

L'ALLARME DI SERGIO LOMONTE, SEGRETARIO GENERALE DI CONFARTIGIANATO TRASPORTI

«Marebonus, in ritardo i decreti»

I fondi assegnati agli armatori che dovranno "ribaltare" l'80% ai trasportatori

ALBERTO GHIARA

GENOVA. «Stiamo aspettando da due anni i decreti ministeriali che sbloccino il marebonus», afferma Sergio Lomonte, segretario generale di **Confartigianato Trasporti**, associazione di piccole e medie imprese dell'autotrasporto. Il bonus, che una legge del 2015 ha fissato in circa 45 milioni all'anno per tre anni, avrebbe dovuto essere distribuito a partire dal 2016, ma il ritardo ha già provocato lo slittamento di un anno e gli autotrasportatori chiedono che non salti anche l'assegnazione del 2017.

Le Autostrade del mare sono utili all'autotrasporto?

«Da sempre - risponde Lomonte - siamo sostenitori della politica intermodale per le merci. Sebbene oggi il 90 per cento delle merci italiane viaggi su gomma, la conformazione dell'Italia rende necessaria un'alternativa».

E' d'accordo con gli strumenti messi in campo dal governo per promuoverle?

«La legge di Stabilità del 2015 aveva accolto gli impegni presi dal governo con la nostra categoria. Abbiamo scommesso sul trasporto sostenibile con il trasferimento modale della merce. Nonostante ciò e dopo che si è concluso anche l'iter di approvazione europeo mancano i decreti attuativi. Abbiamo perso l'assegnazione del 2016 perché ormai non è più possibile fare il monitoraggio per quell'anno. Ri-

schiamo di non vedere concretizzato il provvedimento neanche per il 2017. Sarebbe un fatto devastante. Non si può coinvolgere una categoria in un'iniziativa mirata al bene ambientale e poi fermare tutto a causa della burocrazia. Ci auguriamo che lo stanziamento del 2016 venga spostato su un'altra annualità».

I finanziamenti non andranno direttamente agli autotrasportatori, ma agli armatori. Che cosa ne pensa?

«Il vecchio ecobonus ci soddisfaceva perché andava direttamente nelle tasche degli autotrasportatori. Purtroppo quella modalità è sparita perché sarebbe stata bocciata dall'Unione europea, in quanto incompatibile con le norme sugli aiuti di stato. L'unica possibilità è stata di assegnare i soldi agli armatori, che in base al decreto hanno l'onere di ribaltare il 70-80 per cento ai trasportatori. Ma vogliamo garanzie precise che questo ribaltamento non venga assorbito dalle compagnie con un aumento delle tariffe».

Come saranno utilizzati i fondi?

«Dobbiamo aspettare i decreti, ma secondo gli incontri informali che abbiamo avuto dovranno andare a nuove rotte che agevolino il passaggio dal tutto gomma al gomma più mare. L'intermodalità fa bene al sistema italiano, anche per la presenza di regole di sicurezza sempre più stringenti. Naturalmente è utile soltanto

sulle lunghe distanze. Sotto i 300 chilometri la gomma è più competitiva. Credo che i fondi saranno utilizzati soprattutto per le linee dalle isole maggiori, in particolare dalla Sicilia».

Le Autostrade del mare sono indicate per ogni merce?

«Secondo noi vale il principio secondo cui per certi prodotti, come quelli ortofrutticoli, il tutto gomma resti la soluzione migliore, perché è più flessibile. Certi prodotti non possono restare fermi 10-15 ore su una nave perché deperiscono. Occorre incentivare i servizi che costituiscono davvero un valore aggiunto».

Al di là degli incentivi, pensa che l'utilizzo delle navi serva a raggiungere gli scopi che si prefigge il marebonus?

«Studi provano che treno e navi al giorno d'oggi inquinano quanto e più della gomma, a causa della vetustà dei mezzi, circa 25 anni in media per le navi. Il processo di decarbonizzazione dovrebbe spingere gli armatori a rinnovare il parco navi, se davvero la sostenibilità ambientale è l'obiettivo dell'intermodalità».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

