

UNA VISION PER IL MEDITERRANEO



RAM

per le Autostrade del Mare
e per il Piano Strategico Nazionale
della Portualità e della Logistica

NOVEMBRE 2016

Indice

	<i>Premessa</i>	p. 5
1	Una vision per il Mediterraneo	» 9
	1.1. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: un momento di svolta	» 9
	1.2. Il contributo di RAM all'elaborazione del Piano	» 10
	1.3. La conoscenza del Mediterraneo come chiave dello sviluppo	» 12
2	Più vicini all'amministrazione, più aperti al Mediterraneo.	» 13
	2.1. Le convenzioni di assistenza tecnica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti	» 13
	2.2. La partecipazione ai tavoli istituzionali sul Mediterraneo	» 15
3	I progetti europei	» 19
	3.1. Il trend crescente dell'ultimo triennio	» 19
	3.2. I progetti conclusi	» 19
	3.3. I progetti aggiudicati	» 20
	3.4. I progetti in corso di valutazione	» 22
4	Service al MIT	» 25
	4.1. Un efficace supporto funzionale	» 25
	4.2. Gli incentivi alla formazione professionale	» 25
	4.3. Gli incentivi agli investimenti nel settore dell'autotrasporto	» 30
	4.4. L'elaborazione di nuove misure incentivanti (Marebonus e Ferrobonus).	» 32
	4.5. Il Piano formativo al Ministero	» 34
5	Una struttura agile, funzionale, economica e trasparente	» 35
	5.1. Di fronte ai nuovi impegni	» 35
	5.2. Il trasferimento al Ministero	» 35

- 5.3. I due pilastri della struttura aziendale: il personale a tempo indeterminato e l'*outsourcing* strategico p. 38
- 5.4. Il Piano Anticorruzione e il Piano Trasparenza » 38
- 5.5. La comunicazione a 360 gradi » 39

6

- Le potenzialità e le prospettive » 43**
- 6.1. L'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica » 43
- 6.2. La Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale » 43
- 6.3. Le attività di prospettiva » 44
- 6.4. L'ambiente e i Green Port » 44
- 6.5. Gli Smart Port tra infrastrutture e infostrutture » 45
- 6.6. I Programmi europei e il blending finanziario » 46
- 6.7. L'espansione del service al MIT » 47
- 6.8. Nuova vision del Mediterraneo, nuovi mercati per l'Italia » 47

Premessa

RAM - Rete Autostrade Mediterranee è una Società per azioni, creata il 17 marzo del 2004 all'indomani dell'inserimento delle Autostrade del Mare nella lista dei progetti prioritari europei della rete TEN-T. Si trattava, ormai più di dieci anni addietro, di una importante novità strategica e politica: il trasporto marittimo a corto raggio delle *Motorways of the Sea* entrava per la prima volta a pieno titolo nella rete «infrastrutturale» europea, con pari dignità rispetto alle altre infrastrutture fisiche e con una propria dotazione finanziaria annunciata di quasi due miliardi di Euro.

Per un Paese come l'Italia, che sul mare e sulle Autostrade del Mare ha da sempre esercitato una indiscussa *leadership* europea – se non internazionale – si trattava di una nuova sfida tutta da giocare e per la quale valeva la pena creare un'apposita *task force* – RAM per l'appunto – che consentisse di valorizzare adeguatamente la presenza italiana nel comparto.

La Società – inizialmente creata nell'alveo dell'allora Società Sviluppo Italia e che nel 2008 è diventata ad azionariato interamente posseduto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze – ha dunque sempre operato *in house* al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la promozione ed attuazione del Programma delle Autostrade del Mare, con l'obiettivo prioritario di fornire una valida alternativa al trasporto su strada e, di conseguenza, ridurre il congestionamento della viabilità stradale, abbattere le emissioni di sostanze inquinanti prodotte dal traffico pesante e contenere i costi della logistica in sintonia con i programmi comunitari.

Nella seconda metà del 2014, quando fu nominato l'attuale Consiglio d'Amministrazione, la grande sfida è stata il rilancio della Società tramite l'elaborazione di una nuova visione, di nuove idee, di nuove attività e la realizzazione di una nuova struttura organizzativa in grado di far fronte al lavoro che sarebbe conseguito a tale cambiamento.

La direttrice fondamentale seguita in tale processo è stata quella di muoversi in parallelo sia alla contemporanea elaborazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, sia alla riforma dei porti introdotte dal Dlgs. n. 169 del 4 agosto 2016 che modifica la legge 84/94 e che ha come obiettivo quello **di accrescere l'efficienza del sistema nazionale di organizzazione della portualità e della logistica**, per trasformare RAM in una struttura di supporto efficiente e funzionale al servizio della Riforma e del Piano, con l'obiettivo di risanare il sistema italiano dei trasporti **puntando prevalentemente sulle interconnessioni assi/nodi e sull'intermodalità per attuare le cosiddette «cura dell'acqua» e «cura del ferro» giustamente rimarcate al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.**

Tale direttrice è altresì evidente nell'articolazione del presente lavo-

ro che, partendo dall'analisi del contesto e degli orientamenti in materia di trasporti e logistica, prende evidentemente spunto dalla pianificazione internazionale, europea e nazionale in materia: **il Mediterraneo quale bacino fondamentale dei traffici marittimi con uno sguardo particolare a sud verso il Nord Africa e ad est, non solo verso i Balcani ma anche verso le nuove rotte del Mar Nero e del Golfo Persico**; l'Italia quale piattaforma logistica naturale all'interno di tale bacino; l'Italia quale corridoio e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa, nel contesto delle Reti Transeuropee di Trasporto; il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica quale strumento strategico teso a supportare al meglio le potenzialità del Sistema Italia.

Le attività che dal 2014 hanno caratterizzato l'operatività della Società prendono esattamente ispirazione da tale impostazione che si riflette nel percorso logico della produzione societaria. Dalla partecipazione ai tavoli istituzionali di elaborazione, implementazione ed attuazione del Piano è nata una nuova stagione di assistenza tecnica al Ministero per lo sviluppo dei Corridoi TEN-T, per la programmazione dei fondi PON Infrastrutture e Reti 2014-2020 e la consulenza presso le autorità comunitarie per l'avvio dei nuovi incentivi denominati *Marbonus*, *Ferrobonus* e, in futuro, *Eurobonus* a valere sul bilancio europeo. A loro volta, dalle attività di assistenza tecnica e di Service al MIT hanno preso spunto e si sono sviluppate le proposte progettuali presentate nell'ambito dei plurimi programmi europei che finanziano studi pilota e lavori in materia di trasporti e logistica. Dai progetti europei, successivamente, sono emersi nuovi fabbisogni, nuove idee e nuove priorità da parte degli attori coinvolti che hanno condotto **RAM a supportare gli stakeholder nell'elaborazione di programmi in materia di Smart e Green Port, ad accedere alle opportunità di finanziamento per il sistema portuale e della logistica anche attraverso soluzioni di *blending*.**

La catena della produzione sopra esposta, che riflette sia gli input e gli output della Società, che il funzionigramma interno, penso rappresenti il vero valore aggiunto presente e futuro di RAM. Oggi RAM ragiona a livello internazionale ed europeo in termini di *trend*, opportunità di finanziamento e modalità di gestione dei processi, ma parla a livello nazionale e locale in termini di individuazione dei fabbisogni, di rispetto delle priorità di settore e di costruzione delle proposte.

La forte integrazione e correlazione tra i vari processi della catena del valore societario è emblematico anche a livello di singoli progetti, ciascuno dei quali deve evidentemente **evidenziare la fattibilità tecnica, deve cioè avere un *Master Plan* efficace che si incentri sulle cosiddette 3 "I": interconnessione, intermodalità ed integrazione.**

L'ultimo punto, quello dell'integrazione, va ad incidere direttamente **sulla fattibilità economico-finanziaria del progetto, vale a dire sul *Business Plan***, al fine di far emergere la sostenibilità economica e finanziaria dell'iniziativa anche per attrarre investitori privati.

In conclusione, sono convinto che la nostra missione societaria, in stretta aderenza con quanto evidenziato nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, sia in primo luogo quella di **implementare questa nuova fase della programmazione per infrastrut-**

turare il Paese, che parta dai territori attraverso lo strumento dei progetti di fattibilità tecnico-economica a valere sia per le nuove che per la rivisitazione delle iniziative già programmate, favorendo il finanziamento e la realizzazione di opere anche con il sistema del Partenariato Pubblico-Privato (PPP).

In secondo luogo, è prioritario continuare a lavorare per **un assetto organizzativo più snello, orientato alla semplificazione, velocizzazione delle procedure e dei processi autorizzativi-decisionali del processo logistico**, favorendo iniziative a costo zero ma ad alto impatto in termini di miglioramento delle *performance*, riferendomi in particolare alla lodevole approvazione dello «Sportello Unico Amministrativo» nei porti italiani piuttosto che allo sviluppo delle iniziative di «*Fast Corridor*» già sperimentate in alcuni *hub* portuali.

Infine, tenuto conto dell'evoluzione del contesto normativo internazionale, europeo e quindi nazionale in materia di sostenibilità ambientale, non possiamo prescindere **dall'ingegnerizzazione e dalla gestione di nuovi schemi di incentivi per il settore dei trasporti e della logistica, che accompagnino gradualmente senza oneri non giustificati, la transizione di tale comparto verso gli alti standard ambientali richiesti.**

Tre linee guida per il futuro di RAM, delineate nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che orientano già oggi le nostre attività.

ANTONIO CANCIAN
Presidente e Amministratore Delegato

1. Una vision per il Mediterraneo

■ 1.1. Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica: un momento di svolta

Il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL/ Piano) costituisce un momento di svolta nella politica italiana dei trasporti per le determinanti indicazioni che esso fornisce ai fini di un efficace sostegno alla crescita economica del Paese, attraverso il rafforzamento della competitività del sistema portuale e logistico italiano.

In particolare, **il Piano punta alla creazione di un Sistema Mare, «gestito al meglio delle proprie capacità effettive e future» che deve essere «il frutto di una catena del valore che si manifesta: nel porto; nel territorio circostante; nel territorio nazionale; nelle relazioni dell'Italia con il Mediterraneo; nelle relazioni dell'Italia, come attore leader del Mediterraneo, con il resto del mondo».**

Il Piano individua, quindi, dieci «obiettivi strategici» per il Sistema Mare, «le azioni strategiche che corrispondono a ciascuno di essi e le attività operative da mettere in campo con atti normativi, regolamentari e organizzativi da adottare successivamente, con tempistiche diverse, durante il processo di implementazione e di aggiornamento del Piano».

Il documento, peraltro, assegna proprio al *Programma delle Autostrade del Mare* – cui sono dedicate frequentissime citazioni con la definizione di «importanti opportunità per il settore» – un ruolo rilevante nell'attuazione del Piano stesso, sia riservandogli un'azione specifica (la numero 3 - azione 3.5); sia mettendolo in relazione ai collegamenti con i Corridoi europei, quattro dei quali, come è noto, attraversano l'Italia; sia supportandolo a sostegno della competitività del sistema portuale; sia indicandolo come strumento da promuovere per lo sviluppo del traffico Ro-Ro, «attraverso l'aggregazione e l'incentivazio-



ne della domanda di trasporto merci»; sia, infine, attribuendogli ulteriori potenzialità di drenaggio del traffico merci dal trasporto stradale.

Il PSNPL è stato approvato dal Consiglio dei Ministri in via definitiva il 6 agosto 2015 come previsto dall'articolo 29, dal decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, cosiddetta «Sblocca Italia» e, fin dall'avvio delle procedure di elaborazione del Piano, l'impegno del Consiglio d'Amministrazione di Rete Autostrade Mediterranee Spa (RAM), in carica dal 19 settembre 2014, è stato quello di **adeguarsi alla nuova impostazione programmatica che si andava delineando e che avrebbe investito pienamente le aree di competenza della Società**; ciò sia per la sua compagine societaria totalmente *in house* al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), sia per il suo oggetto, come descritto dallo Statuto che, partendo dalle «attività di promozione e sostegno all'attuazione del sistema integrato di servizi di trasporto denominato *Programma Autostrade del Mare*», estende le azioni operative sia ai rapporti internazionali e comunitari, sia a quelli con i soggetti pubblici e gli operatori privati.

■ 1.2. Il contributo di RAM all'elaborazione del Piano

Il PSNPL ha costituito, dunque, fin dalla sua elaborazione, il punto di riferimento certo al quale RAM si è modellata per la propria organizzazione e le proprie attività. Tale impostazione è stata arricchita e ha trovato sostanza nella **partecipazione di RAM alla stesura del Piano in relazione ai temi dell'interconnessione, dell'intermodalità e dell'integrazione** ovvero le «3 I» che rappresentano le premesse per costruire proposte progettuali sostenibili dal punto di vista tecnico, economico-finanziario, sociale e ambientale e che sono:

- **l'interconnessione**: intesa come collegamento di ultimo miglio infra/infrastrutturale tra assi-corridoi/nodi-poli;
- **l'intermodalità**: intesa come sviluppo di un modello di trasporto intermodale moderno ed efficiente che integri il trasporto marittimo, le vie fluviali, ferroviarie, strade ed aeroporti;
- **l'integrazione**: – progettuale in ambito territoriale, integrato che accomuni le reti di trasporto, energetiche e di telecomunicazione;
– economico-finanziaria in termini di *blending*, ovvero di *matching* tra le diverse opportunità/fonti di finanziamento.

E ancor più, il collegamento con il Piano è reso stringente dal fatto che RAM collabora oggi alla sua fase di attuazione e implementazione, attraverso l'assistenza tecnica offerta alla Segreteria del Ministro e la collaborazione con la Nuova Struttura Tecnica di Missione per la realizzazione di numerosi studi, analisi e proposte e la partecipazione ai diversi tavoli istituzionali presso il Gabinetto del Ministro che si sono insediati parallelamente alla fase 2 di attuazione dello stesso Piano.

In particolare, tale collaborazione si è sviluppata nell'ambito dei Quadranti logistici integrati, dell'accorpamento delle Autorità di Sistema Portuale, della Catena logistica digitale, della navigazione interna, delle politiche per il rilancio del trasporto merci ferroviario.

Tale esperienza, che ha legato RAM al processo di pianificazione nel suo stadio di elaborazione ha trovato, successivamente, sbocco nelle azioni operative che la Società ha avviato per supportare la fase attuativa del Piano.

