

TESTATA: Avvisatore Marittimo

DATA: 25 novembre 2016

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

Il Ferrobonus passa l'esame Ue

Strasburgo dà l'ok: «In linea con le regole europee sugli aiuti di Stato»

Via libera di Bruxelles agli incentivi previsti dalla legge di stabilità finanziaria per la mobilità ferroviaria delle merci, il cosiddetto «Ferro-bonus». Secondo la Commissione europea, il provvedimento è in linea con le regole Ue sugli aiuti di stato. L'obiettivo della misura decisa dal governo è quella di incoraggiare l'utilizzo del treno per il trasporto merci, che in Italia è in gran parte affidato al trasporto su strada, e questo non distorce la concorrenza nel mercato interno, ma ha invece un impatto positivo sull'ambiente, «sostenendo un mezzo di trasporto meno inquinante» e «riducendo la congestione del traffico stradale», facilitando la mobilità. Tutte ragioni che secondo le linee guida sugli aiuti di Stato per le ferrovie permettono allo Stato di sostenere il trasporto ferroviario a certe condizioni: secondo la valutazione della

Commissione, lo schema del Ferro-bonus è aperto a tutti gli operatori, e gli aiuti che le società riceveranno sono basati sulla riduzione dei costi estermi che il trasporto ferroviario consente in confronto a quello su strada, in particolare in termini di vantaggi per il pubblico.

Ad inizio mese erano stati annunciati passi avanti verso l'Eurobonus. Sarà infatti presentata entro la metà del 2017 alla Commissione Europea la proposta di incentivi coordinati a livello comunitario per l'implementazione delle Autostrade del Mare nei mercati di Mediterraneo e Atlantico. La proposta si sviluppa nell'ambito del progetto Med-Atlantic Ecobonus per l'incentivazione del trasporto marittimo a corto raggio di cui è partner Rete Autostrade Mediterranee.

Questo quanto annunciato durante XX EuroMed Convention a Venezia da Antonio Cancian, Presidente e Amministratore Delega-

to di Ram, che ha commentato: «Ram è fra i principali promotori dell'estensione a livello europeo dell'esperienza italiana degli incentivi per l'intermodalità. Il Mediterraneo è un mare europeo, quindi anche l'Europa – se vuole una 'cura dell'acqua' – deve incentivare il trasporto marittimo e fluviale. Gli incentivi nazionali Marebonus e Ferrobonus devono essere un passaggio intermedio verso un'incentivazione europea». Il progetto Med Atlantic Ecobonus è attuato grazie ai finanziamenti Cef, e vede fra i partner Ram insieme ai Ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Portogallo e Francia.

Lo shipping e gli aiuti di Stato

I governi si comportano in modo opposto nel supporto alle compagnie di trasporto container. Se i casi di Noli/Apl e Uasc hanno certificato che in alcuni casi il pubblico preferisce ritirarsi dal business, sopravvivono pesanti ingerenze sta-

tali nel finanziamento alle linee. Temasek, il fondo riconducibile a Singapore, aveva dato il via libera alla cessione di Noli a Cma Cgm. I fondi sovrani arabi avevano consentito la fusione di Uasc con Hapag-Lloyd, ma a Taiwan, ad esempio, il governo ha deciso di stanziare quasi 2 miliardi di dollari per rimettere in sesto i bilanci delle compagnie di shipping nazionali. Gli aiuti di Stato di Taiwan sono previsti sotto forma di finanziamento che le banche erogheranno a tassi particolarmente vantaggiosi e su tutti ne beneficeranno Yang Ming e Evergreen. In Corea del Sud sono oltre 5 i miliardi stanziati attraverso diversi veicoli, per aiutare le aziende del settore marittimo, colpite duramente dalla crisi: sia i cantieri che le linee. Tra il 2009 e il 2015 in Cina Cosco e China Shipping hanno ricevuto 1,7 miliardi di dollari. Alphaliner critica la strategia degli aiuti di Stato: «Serve solo a posticipare il problema della urgente ristrutturazione del settore».