti sono le imprese di tra-

sporto sempre per un meccanismo di ribaltamento del bonus solo quando percepito dagli operatori del trasporto combinato (minimo 50% del contributo).

Se si guarda l'aspetto ambientale, afferma Cancian, «secondo uno studio svolto da Price Waterhouse Coopers per il Mit, dal confronto fra i costi esterni delle modalità di trasporto si evidenzia che il trasporto stradale ha un costo esterno oltre 17 volte più elevato rispetto alla ferrovia e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo. Da ciò deriva che i risultati attesi per il ferrobonus, parlano di una riduzione dei mezzi pesanti su strada per un risparmio per la collettività, in termini di esternalità, pari a 680 milioni l'anno. Per il marebonus, invece, la previsione di sottrazione di chilometri alla rete stradale è pari a più di 660 milioni di unità di trasporto imbarcate, con lo sviluppo di più di 25 milioni di metri lineari utilizzabili per il trasporto merci, equivalenti a più di 330 milioni l'anno in esternalità risparmiate».

Aver ottenuto l'ok dall'Ue per i due incentivi, prosegue Cancian, «è importante. Perché apre la strada anche a un altro obiettivo al quale stiamo lavorando con altri Stati (Spagna, Francia e Portogallo, ndr). Ossia la realizzazione dell'eurobonus per il trasporto, da inserire nelle voci definitive del bilancio dell'Ue. A breve ci sarà un incontro, presso la dg Move dell'Ue per definire l'incentivo e concordarne il regolamento. L'Italia può dare un contributo forte, visto che ha lavorato, per predisporre marebonus e ferrobonus, seguendo le indicazioni della Commissione, che li ha approvati. Il regolamento dell'eurobonus, quindi, facilmente sarà in linea con quelli italiani. Mi auguro che sia approvato prima della fine del triennio 2017-2019, in modo che le imprese italiane possano beneficiare in contemporanea, almeno per un periodo, sia dell'incentivo italiano, sia di quello europeo».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## I NUMERI CHIAVE

**138 milioni**

**Marebonus**

L'incentivo per spostare il traffico merci dalla gomma alle navi ha una dotazione finanziaria, garantita dalle legge di Stabilità 2016 di 138,4 milioni di euro, così suddivisi: 45,4 milioni per l'anno 2017; 44,1 milioni per il 2018; 48,9 milioni per il 2019.

**60 milioni**

**Ferrobonus**

Le risorse messe in campo dal ministero dei Trasporti, sempre con la legge di Stabilità 2016, per l'incentivo volto a spostare le merci dalla strada alla ferrovia sono pari a 60 milioni, così suddivisi: 20 milioni per il 2017; 20 milioni per il 2018; 20 milioni per il 2019.