<p>1.2.1. Collaborazione sui Quadranti logistici integrati</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nord Ovest. RAM ha partecipato alle riunioni preliminari alla firma del protocollo d'intesa siglato tra le 3 Regioni coinvolte ed il MIT. • Alto Adriatico. RAM ha partecipato alle riunioni presso il Gabinetto del Ministro e ha supportato la Nuova Struttura Tecnica di Missione del MIT per la definizione di un documento di inquadramento strategico per l'offerta dell'Alto Adriatico in vista dell'incontro bilaterale Italia-Cina tenutosi il 4 maggio 2016. • Toscana-Italia Centrale. RAM ha partecipato alla riunione di avvio del tavolo «Logistica Toscana», su indicazioni del Gabinetto e in collaborazione con la Struttura Tecnica di Missione verrà definito un documento di inquadramento strategico del sistema logistico della Toscana. La volontà è quella di replicare il modello del Nord Ovest includendo anche Marche e Umbria nel quadrante dell'Italia Centrale.
<p>1.2.2. Collaborazione sull'accorpamento delle Autorità di Sistema Portuale</p>	<p>RAM è stata coinvolta nei lavori preparatori all'accorpamento e alla definizione delle Autorità di Sistema Portuale ed ha seguito i lavori del tavolo avente ad oggetto l'accorpamento delle Autorità Portuali di La Spezia e Carrara nell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale. Per agevolare tale lavoro è emersa la necessità di un'attività di analisi e approfondimento un po' più strategico sulle interazioni logistiche possibili e le prospettive di mercato per l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale.</p>
<p>1.2.3. Collaborazione sulla Catena logistica digitale</p>	<p>RAM ha partecipato attivamente alle riunioni presso il Gabinetto assieme ai principali attori della catena logistica digitale (Agenzia delle Dogane, Comando Generale delle Capitanerie di Porto e UIRNET), per offrire il suo contributo all'attuazione dell'Azione 6 del PSNPL anche attraverso la presentazione di proposte progettuali.</p>
<p>1.2.4. Collaborazione sulla navigazione interna</p>	<p>RAM ha assistito il Gabinetto del Ministro in materia di navigazione interna in numerosi incontri con le realtà territoriali dell'asta fluviale padano-veneta. È emerso l'interesse del territorio di costruire un Tavolo Tecnico presso il MIT, in cui coinvolgere le Regioni interessate, finalizzato a: costruire un'ipotesi di modifica della normativa quadro; elaborare un <i>Master Plan</i> anche attraverso un <i>audit</i> presso le imprese e i distretti produttivi insediati lungo il fiume per avere, con loro, un confronto sui reali fabbisogni logistici e di trasporto per le proprie merci e attività logistiche; mappare i <i>missing links</i> e i colli di bottiglia, così da far emergere le vere priorità in termini di possibili ulteriori interventi infrastrutturali e investimenti necessari.</p> <p>RAM supporta questo processo con l'intento di contribuire all'analisi di domanda di traffico cargo e passeggeri nel contesto dell'asta idroviaria padano-veneta.</p>
<p>1.2.5. Collaborazione sulle politiche per il rilancio del trasporto merci ferroviario</p>	<p>RAM partecipa alle attività dei tavoli di lavoro relativi al rilancio del trasporto ferroviario delle merci (intermodalità, collegamenti tra interporti, porti e piattaforme logistiche) che si basano sul <i>discussion paper</i> elaborato dalla Struttura Tecnica di Missione la quale coordina il lavoro insieme al Gabinetto del Ministro. Le attività si articolano in cinque gruppi di lavoro ciascuno dei quali ha il compito di sintetizzare gli interventi da porre in essere e strutturarli secondo differenti linee di azione. I 5 gruppi di lavoro sono così articolati:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Iniziative per il miglioramento delle connessioni di ultimo miglio al trasporto ferroviario;

2. Semplificazione normativa;
3. Interventi sul sistema interportuale nazionale;
4. Infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci;
5. Incentivazione del trasporto ferroviario delle merci.

È ora in corso l'analisi da parte della Struttura Tecnica di Missione dei contributi/proposte pervenute dai singoli gruppi di lavoro ed, entro la fine del 2016, il lavoro sarà completato con la presentazione di una proposta unica sulle Politiche per il rilancio del trasporto ferroviario delle merci.

■ 1.3. La conoscenza del Mediterraneo come chiave dello sviluppo

Nel processo di adeguamento funzionale alle linee d'indirizzo del Piano e di costruzione delle azioni necessarie a supportarlo – attività che hanno caratterizzato l'ultimo biennio dei lavori di RAM – la Società ha costantemente inquadrato le proprie scelte in una visione complessiva del Mediterraneo.

Una vision basata sulla convinzione che, una completa «conoscenza» del Mediterraneo, intesa come l'insieme di tutti i progetti, i programmi e gli attori coinvolti, sia il fattore chiave dello sviluppo dell'economia di questa rilevante area geografica e che, dunque, solo una conoscenza approfondita consentirebbe di evitare sovrapposizioni e duplicazioni sia in termini di programmazione che di progettazione.

Il Mediterraneo rappresenta, per RAM, uno scenario «allargato» nell'ambito del quale essa mantiene un costante dialogo e confronto con i principali *stakeholders*, tra cui l'*Union for the Mediterranean* (UfM), il *Centre d'Etudes des Transports pour la Méditerranée Occidentale* (CETMO) e la *European Sea Ports Organisation* (ESPO), al fine di costruire una visione condivisa e di promuovere un utilizzo integrato e strategico delle risorse.

Unitamente agli obiettivi di carattere transnazionale e nazionale perseguiti dai singoli attori che operano nel Mediterraneo, le politiche volte allo sviluppo di un sistema integrato di trasporti e logistica devono essere alla base di un dialogo che superi la visione Euromediterranea a favore di un approccio Panmediterraneo.

Questo approccio consente di valorizzare al meglio il Sistema Mare e promuovere l'integrazione tra le Reti TEN-T, recentemente estese ai Balcani occidentali (WB6) e la Rete Trans Mediterranea dei Trasporto (TMN T), alla cui realizzazione contribuiscono le importanti dotazioni finanziarie inserite nella Programmazione 2014-2020. I principali strumenti a disposizione sono la *Connecting Europe Facility* (CEF) per lo sviluppo delle reti trans europee, i Fondi Strutturali e di Investimento (ESIF), i fondi IPA per i Paesi in Preadesione ed i programmi di Cooperazione Territoriale Europea (tra cui Adrion, MED, Italia Croazia, Italia Grecia, Italia Malta, Italia Albania-Montenegro, ecc.), oltre ai diversi Programmi che finanziano la cosiddetta «*Blue Economy*» (Horizon 2020; Feamp, Erasmus+, ecc.).

Per un utilizzo ottimale di queste risorse, in uno scenario fortemente dinamico, RAM promuove azioni che mirano al coordinamento ed integrazione delle diverse iniziative, al fine di evitare sovrapposizioni e duplicazione sia in termini di programmazione che di progettazione.

2. Più vicini all'amministrazione, più aperti al Mediterraneo

■ 2.1. Le convenzioni di assistenza tecnica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

L'intensificazione dei rapporti con le Direzioni generali del MIT in funzione dell'elaborazione e dell'attuazione del PSNPL ha certamente favorito, nell'arco dell'ultimo biennio, la stipula di una serie di atti convenzionali con il Ministero stesso, che hanno dato lo slancio per stringere nuovi accordi di collaborazione anche con altre amministrazioni pubbliche e private, nazionali e comunitarie, operanti nel settore di competenza.

Per l'ulteriore consolidamento di tali rapporti, negli ultimi mesi del 2016, RAM sta lavorando con cura particolare ad **aggiornare la Convenzione Quadro** con il Ministero e firmare i nuovi atti attuativi, al fine di rafforzare la struttura aziendale e **ridefinirne il perimetro di attività**, in linea con il contesto di riferimento e sulla base del recepimento dell'auspicata Direttiva che il MIT deve annualmente impartire a RAM ai sensi dell'articolo 16 dello Statuto sociale.

In particolare, negli ultimi esercizi, sono state stipulate, con il MIT, **due convenzioni per assistenza tecnica per la costituzione delle Aree Logistiche Integrate (ALI) e per l'implementazione delle Reti TEN-T**, due aree direttamente collegate all'attuazione del PSNPL. È stata inoltre stipulata una **convenzione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto** per lo sviluppo di sinergie nelle tematiche di comune interesse e sono stati stretti altri accordi con soggetti operanti nel settore.

Sempre nell'ambito del MIT sono stati avviati rapporti di **collaborazione sia con la Nuova Struttura Tecnica di Missione**, sia con il **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici**, nell'ambito dei lavori della Commissione per l'elaborazione delle Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale e in relazione alle linee guida per i piani energetici e ambientali che verranno adottati dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il MIT.

2.1.1. Convenzione per l'assistenza tecnica al MIT nell'implementazione delle Reti TEN-T

Nel mese di maggio 2016 RAM ha sottoscritto una Convenzione con il MIT con il fine di rafforzare il processo di gestione dei progetti ricadenti nell'ambito dei Corridoi TEN-T nonché incrementare la capacità del beneficiario di cooperazione con i Coordinatori europei e con gli *stakeholder* per il processo di sviluppo dei Corridoi stessi, con il quale RAM si impegna a fornire assistenza tecnica al MIT per l'espletamento delle seguenti attività:

- partecipazione a *meeting* relativi ad attività incentrate sui *Core Network Corridors* (Fora, Gruppi di lavoro, incontri tecnici con i consulenti, incontri a livello nazionale ecc.);
- cooperazione con i Paesi EU limitrofi e con i Paesi non-EU per la prepara-

zione, la *governance* e il supporto all'implementazione ed al *reporting* dei progetti transnazionali nonché per l'eventuale estensione dei Corridoi TEN-T;

- processo di approvazione e aggiornamento dei Piani di Lavoro e dei connessi documenti (mappe, liste progetti, studi di mercato ecc.);
- coordinamento delle diverse fonti di finanziamento europee e nazionali in relazione a obiettivi, strategie, azioni e *budget* concernenti i principali programmi di sviluppo nazionali, in particolare PON e POR, strategie macro regionali, programmi di cooperazione territoriale, Horizon 2020, FEIS ed altri;
- analisi legale, amministrativa e finanziaria connesse a normative, atti e provvedimenti nazionali e comunitari, redazione di clausole contratti, accordi e *Grant Agreement*, adozione di schemi di finanziamento tradizionali, coinvolgenti strumenti innovativi finanziari o strumenti di Partenariato Pubblico Privato ovvero combinazione di essi (*blending*) per i progetti in esame; studi e approfondimenti su input della Commissione Europea, Corte dei Conti, OLAF, ecc.;
- *audit* mediante attività di controllo e monitoraggio procedurale e finanziario dei progetti anche attraverso visite in loco;
- valutazione dei progetti da includere nei Piani di Lavoro;
- gestione e aggiornamento del sistema TENtec;
- predisposizione del rapporto finale.

2.1.2. Convenzione per l'assistenza tecnica al MIT nella costituzione delle Aree Logistiche Integrate (ALI)

Nel mese di settembre 2016 RAM ha firmato con il MIT una Convenzione nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti 2014-2020 (PON I&R 2014-2020).

In linea con gli impegni presi dall'Italia nel Programma Nazionale di Riforma e con le raccomandazioni del Consiglio Europeo, l'Accordo di Partenariato per l'Obiettivo Tematico 7 («Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete»), stabilisce che: «la programmazione finalizzata al miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale» dovrà avvenire, nelle Regioni in ritardo di sviluppo, per «Aree Logistiche Integrate (ALI)», che dovranno includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le rispettive connessioni ai corridoi multimodali della rete europea di trasporto.

In tale cornice, la Convenzione ha come oggetto l'assistenza tecnica nell'attività organizzativa dei Tavoli locali istituiti attraverso gli Accordi di Adesione per le seguenti ALI: Campania, Sistema Pugliese-Lucano, Quadrante Sicilia Sud Orientale e Sud Occidentale e Polo Logistico Integrato di Gioia Tauro.

RAM affianca il MIT nei lavori dei Tavoli locali e, se necessario, in quelli del Tavolo Centrale di Coordinamento secondo una *road map* definita. Il lavoro dei Tavoli locali è finalizzato a definire una proposta di strategia delle ALI, che sia realistica e realizzabile, con obiettivi di sviluppo dei servizi chiari e misurabili, rispondente alle prescrizioni dell'Accordo di Partenariato e attraverso un confronto fra i partecipanti, convergente in un Documento di sviluppo e di proposte delle ALI, e per l'individuazione, ove necessario, di alti profili professionali e scientifici di supporto.

Ogni Tavolo locale presenterà al Tavolo Centrale la sua proposta strategica di sviluppo, comprendente un'ipotesi degli interventi da finanziare e questo ne valuterà la coerenza delle proposte, le approva o ne chiede modifiche; determina la struttura di uno o più Accordi di Programma Quadro attuativi delle strategie definite e ne monitora l'avanzamento.

<p>2.1.3. Convenzione con il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (CGCP)</p>	<p>Nel mese di agosto 2016 è stata formalizzata la collaborazione tra RAM ed il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto con la firma di una Convenzione attraverso la quale le parti hanno manifestato il reciproco interesse a sviluppare attività in sinergia sia a livello nazionale che internazionale, attraverso lo sviluppo e la presentazione congiunta di proposte progettuali nelle tematiche di interesse comune. RAM supporterà il CGCP nelle attività di: <i>scouting</i> dei bandi di gara, costituzione di partenariati, elaborazione delle proposte progettuali, informativa nelle materie di interesse al fine di identificare le opportunità di finanziamento per le idee progettuali; studi/analisi dei possibili impieghi delle informazioni acquisite dai sistemi di monitoraggio del traffico marittimo in uso al Corpo in relazione alle Autostrade del Mare.</p>
<p>2.1.4. Collaborazione con la Nuova Struttura Tecnica di Missione</p>	<p>L'attività di supporto alla Nuova Struttura Tecnica di Missione, cominciata alla fine del 2015, si è esplicitata nell'analisi di alcuni interventi infrastrutturali in ambiente portuale.</p> <p>Il contributo di RAM si è prevalentemente concentrato sulla ricostruzione, la raccolta e l'analisi degli aspetti amministrativi ed autorizzativi relativi ai suddetti procedimenti; sull'analisi economico-finanziaria che emerge dai Piani economico-finanziari, ove presenti, ovvero dai documenti a supporto degli elaborati tecnici; sulla raccolta di pareri dei principali attori coinvolti e/o interessati dai suddetti interventi; sulla ricostruzione di eventuali finanziamenti europei intervenuti in ambito preliminare ovvero su lotti specifici riconducibili ai suddetti interventi infrastrutturali; valutazione di eventuali proposte migliorative.</p> <p>Il supporto si è incentrato altresì sulla valutazione degli interventi portuali e nei nodi urbani da inserire nella <i>project list</i> dei corridoi TEN-T secondo le linee guida pervenute dalla Struttura Tecnica di Missione.</p>
<p>2.1.5. Collaborazione con il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici</p>	<p>La RAM partecipa ai lavori della Commissione istituita il 29 settembre 2016 per l'elaborazione delle Linee Guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale, delle varianti stralcio e degli adeguamenti tecnico funzionali. I lavori della Commissione si concluderanno il 10 novembre 2016 e verranno presentati al Ministro.</p> <p>Le Linee Guida, che dovranno essere adottate dal MIT entro il 30 novembre 2016 attraverso l'emanazione di un D.M. (ex. art. 5 Dlg. n. 169 del 4 agosto 2016 che modifica la legge 84/94), rappresentano una fondamentale cornice quadro per le costituenti Autorità di Sistema Portuale nelle proprie attività di pianificazione e programmazione, nell'ottica del «Sistema portuale» e non più del singolo porto.</p> <p>A questo discorso si ricollega quello delle linee guida che verranno adottate dal Ministero dell'Ambiente, di concerto con il MIT, a cui RAM sta lavorando.</p>

■ 2.2. La partecipazione ai tavoli istituzionali sul Mediterraneo

In conseguenza della *vision* orientata al Mediterraneo, RAM è soggetto attivo di numerose iniziative e progetti che, direttamente o indirettamente, aumentano il livello di conoscenza e di operatività nell'area, a cominciare dal ruolo di **Focal Point per il Pillar 2 «Connecting the Region» della Strategia Europea per la macro Regione Adriatico-Ionica (EUSAIR)**, affidato allo stesso Presidente di RAM, Ing. Antonio Cancian, cui la Società fornisce supporto. Si tratta di un importante progetto teso a rafforzare la cooperazione fra le due sponde dell'Adriatico al fine di favorire il processo di integrazione europea.

