

## L'Intervista

### Andreas Nolte (Assoferr): Decreto Rilancio, bene aumento fondi Ferrobonus ma vaghezza su applicazione soglie

*Andreas Nolte, presidente di Assoferr da meno di un mese, è alle prese con la situazione delle aziende associate nella fase del post Covid e segue con preoccupazione l'andamento dei lavori parlamentari che debbono dire l'ultima parola su Decreto Rilancio presentato lo scorso mese dal Governo Tedesco. Trapiantato in Italia 50 anni fa, Nolte si è laureato in giurisprudenza all'Università Statale di Milano con una tesi sul diritto internazionale ferroviario. Ha passato tutta la sua vita professionale nel Gruppo Transwaggon, dove ha diretto dapprima il reparto IT, poi il settore operativo e infine l'ufficio commerciale.*

*Nel 1992 diventa AD della società italiana, carica che detiene tutt'oggi. Da sempre impegnato nella vita associativa, da quasi trent'anni è componente del Consiglio Direttivo prima di Assocarri e poi di Assoferr, di cui è stato vicepresidente dal 2004.*

*Lo abbiamo raggiunto e gli abbiamo chiesto un parere sul Decreto Rilancio che verrà votato in questi giorni a Montecitorio.*

**Presidente, il Decreto Rilancio è in via di approvazione alla Camera. Qual è il giudizio di Assoferr?**

Occorre differenziare alcuni aspetti positivi da altri che invece vanno nella direzione opposta.

**Sia più chiaro? Cosa c'è di bello?**

Tra gli aspetti positivi annovererei senz'altro l'aumento dei fondi destinati al Ferrobonus di cui all'art. 197, anche se l'aumento è one-shot, valevole cioè solo per il periodo di contribuzione 2019-2020.



Giova ricordare poi che con l'apertura dei termini di richiesta di accesso alla contribuzione si allarga la platea a cui distribuire i contributi e quindi il rischio concreto è che nello specifico l'aumento del singolo contributo divenga marginale.

Anche l'art. 196, pur non essendo destinato al settore ma al solo gestore dell'Infrastruttura, RFI, potrà, di riflesso, avere benefici per il settore.

Specie se comporterà l'apertura di un tavolo relativo alla destinazione di parti dell'infrastruttura ferroviaria (i cd. "rami secchi") al ricovero di vagoni che a causa del Covid-19 hanno temporaneamente perso l'impiego nei trasporti e si trovano in sosta forzata. Dover pagare eventuali canoni di utilizzo binari per questi vagoni in stazionamento forzato sarebbe come aggiungere oltre al danno anche la beffa. Attendiamo su questo fronte segnali positivi e confortanti da parte di RFI.

**E quali invece gli aspetti negativi?**

Ritornando all'art. 197, oltre a quanto già affermato, aggiungerei che non vi è chia-



rezza su un punto estremamente importante che attiene l'applicazione o meno delle soglie minime da raggiungere per poter disporre del Ferrobonus. Per le annualità pregresse il decreto 14.7.2017 n.125 all'art. 6.1. c) prevede infatti una condizione che impone al percipiente dei contributi di mantenere almeno gli stessi treni\*km raggiunti nell'ultimo periodo di contribuzione per ulteriori due anni. Credo sia chiaro a tutti che è completamente illusorio pensare che gli operatori, i cui clienti sono stato in lock-down per due mesi e che spesso stentano a riprendersi, siano in grado di soddisfare questa condizione, correndo il rischio concreto di dover restituire in parte i contributi disponibili che spesso peraltro sono già stati utilizzati. Lo stesso dicasi per le annualità di contribuzione 2020 e 2021, dove il rischio invece consiste nella disparità di trattamento che si crea tra nuovi operatori e operatori consolidati in virtù dell'art. 6.1a). Questa norma prevede come soglia minima per poter accedere ai contributi l'effettuazione dei treni\*km realizzati nel periodo 2012-2014. Ora, chi in quel perio-

do già faceva traffico ferroviario si trova nuovamente il rischio di non riuscire a soddisfare il raggiungimento di questa soglia, mentre l'operatore che effettua per la prima volta traffico ferroviario si troverà a soddisfare la condizione effettuando anche un solo treno, non avendo fatto traffico nel periodo di cui sopra e quindi avendo come soglia minima zero. Ci auguriamo di poter ben presto chiarire questi due aspetti con il MIT, in quanto li riteniamo vitali per il settore.

### ***Altre negatività emerse nel testo della Camera?***

Un altro aspetto che riteniamo ancora più negativo di quelli cui accennavo è il mancato emendamento dell'art. 214.3 in sede di conversione. Questa norma prevedeva un fondo destinato al ristoro per mancati introiti per le "imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e merci". Questa definizione lascia addito ad interpretazioni ampie o restrittive. Chi sono queste "imprese che effettuano servizi di trasporto"? Se diamo all'accezione

**2020**  
**DECEMBER**  
**15-17**

**EUROPEAN**  
**MOBILITY**  
**PARIS EXPO**

**L'evento commerciale  
per tutti gli stakeholder  
interessati nella  
mobilità europea**

**RAGGIUNGICI!**

una interpretazione larga, allora vi sono compresi sia le imprese ferroviarie, sia gli operatori logistici che effettuano trasporti ferroviari utilizzando i treni delle imprese ferroviarie. Se diamo invece una interpretazione restrittiva, godranno di questo ristoro le sole imprese ferroviarie, in primis quelle statali. In ogni caso restano comunque fuori tutte le altre componenti del settore che ugualmente hanno sofferto forti contrazioni di fatturato a causa del Covid-19.

### ***Si spieghi meglio, a chi si riferisce?***

Mi riferisco per esempio ai detentori di vagoni, alle officine di riparazione e ai terminal ferroviari. Se i carri restano fermi, perché i clienti non effettuano trasporti, creano cali importanti di fatturato. Se i carri non viaggiano, non si logorano e non hanno necessità di interventi di manutenzione. Se il cliente non produce, il terminal ferroviario giocoforza è fermo. Esponenti di due diversi partiti di governo avevano infatti presentato emendamenti all'art. 214.3 che miravano a definire in modo chiaro ed incontrovertibile quali fossero le categorie del settore che avrebbero potuto accedere a questo im-

portante ristoro (parliamo di 1,2 mld di Euro in 15 anni). Purtroppo gli emendamenti sono stati ritirati in Commissione di Bilancio con l'effetto che a fronte della torta rappresentata dall'art. 214.3, ad una parte importante del settore restano solo le briciole. Senza considerare il fatto che così com'è l'art. 214 rischia di non passare il vaglio della Unione Europea.

### ***Perché?***

Perché rischia di tramutarsi in un aiuto di Stato che distorce la concorrenza. Le imprese ferroviarie spesso nell'ambito del loro gruppo sono anche detentori, operatori e posseggono proprie officine di riparazione piuttosto che terminal ferroviari. Quindi è facile riuscire a canalizzare parte del ristoro ricevuto alle aziende collegate. Chi invece si occupa esclusivamente di quelle attività resta escluso con un evidente svantaggio competitivo. Dubito che l'UE consenta questa sperequazione.

Antonio Riva

**FORFER** FORMAZIONE FERROVIARIA  
**GUIDA IL TUO FUTURO**

**Job Placement**  
Il 98% degli allievi che hanno completato il corso entra a far parte della flotta del centro.

**Offerta Formativa**  
Diversa specialità, capovetro, manovratore e addetto alla manutenzione.

Seguici sui Social  
f in t

P.zza Winckelmann, 12  
00162 Roma, RM

06.86217764  
info@forfer.it