Vanno, inoltre, ricordate, nell'ambito delle iniziative riguardanti l'area mediterranea, la *partnership* di RAM con il Segretariato dell'**Union for Mediterranean (UfM)** e con l'**European Short Sea Network**. RAM è, infatti, Ufficio di Promozione per la navigazione a corto raggio (SPC-Italy) e promuove iniziative in sinergia e coordinamento con l'*European Short Sea Network (ESN)*.

RAM, inoltre, opera in un settore innovativo in grande sviluppo, quello dei **Green Port** secondo i dettami dell'Obiettivo ed Azione 7 del PSNPL con lo scopo di sviluppare interventi in materia di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale nei porti italiani attraverso la promozione di schemi di partenariato pubblico-privato. Nel medesimo contesto, RAM ha stipulato una dichiarazione d'intenti con Sogesid, società pubblica specializzata nella progettazione di interventi in materia di sostenibilità e bonifica ambientale.

Sempre nel settore portuale, è da segnalare, ancora, la stipula di un protocollo d'intesa con **Assoporti** per l'assistenza tecnica alle Autorità Portuali per la predisposizione di progetti da presentare a bandi di gara a livello comunitario ed internazionale e la redazione dell'Aggiornamento del Master Plan delle Autostrade del Mare con particolare *focus* sulle infrastrutture di ultimo miglio. È stato stipulato, inoltre, un protocollo d'intesa con l'**Escola Europea de Short Sea Shipping**, considerata il centro europeo di riferimento per la formazione professionale in logistica e trasporto intermodale.

2.2.1. EUSAIR: attività di supporto al Focal Point Ing. Antonio Cancian per la Strategia Adriatico-Ionica

Il 2 aprile 2015 il MIT ha nominato l'Ing. Antonio Cancian *Focal Point* per il Pillar 2 «*Connecting the Region*» della Strategia Europea per la Regione dell'Adriatico e dello Ionio (EUSAIR) di cui l'Italia è Co-coordinatore insieme alla Serbia. Il Pillar 2 affronta due priorità distinte ma interconnesse tra loro: «*Trasporti*» e «*Reti per l'energia*». La Strategia intende rafforzare la cooperazione nella Macro Regione Adriatico-Ionica e promuovere stabilità economica e politica e creare solide basi per il processo di integrazione europea.

All'interno del MIT è stato istituito un gruppo di lavoro finalizzato all'attuazione del piano di azione della Strategia EUSAIR, in cui sono coinvolte diverse Direzioni Generali e RAM supporta il suo Presidente in tutte le attività e iniziative connesse.

Nel corso del 2015 si sono tenuti tre incontri del *Thematic Steering Group* del Pilastro 2 (TSG2) co-presieduti dall'Ing. Cancian (Trieste 20-21 aprile, Belgrado 6-7 luglio 2015, Roma 14-15 dicembre 2015), due incontri del *Governing Board* (Ancona 22-23 gennaio 2015, Zagabria 7 ottobre 2015) e il primo *Technical Meeting* tra i Coordinatori di Pilastro (Zagabria 6 ottobre 2015). Nel corso del 2016 si sono tenuti il 4° TSG2 (Belgrado 4-5 aprile 2016), il 2° *Technical Meeting* tra Coordinatori di Pilastro (Bruxelles 23 febbraio 2016), il 3° incontro del *Governing Board* (Bruxelles 24 febbraio 2016) ed il 1° Forum dell'EUSAIR (Dubrovnik 12-13 maggio 2016). Con particolare riferimento al Forum, RAM ha supportato i Coordinatori di Pilastro e collaborato con la Commissione (DG Regio, DG Move e Near) per l'organizzazione della sessione parallela dedicata al tema «*Seeking enhanced co-operation in the transport and energy sectors*». RAM ha inoltre partecipato ai lavori del *Governing Board* e *Technical Meeting* tenutosi ad Atene il 6-7 ottobre, al 1° seminario di esperti EUSAIR (Bruxelles 26-27 ottobre 2016) e stata di supporto al Presidente Cancian per l'organizzazione del prossimo TSG2 che si terrà il 29 e 30 novembre a Bruxelles.

<p>2.2.2. Union for the Mediterranean - UfM</p>	<p>L'organizzazione <i>Union for the Mediterranean</i> (UfM), creata nel 2008 a Marsiglia, vede la partecipazione di 28 Stati membri, la Commissione Europea e 15 stati del Mediterraneo, con lo scopo di incrementare il potenziale di integrazione e coesione tra i Paesi europei del Mediterraneo.</p> <p>Nel corso del 2015 RAM ha avviato una <i>partnership</i> con l'UfM con l'obiettivo di promuovere nuove iniziative di comune interesse. In particolare RAM ha contribuito a promuovere il progetto «<i>MoS Turchia-Italia-Tunisia</i>», approvato nel novembre 2016 all'unanimità durante il Meeting dei «<i>Senior Officials</i>» dei 43 Paesi facenti parte dell'UfM.</p> <p>Nel corso del 2016, RAM ha collaborato nella presentazione e redazione di due interessanti iniziative «UfM-MoS» (Livorno-Alessandria e Bologna Interporto-Livorno-Tunisi).</p>
<p>2.2.3. European Short Sea Network - SPC Italy</p>	<p>Da aprile 2015 RAM riveste il ruolo di Ufficio di Promozione per la navigazione a corto raggio (SPC-Italy) e promuove iniziative in sinergia con l'<i>European Short Sea Network</i> (ESN) che racchiude gli SPC di 21 Paesi europei più la Turchia.</p> <p>RAM, in qualità di SPC-Italy, ha svolto le seguenti attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> • organizzazione dell'<i>ESN meeting</i> nel quadro dell'importante evento <i>Genoa Shipping Week</i> (17 settembre 2015); • implementazione dell'<i>ESN Strategic Plan</i>, presentato alla DG Move a marzo 2016; • coinvolgimento degli SPCs nel progetto <i>Med-Atlantic Ecobonus</i> (attività 4 - <i>Scope and Consensus</i>); • implementazione dell'iniziativa <i>Shift 2020</i> che ha l'obiettivo di coinvolgere tutti gli <i>stakeholders</i> del settore al fine di favorire lo spostamento delle merci che viaggiano su gomma verso il mare. In una seconda fase <i>Shift 2020</i> avrà lo scopo di individuare i colli di bottiglia in ciascuno Stato Membro e migliorare i servizi relativi allo SSS; • contributo nell'organizzazione dell'evento ufficiale Short Sea Conference tenutosi a Barcellona il 29 settembre 2016; • elaborazione del Report Annuale 2015 contenente la lista delle attività svolte durante il 2015 (principali azioni, <i>best practice</i> e breve <i>focus</i> sulle prossime attività).
<p>2.2.4. Progetti territoriali: Green Port</p>	<p>Nell'ambito della promozione di schemi di partenariato pubblico-privato sulla base delle proposte provenienti dalle varie Autorità Portuali, è attualmente in fase di implementazione un progetto di fattibilità tecnica ed economico-finanziaria volto ad implementare programmi di promozione di interventi portuali in materia di efficientamento energetico e di sostenibilità ambientale, partendo da casi pilota negli <i>hub</i> di Civitavecchia, Ancona, Palermo e Taranto (quest'ultima in fase di definizione).</p> <p>L'analisi, che comprenderà anche lo studio della tematica dell'efficientamento energetico e della sostenibilità ambientale dei porti nel complesso, incluso uno studio comparativo con altre pratiche in vigore negli altri contesti portuali europei, è supportata da un protocollo di intesa con le suddette Autorità Portuali che, eccezion fatta per Palermo, hanno già sottoscritto l'intesa.</p> <p>Conseguentemente, saranno organizzati incontri specifici per analizzare gli interventi già effettuati e quindi individuare esigenze e bisogni da condividere nei programmi di finanziamento più opportuni.</p> <p>Parallelamente, sono stati effettuati una serie di incontri con operatori ed enti attivi nel settore dei <i>Green Port</i>.</p>
<p>2.2.5. Dichiarazioni d'intenti con Sogesid</p>	<p>A settembre 2016 è stata avviata la collaborazione tra RAM e Sogesid, attraverso la sottoscrizione di una dichiarazione di intenti, avente ad oggetto la</p>

	<p>promozione di iniziative, progetti internazionali, progetti di ricerca, coinvolgendo i principali <i>stakeholders</i> del settore, con il fine di rendere eco-compatibili i porti nazionali e quelli del Bacino Mediterraneo, anche attraverso la definizione di interventi strutturali, metodologie e standard appropriati per una gestione sostenibile delle aree portuali.</p>
2.2.6. Protocollo d'intesa con Assoporti	<p>All'inizio del 2015 RAM ha formalizzato la collaborazione con Assoporti attraverso la firma di un protocollo avente ad oggetto l'assistenza tecnica alle Autorità Portuali per la predisposizione di progetti da presentare a bandi di gara a livello comunitario ed internazionale e la redazione dell'Aggiornamento del <i>Master Plan</i> delle Autostrade del Mare con particolare <i>focus</i> sulle infrastrutture di ultimo miglio.</p>
2.2.7. Protocollo d'intesa con l'Escola Europea de Short Sea Shipping	<p>Da giugno 2016 RAM collabora con la <i>Escola Europea de Short Sea Shipping</i>, considerata il centro europeo di riferimento per la formazione professionale in logistica e trasporto intermodale, in conseguenza di un protocollo di intesa avente ad oggetto:</p> <ul style="list-style-type: none">• la partecipazione congiunta a progetti europei ed internazionali: in tale contesto RAM ha presentato 2 proposte progettuali nell'ambito della formazione nel settore marittimo (CEF Silk e ERASMUS Container);• la realizzazione e/o il supporto nell'organizzazione di corsi per promuovere le Autostrade del Mare tra professionisti. In tale ambito RAM partecipa ogni anno, con un proprio docente, al corso di formazione per professionisti MOST ITALY;• la realizzazione di corsi per la promozione delle Autostrade del Mare nelle università e corsi di formazione professionale per gli studenti in Italia. È in programma, per l'annualità 2017, l'organizzazione, insieme alla <i>Escola</i> di un corso di formazione;• la promozione del trasporto intermodale marittimo.



3. I progetti europei

■ 3.1. Il trend crescente dell'ultimo triennio

L'impegno di RAM nella promozione e attuazione del *Programma Autostrade del Mare* e delle azioni per l'attuazione del PSNPL si concretizza sul fronte internazionale attraverso numerose attività a sostegno del trasporto marittimo che si collocano nella cornice programmatica del meccanismo CEF e di altri programmi di finanziamento a livello europeo, a gestione diretta tra cui: ERASMUS+, LIFE, HORIZON 2020, Programmi di Cooperazione Territoriale Europea (CTE), rivolti allo sviluppo di modalità di trasporto sostenibili e all'efficientamento della catena logistica globale.

Dall'ottobre 2014, data di insediamento del nuovo Consiglio d'Amministrazione, è stato dato nuovo impulso all'attività relativa a tali programmi, sia incrementando il numero delle partecipazioni, sia proponendo progetti orientati – in funzione dell'enunciata *vision* euromediterranea – alla creazione di nuove opportunità per lo sviluppo dei collegamenti nel bacino del Mediterraneo e tra questo e il territorio dell'Europa.

Nel triennio 2014-2016 RAM ha lavorato complessivamente a 47 progetti a valere sui bandi europei concernenti il settore dei trasporti e della logistica, con un importante *trend* crescente nell'ultimo triennio in termini di progetti e proposte presentate ed aggiudicate.

Più in dettaglio, nel 2014, RAM è stata impegnata nella gestione finale di tre progetti. Nel 2015 sono state presentate 6 proposte nell'ambito del programma CEF, una nell'ambito del programma COSME, due a valere sul programma LIFE, una nel programma DG Mare, una nel programma MED, tre sul programma ERASMUS e una nella *Call for Tender MoS*. Nel 2016 sono state presentate 10 proposte nell'ambito del programma CEF, nove nell'ambito del programma Adrion, una nel programma DG Mare e due a valere sul programma di capitalizzazione IPA Adriatic 2007-2013.

■ 3.2. I progetti conclusi

Si tratta dei progetti MEDNET, NAPA Studies e MED PCS, conclusi nell'arco del 2015. Il primo, dedicato al miglioramento delle procedure doganali e portuali ha visto RAM capofila in un contesto di 18 partner provenienti da 10 Paesi diversi; il secondo ha puntato sui porti dell'Adriatico settentrionale, come nodi di interconnessione con l'*hinterland*; il terzo è stato rivolto alla definizione di una piattaforma tecnologica per facilitare la comunicazione tra i *player* del settore.

<p>3.2.1. Mediterranean Network for Custom Procedures and Simplification of Clearance in Ports (MEDNET)</p>	<p>Progetto di dimensione internazionale, in cui RAM ha svolto il ruolo di capofila e a cui hanno preso parte 18 <i>partner</i>, provenienti da 10 paesi diversi. Il Progetto ha portato alla creazione di un <i>network</i> di esperti e operatori del campo dei trasporti marittimi al fine di selezionare le migliori procedure doganali e portuali esistenti per poi testarle attraverso 7 azioni pilota. MEDNET si è concluso il 31 maggio 2015.</p>
<p>3.2.2. NAPA Studies</p>	<p>Il progetto ha previsto lo sviluppo delle connessioni multimodali dei porti dell'alto Adriatico e la loro effettiva integrazione nella rete centrale. L'obiettivo principale è stato quello di contribuire allo sviluppo dei Porti dell'area Nord Adriatica quali punti di interconnessione tra il trasporto marittimo e gli altri modi di trasporto, creando nuove vie d'accesso e migliorando quelle già esistenti che mettono in comunicazione tali porti con l'<i>hinterland</i> e la rete centrale. NAPA Studies si è concluso il 31 dicembre 2015.</p>
<p>3.2.3. MED PCS - Port Community System</p>	<p>Il progetto ha previsto l'elaborazione di un modello mediterraneo di <i>Port Community System</i> volto a definire una piattaforma tecnologica che consente lo scambio di informazioni tra i diversi porti dell'area oggetto dello studio e in grado di facilitare la comunicazione tra i diversi <i>player</i> del settore. MED PCS è stato guidato dall'Autorità Portuale di Tarragona e ha visto la partecipazione attiva di RAM nella realizzazione dei corsi di <i>training online</i> e di <i>e-learning</i> rivolti agli <i>stakeholder</i> coinvolti. MED PCS si è concluso il 30 giugno 2015.</p>

■ 3.3. I progetti aggiudicati

Al momento RAM è coinvolta in 10 progetti europei di cui 8 a valere sul bando CEF 2014 e due sul programma di capitalizzazione IPA Adriatic 2007-2013. Si tratta di progetti – in gran parte a scadenza negli anni a venire, fino al 2019 – finalizzati allo sviluppo del concetto e del programma delle Autostrade del Mare. Sommariamente, i progetti attualmente approvati si focalizzano sullo studio di fattibilità per l'istituzione di un incentivo per le Autostrade del Mare a livello europeo (MED-ATLANTIC ECOBONUS), sulla promozione di catene logistiche efficienti e sostenibili basate sul combinato mare-ferro per il segmento prodotti deperibili nell'area euro-mediterranea (FRESH FOOD CORRIDORS) e sullo sviluppo della dotazione infrastrutturale *sea-side* e delle connessioni *land-side* dei porti interessati da collegamenti Ro-Ro e Ro-Pax (ADRIUP).

All'area Adriatico-Ionica sono rivolti i progetti CARICA e CAPTAIN, entrambi per studiare la fattibilità degli interventi proposti da altri progetti sia nel trasporto delle merci che in quello dei passeggeri.

Altri progetti mirano a migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Capodistria (NAPA4CORE), a promuovere lo sviluppo delle vie navigabili interne (INIWAS e RIS II), a implementare la rete di carburanti alternativi per i trasporti marittimi e stradali (GAINN4CORE) e promuovere il miglioramento delle *performance* logistiche attraverso l'implementazione di sistemi informatici interoperabili tra paesi e tra modi di trasporto (e-IMPACT e e-FREIGHT).

<p>3.3.1. MED-ATLANTIC ECOBONUS</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° luglio 2015 - 30 novembre 2017</i> Il progetto Med Atlantic Ecobonus è uno studio, condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo, che mira a promuovere un sistema di incentivi coordinato a sostegno dello sviluppo delle Autostrade del Mare, valido sia per i mercati dell'Atlantico che per il Mediterraneo occidentale. Lo studio prende le mosse dallo schema di incentivo «Ecobonus», gestito da RAM ed elevato a <i>best practice</i> dalla Corte dei Conti Europea.</p>
<p>3.3.2. NAPA4CORE</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° gennaio 2014 - 31 dicembre 2018</i> Il Progetto mira a migliorare l'accessibilità marittima e terrestre dei porti di Trieste e Koper, situati lungo i due corridoi della rete <i>Core</i>, quello Baltico-Adriatico e quello Mediterraneo. L'azione riguarda lo sviluppo e la costruzione della piattaforma logistica nel Porto di Trieste e ad interventi infrastrutturali nel porto di Koper.</p>
<p>3.3.3. GAINN4CORE - GAINN4MOS</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata dei Progetti: 1° giugno 2015 - 30 settembre 2019</i> I Progetti si inseriscono nell'iniziativa GAINN-IT, la quale si propone di concepire, definire, testare validare e implementare, nel periodo 2017-2030, la rete infrastrutturale italiana per l'impiego di carburanti alternativi ai sensi della Direttiva UE 94/2014 (DAFI) per i trasporti marittimi e stradali, garantendo al contempo continuità transfrontaliera all'offerta ed alla distribuzione di carburanti alternativi.</p>
<p>3.3.4. INIWAS - Improvement of the Northern Italy Waterway System: removal of physical bottlenecks</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° gennaio 2014 - 31 dicembre 2017</i> Il progetto <i>Improvement of the Northern Italy Waterway System: removal of physical bottlenecks</i> si inserisce nella più ampia cornice dello sviluppo del sistema idroviario del Nord Italia e prevede una serie di interventi necessari sul fiume Po e i corsi d'acqua collegati (Fissero, Tartaro, Canal Bianco, Po Brondolo e Boicelli). Il progetto rappresenta una componente essenziale della politica di sviluppo dell'intera area economica settentrionale del nostro Paese.</p>
<p>3.3.5. E-Impact - e-Freight Implementation Action</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° luglio 2015 - 31 maggio 2017</i> Il Progetto intende sviluppare tre concreti <i>business case</i> inclusa un'analisi di fattibilità per lo sviluppo sul mercato dei suddetti strumenti in PPP attraverso i quali gli <i>stakeholder</i> coinvolti beneficeranno dello sviluppo della politica <i>e-freight</i> in termini di miglioramento delle <i>performance</i> logistiche legate all'ottimizzazione del trasporto intermodale.</p>
<p>3.3.6. Fresh-Food Corridors</p>	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° settembre 2014 - 31 ottobre 2017</i> L'azione si riferisce alla progettazione, all'implementazione e alla valutazione di un servizio che integri Autostrade del Mare e corridoi ferroviari, in totale sostituzione del trasporto stradale, per il segmento di prodotti deperibili tra il Medio Oriente ed i mercati centro-settentrionali europei, passando per 3 porti <i>gateway</i> del Mediterraneo (Venezia, Koper e Marsiglia). Il principale scopo della proposta è l'abbassamento dei costi e dei tempi di consegna nonché la riduzione di CO2 nei flussi di traffico merci deperibili sulla direttrice Mediterraneo orientale-Europa settentrionale.</p>

3.3.7. RIS II - Study for standard enhancement and interconnection of national systems of RIS-Italy	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° gennaio 2014 - 31 dicembre 2017</i></p> <p>Il Progetto intende creare le condizioni per un più efficiente e vantaggioso utilizzo delle vie navigabili in Italia attraverso il coinvolgimento di tutti gli <i>stakeholder</i> (Regioni, Province, Agenzie e Protezione civile) mediante un coerente ed armonizzato sistema di scambio delle informazioni e promuovendo l'interoperabilità del sistema RIS con gli altri sistemi informatici che entrano in relazione in termini di traffico (Safe Sea Not, VTMIS, ecc.).</p>
3.3.8. ADRI UP	<p><i>Bando CEF</i> <i>Durata del Progetto: 1° marzo 2016 - 20 dicembre 2016</i></p> <p>Il progetto è focalizzato sul miglioramento dei servizi Autostrade del Mare nel contesto adriatico-ionico ed in particolare nei collegamenti tra Grecia ed Italia. Le attività comprendono interventi infrastrutturali nel porto di Igoumenitsa, la costruzione di un retroporto sulla <i>Egnatia Motorway</i>, l'estensione del Molo VI nel Porto di Trieste e studi e progettazioni per il nuovo terminal Ro/Pax ad Ancona nonché uno studio per l'<i>upgrading</i> delle infrastrutture ferroviarie nello stesso porto marchigiano ed interventi di efficientamento delle connessioni ferroviarie e di estensione nell'interporto di Ferretti.</p>
3.3.9. CARICA	<p><i>Programma IPA Adriatic</i> <i>Durata del Progetto: 1° maggio 2016 - 30 ottobre 2016</i></p> <p>Il progetto intende effettuare studi di fattibilità relativamente agli interventi proposti per i progetti <i>Adriatic MoS</i>, <i>Intermodadria</i> ed <i>Easy connecting</i> con lo scopo di inserirli all'interno di una politica infrastrutturale di maggiore respiro che sia coerente con la strategia macroregionale EUSAIR. In particolare sarà effettuata una verifica puntuale delle necessità finanziarie e delle relative modalità di finanziamento alternativo per gli interventi infrastrutturali, tenendo in considerazione soprattutto meccanismi alternativi a quelli classici (approccio di sistema, d'area, prestiti garantiti ecc.).</p>
3.3.10. CAPTAIN	<p><i>Programma IPA Adriatic</i> <i>Durata del Progetto: 1° maggio 2016 - 30 novembre 2016</i></p> <p>Il progetto intende effettuare studi di fattibilità per gli interventi proposti dai progetti <i>Esea-way</i> e <i>Adrimob</i> relativamente al traffico passeggeri. Successivamente sarà effettuato anche uno studio di fattibilità degli interventi previsti dal progetto <i>Adriatic MoS</i> per il trasporto merci nel <i>framework</i> degli interventi previsti per il traffico passeggeri nei progetti <i>Esea-way</i> e <i>Adrimob</i>, con lo scopo di verificare la compatibilità degli interventi proposti, individuando e sfruttando eventuali sinergie e <i>spin off</i> tra gli interventi per il trasporto merci e quelli dedicati al trasporto di passeggeri.</p>

■ 3.4. I progetti in corso di valutazione

Proseguendo nella strategia orientata ad una più attiva presenza e partecipazione ai programmi europei, RAM ha presentato 12 progetti, attualmente in corso di valutazione, otto dei quali a valere sul Programma Adrion, due sul Programma Erasmus e uno ciascuno sui programmi Interreg Central Europe e DG Mare.

Anche per quanto riguarda i progetti in corso di valutazione il tema ricorrente riguarda gli aspetti innovativi delle soluzioni al problema dell'inquinamento ambientale (uso della bioenergia nelle operazioni portuali, gestione ambientale per il *port management*, maggiore im-

piego di carburante LNG), ma c'è anche una maggiore attenzione al sostegno all'intermodalità e alla formazione delle risorse umane.

Quattro progetti, infine, riguardano la Regione Adriatico-Ionica, anche in relazione alla Strategia Europea per la Regione dell'Adriatico e dello Ionio (EUSAIR) di cui Italia è Co-coordinatore insieme alla Serbia e di cui il Presidente e Amministratore Delegato di RAM, l'Ing. Antonio Cancian, è *Focal Point* per il Pillar 2 «*Connecting the Region*».

Programma europeo	Progetti in valutazione	Oggetto delle proposte
Adrion	8	Le proposte presentate perseguono l'obiettivo generale dello sviluppo del trasporto intermodale nelle diverse aree geografiche, promuovendo e rispettando al contempo i nuovi requisiti e sistemi tecnologici, nonché il tema della sostenibilità, in linea con gli assi strategici enunciati nella Strategia Macro Regionale EUSAIR. Nello specifico, i progetti proposti tendono a rimuovere i colli di bottiglia e gli ostacoli di natura amministrativa esistenti lungo la catena logistica dell'area Adriatico-Ionica, anche con uno sguardo all'ottimizzazione delle connessioni dell'ultimo miglio; mirano a promuovere l'utilizzo della bioenergia nelle operazioni portuali con la contestuale redazione dei piani strategici in temi di trasporti fluvio-marittimo e la promozione dell'utilizzo di GNL con tutti i suoi aspetti operativi.
Erasmus	2	Le proposte progettuali presentate da RAM riguardano lo sviluppo di programmi di istruzione e di formazione continua nelle professioni inerenti la logistica ed il trasporto, anche attraverso l'utilizzo di strumenti di <i>e-learning</i> .
Interreg Central Europe	1	La proposta ha l'obiettivo di efficientare le interconnessioni dei porti dell'area geografica di riferimento con l' <i>hinterland</i> , in particolar modo attraverso l'implementazione di sistemi informatici che fluidificano e rendano sincromodali i flussi tra porti ed interporti/retroporti.
DG Mare	1	Il progetto tende a sviluppare nuovi moduli formativi per soggetti in situazioni di precarietà economico-sociale con l'obiettivo di facilitare il reinserimento professionale degli stessi nel settore logistico-transportistico.



4. Service al MIT

■ 4.1. Un efficace supporto funzionale

L'impegno di RAM nel triennio 2014-2016, al di là delle azioni svolte nell'area euromediterranea, nell'ambito dell'attuazione del PSNPL, **proseguito nelle attività di supporto al servizio del MIT, affinandone la qualità e ampliando i campi d'intervento.**

Tale attività, svolta nell'ambito della Società dall'Area Service al MIT, si è esplicata in quattro ambiti:

1. l'incentivazione alla formazione professionale;
2. l'incentivazione agli investimenti nell'autotrasporto;
3. l'elaborazione di nuove misure incentivanti (*Marebonus e Ferrobonus*);
4. il Piano Formativo al MIT.

Anche in questo ambito, l'attività di RAM – svolta a stretto contatto con gli uffici del Ministero – è cresciuta e si è affinata, in particolare con la trasformazione delle procedure per gli incentivi alla formazione professionale e agli investimenti nell'autotrasporto, dal cartaceo al digitale.

■ 4.2. Gli incentivi alla formazione professionale

Ai sensi delle Convenzioni stipulate con il Ministero, RAM, nel triennio 2014-2016, si è occupata della gestione operativa delle varie edizioni dell'incentivo alla formazione professionale ed in particolare della 4^a e 5^a edizione (concluse) e della 6^a e 7^a, entrambe *online* e tuttora in corso.

RAM è il soggetto gestore per conto del MIT dell'incentivo alla formazione professionale. Lo strumento, volto ad incentivare la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto, è disciplinato dal D.P.R. n. 83 del 29 maggio 2009 (G.U. n. 157 del 9 luglio 2009) recante «modalità di ripartizione e di erogazione del fondo relativo agli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto» da cui discendono tutte le edizioni dal 2009 ad oggi. Tutti i corsi formativi hanno come obiettivo comune la diffusione della cultura del mondo del trasporto, il senso ed il significato dell'appartenenza a questo importante settore. I progetti formativi presentati nel corso di queste edizioni vanno dai corsi per aggiornare i titolari d'azienda sulle novità normative che riguardano i singoli settori, alle lezioni per imparare come si fa impresa a iniziative più ampie sull'evoluzione dei modelli organizzativi e sui nuovi scenari dei mercati mondiali.

Non è mancata la formazione rivolta ai dipendenti, sia per quelli che devono essere inseriti in azienda, sia per il personale già in forze all'impresa, ed ai dirigenti. I corsi si sono svolti con diverse modalità: lezioni teoriche in aula, lezioni pratiche ed *e-learning*.



La formazione è diventata un fattore strategico nell'organizzazione delle fasi operative e delle dinamiche aziendali. Migliorare processi e strutture, analizzare criticità e opportunità, specializzare attività e persone, vuol dire ottimizzare e potenziare le performance aziendali, perfezionare le competenze e le professionalità, ed influire positivamente sui meccanismi di salvaguardia dei lavoratori e dei luoghi di lavoro stessi.

In quest'ottica di ottimizzazione di risultati e processi, la formazione diventa un investimento decisivo e determinante, ed un valore aggiunto che influisce positivamente sull'intero sistema d'impresa.

Attraverso i corsi di formazione professionale nel settore dell'auto-transporto, attuati in questi anni, gli enti attuatori hanno potuto:

- raccogliere e analizzare i fabbisogni formativi espressi dalle imprese nel territorio e svolgere analisi e studi circa l'evoluzione della domanda di formazione;
- catalogare e strutturare l'offerta formativa proposta alle piccole imprese al fine di omogeneizzare la stessa rispondendo alle specifiche domande del mercato;
- promuovere l'adozione di sistemi omogenei di competenze e qualifiche al fine di ottenere tipologie formative simili in territori diversi ma appartenenti alla medesima rete;
- stimolare la nascita di network formativi tra enti di formazione, scuole, università e imprese per favorire lo scambio di *high skills* necessarie per migliorare le performance aziendali ed ottenere una crescita sostenibile;
- elaborare interventi di formazione per diffondere la conoscenza dei Programmi dell'Unione Europea a favore dell'artigianato e delle PMI.

Oltre alla gestione di tutte le edizioni, RAM si è occupata, con il supporto di Poste Motori della trasformazione delle procedure di richiesta e di rendicontazione dell'incentivo dal cartaceo al digitale; ha fornito assistenza al Ministero anche nella fase successiva all'erogazione del contributo alle imprese beneficiarie, con particolare riferimento ad eventuali procedure di accesso agli atti e svincolo delle fidejussioni e ha avviato, su richiesta dello stesso Ministero, l'*assessment* di tutte le edizioni dell'incentivo alla formazione professionale per una valutazione sull'impatto non solo economico dell'incentivo e sugli eventuali correttivi da introdurre ad esso.

4.2.1. I precedenti

L'incentivo alla formazione professionale nel settore dell'autotrasporto è stato istituito con il **D.P.R. n. 83 del 29 maggio 2009** - Regolamento recante modalità di ripartizione e di erogazione del fondo relativo agli incentivi per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto, di cui all'articolo 83 *bis*, comma 28, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133.

Fin dalla 1ª edizione di tale incentivo, il Ministero, attraverso apposite Convenzioni, ha affidato a RAM la gestione operativa dell'istruttoria relativa all'attuazione della misura incentivante ed in particolare:

- collaborazione con il Ministero per la predisposizione delle procedure di accesso ai suddetti incentivi;
- assistenza tecnica al Ministero e ai beneficiari;
- realizzazione della gestione operativa dei provvedimenti, ivi comprese tutte le attività di informatizzazione/archiviazione dei dati, istruttoria, verifica, analisi e comunicazione operativa con i beneficiari, seguendo le indicazioni delle Commissioni preposte alla valutazione delle istanze di ammissione ai benefici ed in collaborazione con gli Uffici preposti;
- assistenza tecnica al Ministero nella fase di chiusura delle attività relative a tali incentivi;
- monitoraggio dell'andamento dei provvedimenti e svolgimento delle relative attività di controllo sulla base delle specifiche segnalate dalla Direzione Generale.

Ogni Convenzione ha durata differente in virtù delle specifiche attività affidate e può prevedere l'accorpamento di più incentivi.

Con il decreto ministeriale che disciplina l'incentivo, è altresì istituita un'apposita Commissione ministeriale che provvede a valutare le attività svolte da RAM tramite periodici Rapporti Operativi.

Tutte le attività di istruttoria e i meccanismi di controllo sono regolate da apposite Procedure Operative approvate dall'Amministrazione. Di seguito si riportano i risultati delle prime tre edizioni degli incentivi alla Formazione professionale gestite dalla RAM.

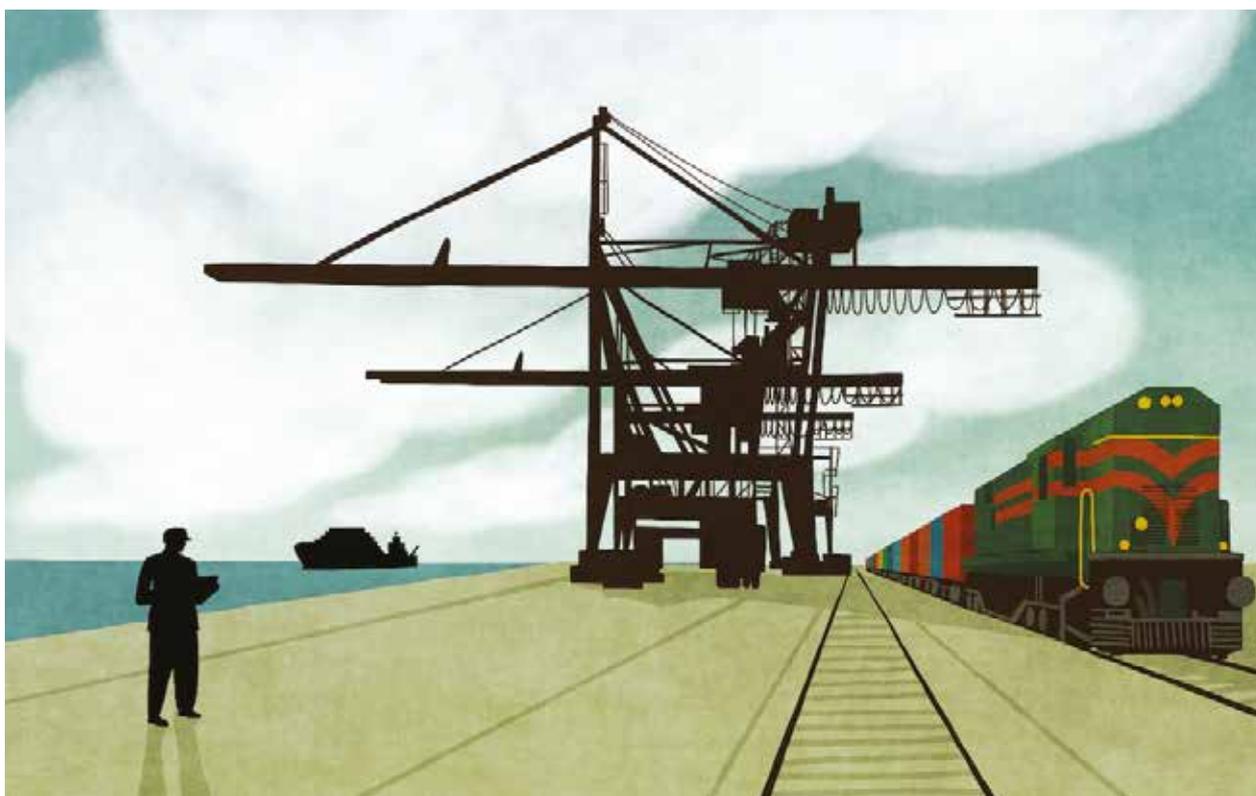
4.2.2. La 4ª Edizione (conclusa)

Con il D.M. n. 119 del 21 marzo 2013, «Modalità per l'erogazione dei contributi a favore delle iniziative per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto» sono stati stanziati € 16.000.000 per la 4ª annualità dell'incentivo. L'Area Service al MIT ha svolto il lavoro di istruttoria sulle n. 509 domande di ammissione al contributo pervenute. Le singole fasi di attività sono state svolte sulla base delle procedure di controllo predisposte dalla RAM ed approvate formalmente dalla Commissione di valutazione.

Inoltre, come richiesto dal Direttore Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, l'Area Service al MIT ha effettuato le attività di controllo in loco sull'effettivo svolgimento dei corsi di formazione.

	<p>Conclusa l'attività di istruttoria l'Area Service al MIT ha supportato il Ministero nelle fasi di chiusura del procedimento amministrativo.</p> <p>RAM ha collaborato con il Ministero e ha svolto funzioni di <i>helpdesk</i> informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.</p>
<p>4.2.3. La 5ª Edizione (in corso)</p>	<p>Con il D.M. n. 283 del 19 giugno 2014 «Modalità per l'erogazione dei contributi a favore delle iniziative per la formazione professionale nel settore dell'auto-transporto» sono stati stanziati € 10.000.000 per questa 5ª annualità dell'incentivo.</p> <p>L'Area Service al MIT ha svolto il lavoro di istruttoria sulle n. 374 domande di ammissione al contributo pervenute. Le singole fasi di attività sono state svolte sulla base delle seguenti procedure di controllo predisposte dalla RAM ed approvate formalmente dalla Commissione di valutazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valutazione di eventuale non ammissibilità delle istanze del 23 ottobre 2014; • procedura operativa per i controlli in loco del 15 dicembre 2014; • valutazione delle rendicontazioni del 23 settembre 2015. <p>Inoltre, come richiesto dal Direttore Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, l'Area Service al MIT ha effettuato le attività di controllo <i>in loco</i> sull'effettivo svolgimento dei corsi di formazione.</p> <p>Conclusa l'attività di istruttoria l'Area Service al MIT ha supportato il Ministero nelle fasi di chiusura del procedimento amministrativo.</p> <p>Si segnala che, in considerazione dell'elevato numero di beneficiari del settore riscontrato negli anni, da questa edizione è stato attivato un codice tributo per consentire alle imprese la possibilità di compensare l'incentivo con le imposte.</p> <p>RAM ha collaborato con il Ministero e svolge funzioni di <i>helpdesk</i> informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.</p>
<p>4.2.4. La 6ª Edizione (in corso)</p>	<p>Con il D.M. n. 261 del 31 luglio 2015 «Modalità per l'erogazione dei contributi a favore delle iniziative per la formazione professionale nel settore dell'auto-transporto» sono stati stanziati € 10.000.000 per questa 6ª annualità dell'incentivo.</p> <p>L'Area Service al MIT ha svolto il lavoro di istruttoria sulle domande di ammissione al contributo pervenute. Le singole fasi di attività sono state svolte sulla base delle seguenti procedure di controllo predisposte da RAM ed approvate formalmente dalla Commissione di valutazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valutazione di eventuale non ammissibilità delle istanze del 18 novembre 2015; • procedura operativa per i controlli in loco del 3 dicembre 2015. <p>Per questa edizione è stata attivata una collaborazione con Poste Motori Spa per l'elaborazione del portale riservato al caricamento delle istanze <i>online</i> e la gestione della rendicontazione dei progetti. Si tratta di una piattaforma <i>online</i>, all'interno del sito del Portale dell'Automobilista, che consente di acquisire tutte le istanze e prevede un meccanismo di filtro e di controllo dei requisiti richiesti dal decreto ministeriale per le imprese beneficiarie.</p> <p>Grazie all'esperienza maturata nel corso della gestione di tutte le edizioni di questo incentivo, l'Area Service al MIT ha elaborato anche i criteri che Poste Motori Spa ha seguito per progettare la Sezione relativa alla fase di rendicontazione <i>online</i> dei corsi. RAM ha ricoperto un ruolo fondamentale in questo processo di informatizzazione dell'incentivo, consentendo all'Amministrazione di abbandonare procedure di gestione delle istanze ormai obsolete.</p>

	<p>Inoltre, anche per questa edizione, come richiesto dal Direttore Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, l'Area Service al MIT ha effettuato le attività di controllo in loco sull'effettivo svolgimento dei corsi di formazione.</p> <p>RAM ha collaborato con il Ministero e svolge funzioni di <i>helpdesk</i> informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.</p>
<p>4.2.5. La 7^a Edizione (in corso)</p>	<p>Con il D.M. n. 208 del 9 settembre 2016 «Modalità per l'erogazione dei contributi a favore delle iniziative per la formazione professionale nel settore dell'autotrasporto» sono stati stanziati € 10.000.000 per questa 7^a annualità dell'incentivo.</p> <p>Anche per questa edizione è stato elaborato un portale riservato al caricamento delle istanze <i>online</i> e la gestione della rendicontazione dei progetti. La piattaforma, che consentirà di acquisire tutte le istanze, è <i>online</i> dal 26 settembre 2016. L'Area Service al MIT ha supportato l'architettura del nuovo portale tenendo in considerazione tutti gli elementi di criticità riscontrati nel corso dell'esperienza relativa alla 6^a annualità al fine di perfezionare ulteriormente l'<i>output</i> finale. Tale aggiornamento ha consentito il definitivo passaggio alla informatizzazione pura della gestione delle pratiche.</p> <p>Il termine per la presentazione delle istanze è stato il 28 ottobre 2016.</p> <p>A completamento di tutte le attività appena descritte, RAM collabora con il Ministero e svolge funzioni di <i>helpdesk</i> informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.</p>
<p>4.2.6. Svincolo delle fideiussioni (in corso)</p>	<p>L'Area Service al MIT fornisce assistenza al Ministero anche nella fase successiva all'erogazione del contributo alle imprese beneficiarie con particolare riferimento ad eventuali procedure di accesso agli atti e svincolo delle fideiussioni. In particolare, in merito a quest'ultima attività (relativa a più del 70% delle istanze annualmente ammissibili), l'Area Service al MIT valuta le singole polizze di fideiussione presentate dai beneficiari per garantire il valore dei costi sostenuti nei piani formativi.</p> <p>La valutazione si basa sui requisiti di forma e sostanza ai fini dell'accettazione: validità, efficacia, corrispondenza degli importi, identità dei beneficiari e durata delle polizze, nonché verifica dell'idoneità della documentazione inviata dalle imprese ai fini dello svincolo delle suddette fideiussioni e predisposizione di una relazione di sintesi alla Commissione MIT la quale espleta la procedura di svincolo.</p>
<p>4.2.7. Assessment incentivo Formazione professionale (in corso)</p>	<p>Con l'Atto Attuativo prot. 161 del 30 settembre 2015 il Ministero ha richiesto a RAM di produrre l'<i>assessment</i> di tutte le edizioni dell'incentivo alla formazione professionale. L'Area Service al MIT sta provvedendo alla raccolta ed analisi dei dati al fine di fornire una valutazione dell'impatto con rilevazione delle caratteristiche delle imprese richiedenti e classificazione per dimensione d'impresa, tipologia dei contenuti formativi, tipologia della qualifica dei discenti coinvolti, obiettivi complessivi dei corsi svolti, entità del contributo erogato, eventuale sondaggio sul gradimento e sugli obiettivi conseguiti. L'obiettivo finale è la valutazione sull'impatto non solo economico dell'incentivo sugli eventuali disallineamenti con le finalità dei decreti, sul livello di disseminazione raggiunto dai corsi di formazione, sui possibili correttivi da suggerire al legislatore; l'ideazione e la realizzazione di un <i>database</i> delle istanze e la classificazione dei beneficiari, la classificazione delle casistiche delle criticità rilevabili nel corso delle istruttorie; l'elaborazione a livello statistico dello <i>share</i> delle imprese aderenti nonché dei soggetti attuatori coinvolti; l'elaborazio-</p>



ne del profilo *target* dei destinatari dei progetti di formazione; l'individuazione attraverso il metodo della *swot analysis* di criticità, dispersione di risorse pubbliche e correttivi per l'efficientamento dell'allocazione della spesa per minimizzare gli impatti negativi eventualmente riscontrati o potenziali anche alla luce dell'elaborazione dei risultati della rilevazione (del tipo sondaggio o gradimento).

■ 4.3. Gli incentivi agli investimenti nel settore dell'autotrasporto

Ai sensi delle Convenzioni stipulate con il MIT, nel triennio 2014-2016, RAM si è occupata della gestione operativa dell'incentivo agli investimenti nel settore dell'autotrasporto, relativamente alla sua 2ª e 3ª edizione (quest'ultima *online* ed ancora corso).

L'incentivo è rivolto all'acquisto di veicoli, semirimorchi, rimorchi o casse mobili per promuovere il rinnovo e l'adeguamento tecnologico del parco mezzi circolante, favorendo la diffusione dei mezzi a trazione alternativa più eco-sostenibili e l'intermodalità strada-ferro e strada-mare ed è diretto alle imprese di autotrasporto di merci attive sul territorio italiano, regolarmente iscritte al Registro elettronico nazionale e all'Albo degli autotrasportatori di cose per conto di terzi.

4.3.1. La 2ª Edizione

Il D.M. n. 322 del 29 settembre 2015 ha istituito la 2ª edizione dell'incentivo agli Investimenti nel settore dell'autotrasporto – per la prima volta affidato a RAM – diretto a finanziare investimenti in determinate tipologie di beni al fine di favorire l'aumento degli standard qualitativi ed ambientali nel settore. La tipologia di investimenti incentivata è relativa a:

- l'acquisto di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas CNG o LNG;
- l'acquisizione di semirimorchi dotati di dispositivi innovativi non ancora obbligatori;
- l'acquisizione di container e casse mobili per incrementare l'utilizzo di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro.

Le risorse destinate a questi incentivi ammontano complessivamente ad € 15.000.000 sino ad un massimo di € 400.000 per ogni impresa beneficiaria. Inoltre, con il Decreto Dirigenziale 21 ottobre 2015 n. 175, del Direttore della Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, sono state emanate le disposizioni attuative per la gestione delle istruttorie in capo a RAM e successivamente, con Decreto 12 novembre 2015 n. 20835, è stata nominata la Commissione per la verifica e la validazione dell'istruttoria delle istanze espletate da RAM.

Il periodo di ammissibilità delle spese è compreso tra il 5 novembre 2015 ed il 31 marzo 2016 in quanto il meccanismo del contributo prevede il rimborso delle spese effettivamente sostenute e debitamente comprovate entro il suddetto arco temporale.

Il 31 marzo 2016 sono scaduti i termini per la presentazione delle istanze.

Le istanze pervenute sono n. 595. RAM ha provveduto ad acquisire la suddetta documentazione e ad effettuare la relativa protocollazione.

Al fine di effettuare le verifiche preliminari previste dalla Procedura operativa (già approvata dal MIT), tutte le domande di ammissione al contributo sono state inserite all'interno del *software* «Gestionale Investimenti» appositamente elaborato da RAM. Le istruttorie sulle istanze pervenute sono state ultimate entro il mese di settembre 2016.

RAM collabora con il Ministero e svolge funzioni di *helpdesk* informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.

4.3.2. La 3^a Edizione (in corso)

Con il D.M. n. 243 del 19 luglio 2016 è stata istituita la 3^a edizione dell'incentivo agli Investimenti nel settore dell'autotrasporto.

La tipologia di investimenti incentivata è relativa a:

- l'acquisto di veicoli industriali a motorizzazione alternativa a gas CNG o LNG o elettrica (*full electric*);
- la radiazione per rottamazione o per esportazione al di fuori dell'UE di veicoli per il trasporto merci obsoleti ed il contestuale acquisto di veicoli rispondenti alla normativa Euro VI;
- l'acquisizione di semirimorchi dotati di dispositivi innovativi non ancora obbligatori;
- l'acquisizione di container e casse mobili (nel numero minimo di 8) e di un rimorchio o semirimorchio per incrementare l'utilizzo di differenti modalità di trasporto in combinazione fra loro.

Le risorse destinate a questi incentivi ammontano complessivamente ad € 25.000.000 sino ad un massimo di € 600.000 per ogni impresa beneficiaria. Inoltre con il Decreto del Direttore della Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità, D.D. n. 111 del 7 settembre 2016 sono state emanate le disposizioni attuative per la gestione delle istruttorie in capo a RAM. Successivamente sarà nominata la Commissione per la verifica e la validazione dell'istruttoria delle istanze espletate da RAM.

Per questa edizione è stata attivata una collaborazione con Poste Motori Spa per l'elaborazione del portale riservato al caricamento delle istanze *online*. Si tratta di una piattaforma *online*, all'interno del sito del Portale dell'Automobilista, che consente di acquisire tutte le istanze e prevede un meccanismo di

filtro e di controllo dei requisiti richiesti dal decreto ministeriale per le imprese beneficiarie.

Il periodo di ammissibilità delle spese è compreso tra il 16 settembre 2016 ed il 15 aprile 2017 in quanto il meccanismo del contributo prevede il rimborso delle spese effettivamente sostenute e debitamente comprovate entro il suddetto arco temporale.

Il 15 aprile 2017 è il termine previsto per la presentazione delle domande di accesso al contributo.

RAM collabora con il Ministero e svolge funzioni di *helpdesk* informativo tramite servizio telefonico attivo da lunedì a venerdì dalle ore 9.30 alle ore 13.30 e servizio di risposta ai quesiti via posta elettronica.

■ 4.4. L'elaborazione di nuove misure incentivanti (Marebonus e Ferrobonus)

Recenti dati sulle quote di trasporto merci (Conto Nazionale Trasporti 2013-2014) confermano come l'Italia sia caratterizzata da uno squilibrio modale verso la rete stradale al di sopra della media europea (56,5% a fronte di una media europea del 45%).

Il PSNPL rappresenta una programmatica risposta alla rilevazione di questa criticità con l'obiettivo di perseguire una strategia di potenziamento degli *hub* logistici e portuali, in particolare volta a riequilibrare le scelte intermodali di trasporto di tutto il sistema della catena logistica.

Con la Legge di Stabilità 2016, al fine di perseguire questa visione, sono stati introdotti per tre anni il Ferrobonus e il Marebonus, ossia i contributi per le imprese che utilizzano le Autostrade del Mare e la ferrovia per trasportare le merci.

Il contributo per il trasporto combinato strada-rotaia ha ottenuto 60 milioni per il triennio 2016-2018 (20 milioni per ciascun anno) ed è destinato ai servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo o in partenza dai nodi logistici e portuali. Il testo prevede che, sempre per il combinato strada-rotaia, si possa destinare una parte delle risorse che sono già state stanziare dalla Legge di Stabilità 2015 per l'autotrasporto. In pratica, i 250 milioni di euro l'anno resi strutturali nel 2015.

Il Marebonus ha invece una dotazione complessiva pari a 138,3 milioni di euro suddivisi nelle tre annualità del medesimo triennio e rispettivamente, per il 2016, di 45,4 milioni di euro, per il 2017 44,1 milioni e per il 2018 48,9 milioni.

Entrambi si pongono come meccanismi per lo sviluppo ed il rafforzamento dell'intermodalità intesa come volano per il sistema logistico ed operano sinergicamente incentivando l'uso di modi di trasporto delle merci più efficienti ed economicamente più sostenibili, favorendo il rafforzamento della catena logistica, garantendo maggiore accesso ai servizi intermodali ed una riduzione dei costi di esercizio per operatori ed utenti finali, riducendo sensibilmente inquinamento ambientale e acustico e limitando i costi sociali delle incidentalità e del congestionamento stradale.

Da un lato, il sostegno al trasporto combinato ferro-strada finalizzato allo *shift* modale, tende a spostare il traffico delle merci dalla rete

stradale a quella ferroviaria incentivando l'uso del trasporto intermodale e del trasporto trasbordato da e verso nodi logistici ed interporti italiani, attraverso un incentivo rivolto alle imprese committenti di servizi ferroviari ed agli operatori multimodali ferroviari. Secondo la misura ipotizzata gli aiuti saranno diretti alle imprese che commissionano treni ovvero agli operatori del trasporto combinato (MTO) europei con l'obiettivo di ottenere, da un lato, un determinato impatto ambientale/riduzione di costo sociale della mobilità complessivo e contestuale riduzione di emissioni di CO2 e, dall'altro, spostare traffico merci dalla strada alla ferrovia. Tale obiettivo, determinato sulla base della considerazione congiunta dei flussi di traffico stradale e ferroviario esistenti/potenziati e dei connessi livelli di inquinamento ambientale e, più in generale, di costo sociale per la collettività, sarà declinato in «unità da incentivare» identificabili in treni completi.

Dall'altro il sostegno alle Autostrade del Mare è finalizzato a favorire l'istituzione di nuovi servizi di trasporto marittimo Ro-Ro e Ro-Pax o il miglioramento di quelli esistenti su rotte in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in Italia o negli Stati membri dell'Unione Europea o dello Spazio Economico Europeo, attraverso un incentivo rivolto alle imprese armatrici per favorire la scelta intermodale degli autotrasportatori. L'obiettivo è di ottenere un determinato impatto ambientale/riduzione di costo sociale della mobilità complessivo sulle rotte di Autostrade del Mare esercitate nell'ambito del territorio italiano, determinato sulla base della considerazione congiunta dei flussi di traffico stradale e marittimo esistenti/potenziati e dei connessi livelli di inquinamento ambientale e, più in generale, di costo sociale per la collettività.

Dal punto di vista ambientale, 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 al trasporto ferroviario e oltre 8 volte maggiore rispetto al trasporto marittimo considerando mezzi stradali con un carico netto di 17,1 tonnellate.

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 di euro all'anno. Per il Marebonus invece le previsioni di sottrazione di km alla rete stradale è pari a più di 660 milioni di unità di trasporto imbarcate, con uno sviluppo complessivo di più di 25 milioni di metri lineari utilizzabili per il trasporto merci equivalenti a più di 330 milioni di euro l'anno in esternalità risparmiate.

RAM ha supportato il MIT nella stesura delle bozze dei Decreti nonché nella elaborazione dei documenti di accompagnamento per la notifica ufficiale alla Commissione Europea nell'alveo della Comunicazione sugli aiuti di stato alle imprese ferroviarie COM C(2008) 184 e della Comunicazione sui trasporti marittimi COM C(2004) 43.

Allo stato attuale per i due decreti si è in attesa di ricevere formale accettazione da parte della DG Competition e, nelle more della decisione finale, si sta prevedendo un'ipotesi di rimodulazione del periodo di incentivazione con lo slittamento di una annualità ridefinendo così il triennio di incentivazione a partire dal 2017 e sino al 2019.

4.5. Il Piano formativo al Ministero

Ai sensi della Convenzione stipulata con il MIT, l'Area Service al MIT si occupa dell'attività di formazione del personale della Direzione Generale per i porti. Tale attività di formazione assume, per il Ministero, valore strategico al fine di incrementare la preparazione del personale addetto a *target* di qualificazione corrispondenti alle attività e procedure dell'Unione Europea promuovendo, così, un accrescimento dei livelli di efficienza ed efficacia dell'attività amministrativa dedicata.

4.5.1. La 1ª Edizione (conclusa)

Sulla base di quanto previsto dall'Atto Attuativo della Convenzione prot. 136 del 4 aprile 2014 stipulata tra il Ministero e RAM, quest'ultima si è occupata dell'ideazione e realizzazione di un Corso base in europrogettazione finalizzato a fornire a funzionari, dirigenti ministeriali e personale impiegato, le competenze di base in materia di fondi comunitari con particolare riferimento ai temi di competenza, ovvero infrastrutture e trasporti, soprattutto marittimi. L'argomento è stato affrontato nell'ottica di una più ampia visione di insieme delle principali caratteristiche e problematiche inerenti i fondi comunitari, nonché con un approfondimento di elementi di base della lingua inglese specifici per l'europrogettazione.

Il corso, che ha visto la partecipazione di 26 discenti, ha avuto inizio ad ottobre ed è terminato a dicembre 2015 per una durata complessiva di 36 ore suddivise in 5 moduli formativi.

Al termine del corso è stato realizzato un questionario di gradimento e svolta una verifica globale al fine di rilasciare i rispettivi attestati di partecipazione ai discenti.

Oltre al personale interno di RAM, coinvolto direttamente nella docenza e segreteria del corso, sono stati coinvolti esperti del settore.

4.5.2. La 2ª Edizione (in corso)

Dopo il successo della 1ª edizione, svolta nell'anno 2015, la 2ª edizione del Corso sarà finalizzata a fornire a funzionari, dirigenti ministeriali e personale impiegato le competenze di base nelle seguenti materie:

- Europrogettazione (2ª Edizione);
- Europrogettazione - Analisi Bilanci;
- Europrogettazione - *Grant Agreement*;
- Europrogettazione - Affidamenti esterni.

Sono in corso riunioni periodiche al fine di predisporre i calendari dei suddetti corsi.

5. Una struttura agile, funzionale, economica e trasparente

■ 5.1. Di fronte ai nuovi impegni

Un nuovo quadro di impegni strategici si profilava alla fine del 2014 all'orizzonte del nuovo Consiglio d'Amministrazione di RAM. Le azioni da fornire a supporto del MIT nell'elaborazione e, successivamente, nell'attuazione del PSNPL e le attività conseguenti alla nuova visione del Mediterraneo che prendeva corpo, richiedendo una più intensa partecipazione ai tavoli istituzionali e alla progettazione europea richiedevano una profonda trasformazione della struttura della Società.

Va ricordato peraltro, che al momento in cui furono avviate le azioni per l'elaborazione del PSNPL, RAM limitava strettamente la propria attività a pochi progetti europei, alle istruttorie per l'erogazione degli incentivi alle aziende di trasporto che aderivano al programma Ferrobonus e agli incentivi per investimenti nel settore dell'autotrasporto e per la formazione disponendo di un solo dipendente e di un ristretto numero di collaboratori e operando in un protratto clima di incertezza, anche alla luce della normativa sulla *spending review* da poco varata dal Governo.

In tale situazione obiettivo prioritario del nuovo Consiglio d'Amministrazione di RAM – insediatosi il 19 settembre 2014 – è stato **l'avviamento di una ristrutturazione aziendale che trasformasse la Società in un'organizzazione funzionale all'attuazione – per le materie di competenza – del PSNPL.**

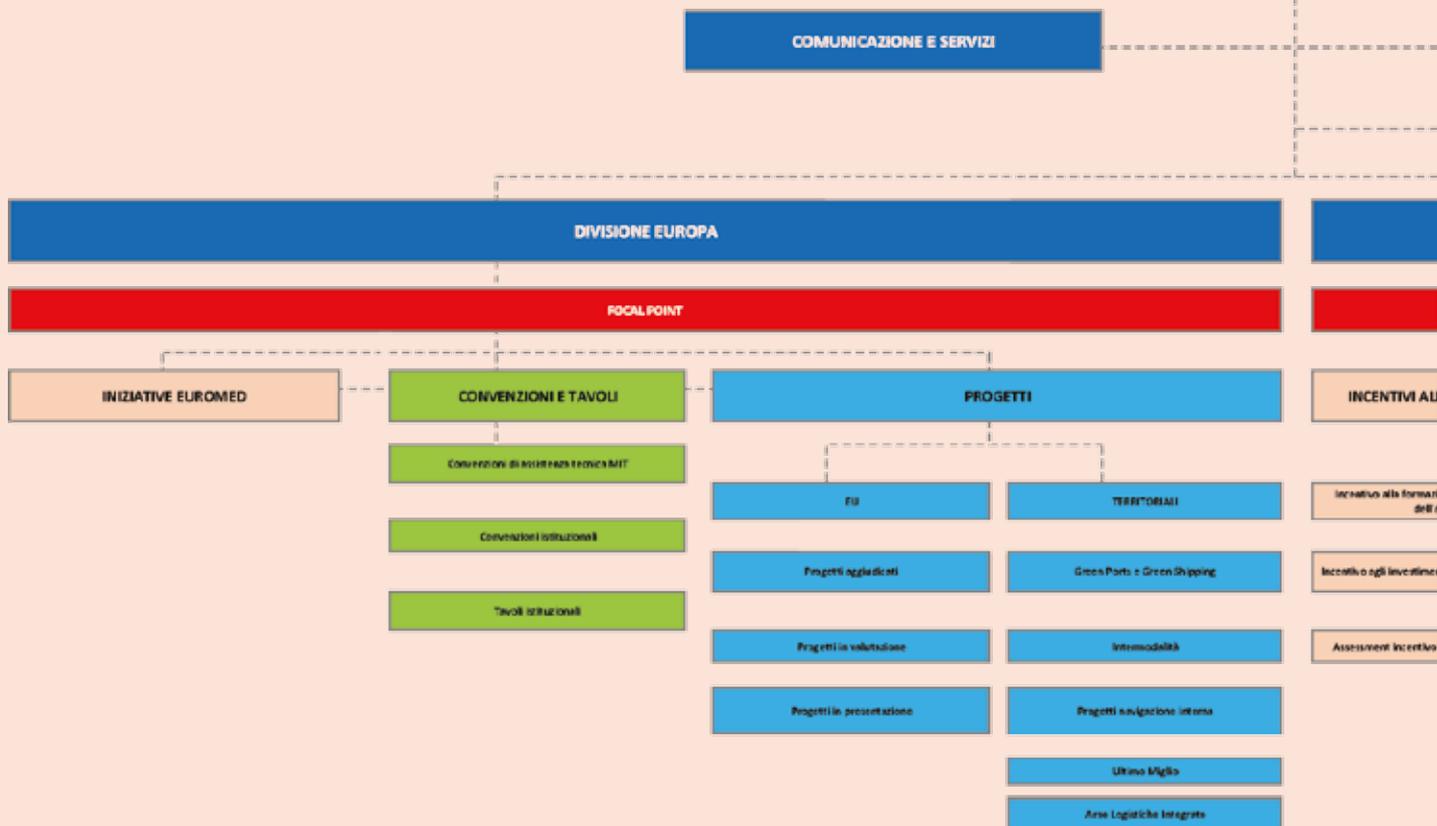
■ 5.2. Il trasferimento al Ministero

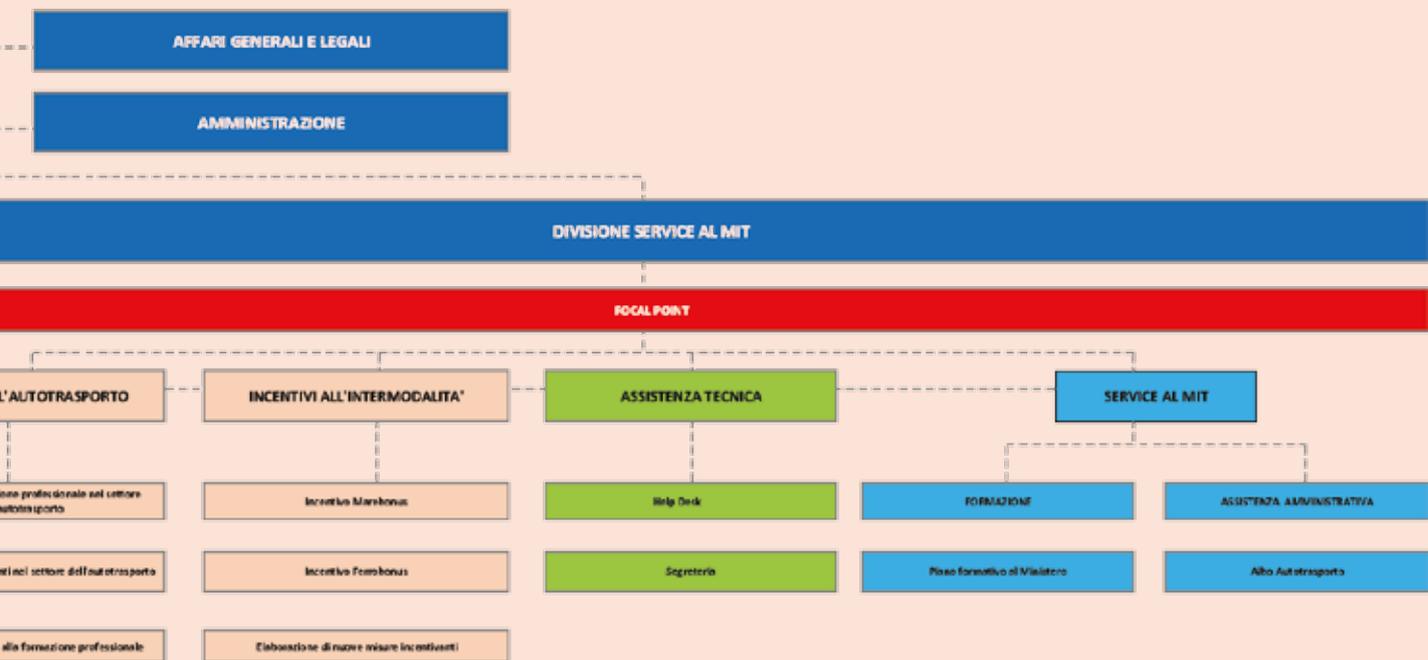
In primo luogo è stata stipulata **un'apposita Convenzione fra MIT e RAM, grazie alla quale la Società ha potuto finalmente trasferirsi definitivamente, già nel gennaio 2015, presso i locali del Ministero,** in via Nomentana 2. In questo modo si è raggiunto il duplice obiettivo di un significativo contenimento dei costi aziendali e di una migliore capacità di sinergie operative con gli uffici ministeriali di riferimento: nel triennio 2014-2016, infatti, i rapporti con il MIT sono stati caratterizzati da un'assidua e crescente cooperazione, condotta principalmente attraverso contatti diretti e immediati con le Direzioni Generali coinvolte.

■ 5.3. I due pilastri della struttura aziendale: il personale a tempo indeterminato e l'*outsourcing* strategico

È stato così possibile, in un quadro di maggiore compatibilità economica, adeguare le unità lavorative alle necessità operative della Società, compatibilmente con quanto previsto ai commi 563 e 564 della Legge di Stabilità per l'anno 2014 e avvalendosi delle nuove norme intro-

ReteAutostrada Mediterranea





dotte dal Governo nel *Jobs Act*, attraverso una procedura di selezione del personale, conclusasi nel luglio 2015 **con la sottoscrizione di 12 contratti di lavoro a tempo indeterminato. La Società per la prima volta ha così potuto disporre di un organico certo e strutturale.** L'inquadramento delle 12 posizioni riguardano, infatti, un Responsabile dei Servizi alla Committenza; un Responsabile della Progettazione Europea; un Responsabile degli Affari Generali, Societari e Legali; un Responsabile della Programmazione; tre Addetti ai Servizi alla Committenza; un Addetto alla Programmazione; un Addetto al Supporto Gestionale alla Programmazione Europea; un Addetto al Supporto Economico alla programmazione Europea; un Addetto alla Comunicazione e Servizi; uno Specialista tecnico per i servizi alla Committenza.

È stato in un secondo tempo possibile anche un ulteriore consolidamento della struttura aziendale: con decorrenza gennaio 2016, è stato infatti prorogato di 12 mesi il contratto di assunzione a tempo determinato di tre risorse, in coerenza con le attività previste dall'Atto Attuativo stipulato in data 30 settembre 2015.

RAM ha inoltre la necessità di avvalersi di competenze specifiche a supporto della propria organizzazione da dedicare a progetti distinti e per periodi limitati di tempo. Gli esperti, di volta in volta selezionati, collaborano con RAM e facilitano la condivisione di conoscenze specifiche e di elevato contenuto tecnico.

RAM collabora, infatti, con Università, istituti di ricerca, società di consulenza specializzate in ambito trasportistico e logistico e, per il personale interno, queste sono alcune fra le preziose occasioni di dialogo e confronto.

RAM ha una *vision* diversa dell'*outsourcing* che diviene, quindi, una scelta decisiva per lo stesso *core business* della Società.

■ 5.4. Il Piano Anticorruzione e il Piano Trasparenza

Parallelamente alla crescita delle attività e delle dimensioni societarie, RAM ha inoltre provveduto, già nel primo semestre del 2015, nel rispetto delle principali normative in materia, ad adottare sia **i modelli organizzativi previsti dal Decreto legislativo 231/01, in materia di «Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica», sia il Piano triennale Anticorruzione e Trasparenza**, anche mettendo *online* sul sito istituzionale della Società, una nuova area denominata «Società Trasparente».

La Società ha intrapreso un percorso progettuale finalizzato all'aggiornamento delle procedure vigenti e, nel secondo semestre 2015, sono state portate a termine le attività di aggiornamento della «Procedura acquisti beni e servizi» e della «Procedura rimborsi spese per viaggi e trasferte e spese di rappresentanza», oltre la redazione della nuova «Procedura per la gestione dei pagamenti».

Per l'attuazione e *compliance* alla normativa vigente, a dicembre 2015 RAM ha, infine, nominato l'Organismo di Vigilanza monocratico che ha avviato immediatamente l'analisi ed il controllo della gestione della Società.

Nell'ambito di tali attività societarie, a seguito dell'entrata in vigore del decreto legislativo 18 aprile 2016, recante il nuovo Codice dei contratti pubblici, RAM ha attivato le attività connesse all'aggiornamento del Regolamento acquisti e, in coerenza con le linee guida dell'Autorità Nazionale Anti Corruzione, la Società ha rivolto rinnovata attenzione alla qualità degli operatori economici.

■ 5.5. La comunicazione a 360 gradi

La nuova dimensione e il nuovo ruolo assunto da RAM, soprattutto in funzione di supporto dell'attuazione del PSNPL, hanno suggerito di **rilanciare la Società anche a livello mediatico, sia in termini di visibilità propria per accentuare la funzione di collegamento e di servizio e per ampliare ulteriormente il suo orizzonte operativo, sia in termini di miglioramento complessivo della comunicazione** per diffondere alla platea più vasta possibile i progetti, i risultati e le iniziative volti alla promozione del settore delle Autostrade del Mare e, più in generale, dell'intero «Sistema Mare».

Al fine di raggiungere tali obiettivi, è stato individuato per l'Area Comunicazione un percorso che facesse ampio ricorso agli strumenti offerti dalla tecnologia, dal portale *web* ai *social network*, senza tuttavia rinunciare agli strumenti tradizionali, dalla documentazione cartacea a quella video, fino alla convegnistica, che costituisce da sempre un momento comunicativo di grande coinvolgimento per gli operatori, perché aperto al confronto delle proposte e delle posizioni.

Quattro convegni, in particolare, caratterizzano quest'ultimo periodo: il «1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica» (Bari, 27 aprile 2016), «L'Italia tra i corridoi europei e il Mediterraneo - *Naples Shipping Week 2016*» (Napoli, 1° luglio 2016), «Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano» in collaborazione della Commissione Europea (Roma, 9 novembre 2016) e «Connecting the Planet, Energy for the Future-Emirates Camp», che si svolgerà negli Emirati Arabi Uniti nel mese di dicembre 2016.

L'intero percorso, pur partendo dall'Area Comunicazione, ha coinvolto l'intera struttura ed è stato impostato alla luce di un necessario coordinamento con i piani di disseminazione di tutti i progetti europei di cui RAM è *partner o implementing body*.

5.5.1. Un partner per le attività di media relations

Al fine di accrescere la visibilità della Società e delle sue attività attraverso l'utilizzo di diversi canali di comunicazione, RAM ha selezionato, ad esito di un'indagine di mercato formale un partner esterno che avrà, fino al 31 dicembre, il compito di supportare l'Area Comunicazione nelle attività di media relations. Tra le attività condotte dal Partner rientrano, a titolo esemplificativo: il monitoraggio e la valutazione quotidiana della rassegna stampa e delle altre fonti informative al fine di individuare occasioni di visibilità positive; la definizione dei contenuti e una strategia di comunicazione; l'organizzazione di conferenze stampa, *press briefing*, incontri *one to one* e interviste; la diffusione di comunicati stampa; l'avvio di *account* aziendali su alcuni *social network* (*Twitter* e *Telegram*).

5.5.2. Un nuovo portale web	<p>Dal 26 aprile 2016 è online la nuova versione del portale www.ramspa.it, frutto di un completo <i>restyling</i> sia da un punto di vista grafico e contenutistico che strutturale e tecnico.</p> <p>La nuova struttura del sito, che lo ha reso più intuitivo e facilmente navigabile, è stata corredata di un <i>set</i> di illustrazioni disegnate ad hoc e di una mappa interattiva, pubblicata in <i>homepage</i>, che raffigura le Autostrade del Mare ed i quattro Corridoi TEN che attraversano l'Italia. Grazie a quest'ultimo strumento l'utente può, con estrema facilità, esplorare e conoscere le informazioni utili su rotte e Corridoi.</p> <p>Con lo scopo di accogliere e descrivere tutte le attività societarie, i contenuti sono stati interamente rivisti e completati e, in questo ambito, particolare attenzione è stata posta ai nuovi adempimenti previsti dalla normativa nazionale in materia di trasparenza dei dati e alle linee guida per i siti <i>web</i> delle Pubbliche Amministrazioni dettate dall'Agenzia per l'Italia Digitale.</p>
5.5.3. Una nuova brochure	<p>Una nuova <i>brochure</i> istituzionale è stata realizzata partendo dal presupposto che, per descrivere sinteticamente le attività di RAM e presentarle ai diversi interlocutori, essa dovesse rispondere a tre semplici domande: chi è RAM? cosa fa? in quale contesto opera?</p> <p>La brochure, i cui testi sono stati redatti in lingua italiana e inglese, è ora disponibile sia nella versione cartacea che digitale.</p> <p>Per garantire un'immagine coordinata con il sito <i>web</i>, la <i>brochure</i> è stata progettata con le medesime immagini.</p>
5.5.4. La presenza sui Social Network	<p>Con l'obiettivo di fornire agli operatori e a tutti gli <i>stakeholder</i> di RAM e del Sistema Mare nuovi canali di informazione sulla Società e i suoi progetti, inerenti lo sviluppo delle Autostrade del Mare e del settore nel suo complesso, anche RAM è presente su due dei principali <i>Social Network</i>.</p> <p>Sono attivi, infatti, rispettivamente dal 21 settembre e dal 4 ottobre, gli account societari Twitter (@RAM_Spa) e Telegram (https://telegram.me/ram_spa), la nuova app di messaggistica istantanea.</p> <p>L'utilizzo di questi strumenti permetterà di acquisire numerosi nuovi contatti e di pubblicare notizie e <i>news</i> in tempo reale.</p>
5.5.5. La convegnoistica: quattro eventi	<p>4 eventi – due già svolti, due in programma – concentrati nell'ultima fase del biennio, hanno caratterizzato l'attività comunicativa di RAM nel settore della convegnoistica:</p> <hr/> <p>5.5.5.1. 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica</p> <p><i>Bari, 27 aprile 2016</i></p> <p>Il 1° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, promosso e organizzato da RAM in collaborazione con il MIT si è posto l'obiettivo – peraltro pienamente raggiunto – di fare il punto sui principali provvedimenti adottati dal Governo in tema di rilancio della competitività del Sistema Mare, ed in relazione alla fase attuativa del PSNPL.</p> <p>La giornata, apertasi con un'intervista al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, è proseguita con l'illustrazione dei singoli provvedimenti adottati dal Governo, e con l'intervento dei principali <i>player</i> italiani della filiera del trasporto e della logistica.</p> <p>Il Convegno, che ha visto la presenza di oltre 350 ospiti, si è posto come il primo di una serie di appuntamenti che riuniranno i principali attori nazionali ed internazionali della portualità e della logistica, dando vita ad un luogo di discussione e di approfondimento strutturato su uno dei grandi <i>asset</i> della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.</p>

5.5.5.2. *L'Italia tra i corridoi europei e il Mediterraneo - Naples Shipping Week 2016*

Napoli, 1° luglio 2016

Partner istituzionale dell'importante manifestazione interamente dedicata allo *shipping*, RAM è stata protagonista del Convegno «L'Italia tra i Corridoi Europei e il Mediterraneo», organizzato nell'ambito della *Main Conference Port & Shipping Tech*.

La prima parte del Convegno è stata aperta e moderata dal Presidente di RAM, Antonio Cancian, il quale ha focalizzato la sua attenzione sul tema delle reti europee, della loro connessione marittima e sul concetto che una completa «conoscenza» del Mediterraneo, intesa come l'insieme di progetti, programmi e attori coinvolti, sia il fattore chiave dello sviluppo dell'economia di questa rilevante area geografica.

Dopo l'intervento del Ministro Delrio si è aperta poi la tavola rotonda, moderata dal direttore di *Ship2Shore*, Angelo Scorza, dal titolo «La costruzione del dialogo Panmediterraneo: i principali stakeholder e le politiche di sviluppo per un sistema integrato di trasporti e logistica».

L'evento è stato, inoltre, occasione per celebrare la firma del Protocollo d'intesa tra RAM e la *Escola Europea de Short Sea Shipping* volto a promuovere congiuntamente attività e progetti di formazione nel settore del trasporto marittimo e dell'intermodalità.

5.5.5.3. *Le opportunità di finanziamento per il settore portuale e logistico italiano*

Roma, 9 novembre 2016

RAM sta organizzando, con gli uffici del Gabinetto del Ministro, il workshop «Le opportunità di finanziamento per il sistema portuale e logistico italiano» in collaborazione con la Commissione Europea.

La giornata avrà l'obiettivo di essere un concreto supporto agli operatori del settore della portualità e della logistica, dotandoli di un **vademecum operativo** sulle forme di finanziamento disponibili per lo sviluppo di progetti integrati e sulle modalità di accesso e riunirà i principali interlocutori sul tema dei fondi disponibili per il settore portuale e della logistica. L'evento avrà un taglio innovativo: agli speech dei relatori si affiancheranno, infatti, alcuni momenti di dialogo e *brainstorming*, mentre esperti provenienti da Commissione Europea, Banca Europea degli Investimenti e Cassa Depositi e Prestiti saranno disponibili per un confronto nelle sessioni dedicate alle Q&A.

L'evento, moderato dal Presidente di RAM, Antonio Cancian, si aprirà con alcuni *key notes speech* per proseguire con una sessione dedicata allo stato dell'arte in Italia e in Europa delle politiche dei trasporti; i relatori della Commissione Europea offriranno poi una panoramica sulle diverse forme di finanziamento a disposizione, con un focus sulle modalità per accedere ai fondi CEF e al *blending* finanziario, sui Fondi strutturali e di investimento europei tra cui il PON I&R e su quelli connessi al Programma Horizon 2020. La seconda parte della mattinata punterà infine i riflettori sul Fondo EFSI, con la presentazione delle attività svolte dalla *task force* attivata presso il Ministero dell'Economia e delle Finanze, in sinergia con il MIT. Rappresentanti della Banca Europea degli Investimenti e della Cassa Depositi e Prestiti illustreranno le opportunità di finanziamento da loro messe a disposizione.

L'agenda della mattina chiuderà con esempi di progetti di successo nell'ambito dei trasporti realizzati in Europa grazie al *blending* tra finanziamenti EFSI e CEF.

5.5.5.4. *Connecting the Planet, Energy for the Future*

Emirati Arabi Uniti, 11-14 dicembre 2016

L'importanza che ha lo sviluppo di un corridoio di collegamento tra il Golfo Persico ed il Mediterraneo quali due punti di contatto per il continente Europa, è il presupposto in base al quale RAM, vuole definire prossimamente una missione internazionale.

La manifestazione si propone di porre l'accento sul ruolo chiave ricoperto dal Sistema Italia come modello di trasporto efficiente e sostenibile nel quadro di strategie transnazionali riguardanti le infrastrutture energetiche, di comunicazione e di trasporto.

Il nostro sistema di trasporti nazionale, infatti, ed in particolare quello marittimo, ha già adottato degli approcci innovativi di sviluppo orientati alla sinergia tra i diversi *player* e l'evento permetterebbe di condividere, con i partner del Golfo, la nostra idea di trasporto via mare e le nostre eccellenze tecnologiche recependo i loro interessi e nuove opportunità di *business*.

La sfida per il Sistema Italia sarà, quindi, quella di confrontarsi su strategie comuni per il trasporto intermodale di merci al fine di immaginare la costruzione di un nuovo corridoio tra Mediterraneo e Golfo Persico che valorizzi nuove economie e rotte commerciali.

5.5.6. *Un video per la Riforma*

In qualità di braccio operativo del MIT e, dunque, di supporto all'attuazione del PSNPL, RAM sta supportando il Ministero nella realizzazione di un video che rappresenti le principali novità introdotte dal Decreto legislativo n. 169/2016 relativo alla riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità Portuali.

Il progetto, in corso di definizione, si pone l'obiettivo di far comprendere come la riforma in atto, importantissimo tassello del più ampio PSNPL, contribuisca a rendere più competitivo il sistema della portualità italiana.

Ad oggi, pertanto, il processo di ristrutturazione organizzativa aziendale può dirsi pienamente avviato e RAM costituisce ormai uno strumento snello ed efficiente, improntato ai criteri di agilità, funzionalità, economicità e trasparenza, in grado di affiancare le strutture del MIT e fornire loro supporto adeguato per l'attuazione del PSNPL.

6. Le potenzialità e le prospettive

■ 6.1. L'implementazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Conclusa la sua fase di elaborazione programmatica, il PSNPL è entrato ormai in quella di attuazione delle azioni previste. Per definizione ogni strumento di pianificazione non può essere considerato il ritratto statico di un obiettivo immobile da raggiungere con modalità certi e tempi prefissati. La pianificazione nel settore dei trasporti è ancor più suscettibile di adeguamenti alle mutate condizioni sociali ed economiche che si determinano sul territorio.

Fin dalla sua prima elaborazione, nel 1986, la pianificazione nel settore dei trasporti fu definita e considerata un «piano processo», da perseguire con determinazione, ma anche da aggiornare continuamente in funzione delle modificazioni dei dati inizialmente considerati e delle opportunità che sopraggiungono nel quadro di riferimento.

Si tratta di un impegno rilevante che richiede una partecipazione intensa di tutti i soggetti meglio qualificati per esperienze e competenze nel settore oggetto della pianificazione. **RAM potrà interpretare un ruolo di supporto operativo costante ed efficace**, grazie sia all'esperienza acquisita e alle competenze maturate nella fase di elaborazione del Piano, sia al supporto offerto al MIT nell'attuazione dello stesso, sia all'oggetto specifico della sua *mission* istituzionale.

■ 6.2. La Conferenza Nazionale delle Autorità di Sistema Portuale

Strumento centrale per l'attuazione del PSNPL, proprio in questa sua lettura di «piano processo», è la Conferenza Nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale prevista dal D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, che ha provveduto alla «riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali». Essa ha il compito – secondo quanto detta l'art. 14 – di «coordinare e armonizzare, a livello nazionale, le scelte strategiche che attengono i grandi investimenti infrastrutturali, le scelte di pianificazione urbanistica in ambito portuale, le strategie di attuazione delle politiche concessorie del demanio marittimo, nonché le strategie di *marketing* e promozione sui mercati internazionali del sistema portuale nazionale, operando, altresì, la verifica dei piani di sviluppo portuale, attraverso specifiche relazioni predisposte dalle singole Autorità di Sistema Portuale».

Tale Conferenza, che dovrà operare sotto la presidenza del Ministro, nonché proprio per il rilevante compito assegnatogli avrà bisogno di avvalersi di competenze qualificate. La stessa legge, del resto, prevede

allo stesso articolo 14 che «il Ministro, con proprio decreto, può nominare un esperto, avente comprovata esperienza e qualificazione professionali nei settori dell'economia dei trasporti e portuale, con compiti di supporto. L'esperto, nello svolgimento delle sue funzioni, può avvalersi dei competenti uffici del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti».

All'interno dell'amministrazione, RAM ha i requisiti necessari per svolgere tale ruolo di supporto alla Conferenza, affinché essa operi con funzionalità ed efficacia e nell'adempimento dei suoi compiti istituzionali. Questo renderebbe la Società sempre più capace di operare nel proprio settore di competenza, mantenendo costantemente e regolarmente la propria attività nel quadro di sviluppo delineato dal «piano processo».

■ 6.3. Le attività di prospettiva

Le attività di RAM potranno proseguire sia nel supporto di servizio al MIT, sia per la proposizione e la partecipazione ai progetti europei che costituiranno sempre di più uno degli strumenti più efficaci di attuazione delle strategie del PSNPL, proprio per il loro incardinamento nel sistema dei trasporti dell'Unione Europea e nell'area del Mediterraneo.

È fin da oggi possibile prevedere che alcune tematiche segneranno profondamente l'evoluzione del sistema dei trasporti in Italia e in Europa, proprio imperniandosi nel ruolo del **Sistema Mare**, come momento di snodo alternativo al sempre meno sostenibile trasporto su gomma.

■ 6.4. L'ambiente e i *Green Port*

Una di tali tematiche riguarda la modernizzazione della gestione dei porti, a cominciare dalla loro rispondenza ai requisiti di sostenibilità ambientale. Il concetto di *Green Port*, introdotto negli ultimi due decenni, a seguito del protocollo di Kyoto del 1997, propone una serie di temi specifici cui trovare soluzione, dalla qualità dell'aria, alla tutela delle acque, dal risparmio energetico alla gestione dei rifiuti, dalla conservazione degli *habitat* naturali all'impiego di carburanti biologici o a basso impatto ambientale.

Da qualche anno si stanno muovendo varie realtà portuali in tutto il mondo. In Europa la Commissione Europea e la *European Sea Port Organization* hanno avviato politiche tese a incoraggiare la trasformazione degli scali marittimi in *Green Port*. **Tali politiche - già adottate peraltro da alcune Autorità portuali - puntano in particolare alla riduzione delle emissioni dei gas a «effetto serra», a un miglior uso delle risorse energetiche e ad un approvvigionamento da fonti rinnovabili o all'impiego di carburanti con basso contenuto di zolfo, allo storage dell'energia e all'elettrificazione delle banchine.**



■ 6.5. Gli *Smart Port* tra infrastrutture e infostrutture

Un altro settore di sviluppo è quello del collegamento sempre più stretto fra infrastrutture e infostrutture, per la creazione di quelli che vengono definiti gli *Smart Port*, con sempre maggiore frequenza sull'esempio dei sistemi portuali del *Northest Range* intesi come sviluppo di una logistica integrata, tesa ad aumentare l'efficienza economica, ottimizzando i flussi di traffico, attraverso le tecnologie IT (il dialogo, appunto tra infrastruttura e infostruttura).

A fronte di un uso sempre più diffuso della parola *smart*, per indicare l'applicazione delle tecnologie per l'informazione (IT) ai diversi comparti delle attività sociali ed economiche, è stata proprio l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato a riconoscere che uno dei contesti che meglio si presta all'impiego di tali soluzioni è proprio quello dei porti, caratterizzato «dalla presenza di una pluralità di operatori fortemente specializzati e da disomogenei assetti concorrenziali». Ma tali operatori hanno bisogno di essere coordinati attraverso attività di comunicazione, scambio di informazioni, compartecipazione ai rispettivi processi, in modo da creare sinergie tra i differenti soggetti che contribuiscano, nel loro complesso, a generare le opportunità economiche per il porto.

Affinché il porto diventi *smart* è perciò fondamentale una strategia condivisa e supportata dall'impegno di tutti gli attori coinvolti. Perché ciò avvenga, non è sufficiente l'utilizzo delle nuove tecnologie, ma è necessario un cambiamento culturale, ossia di mentalità e di approccio alla sfida che si vuole far propria.

Su questi temi si stanno attivando ormai anche i Paesi del Mediterraneo - Italia, Spagna e Grecia, per partecipare alle *call*

zon 2020, lo strumento finanziario di attuazione di «Unione dell'Innovazione», un'iniziativa faro della strategia Europa 2020 volta a difendere e a garantire la competitività globale dell'Europa.

■ 6.6. I Programmi europei e il *blending* finanziario

Nell'ambito della promozione delle Autostrade del Mare nel contesto euromediterraneo, le opportunità offerte dai programmi europei rappresentano senza dubbio uno strumento su cui RAM continuerà a puntare. Tali opportunità non hanno solo natura finanziaria ma permettono di conseguire vantaggi anche in termini di confronto, di scambio di esperienze e buone pratiche tra Stati membri e tra beneficiari nel contesto portuale e logistico.

In tale ottica, RAM continua e continuerà a supportare gli attori del panorama logistico nella presentazione di proposte progettuali a valere sui principali programmi europei di cofinanziamento a fondo perduto sia a gestione diretta che indiretta tra i quali si citano il CEF per lo sviluppo di studi e l'infrastrutturazione dei nodi e dei corridoi TEN-T, l'Horizon 2020 per i progetti di ricerca ed innovazione, l'Erasmus + per le iniziative legate alla formazione ed il PON per lo sviluppo delle «Regioni Obiettivo Convergenza», ecc.

Tali strumenti di finanziamento a fondo perduto sono peraltro solo una parte delle opportunità finanziarie a cui è possibile ricorrere oggi. Anzi, anche all'interno di tali meccanismi, sono sempre più presenti linee prioritarie dedicate agli strumenti finanziari innovativi tesi, da un lato a garantire l'apporto di capitali privati nei progetti di dimensione nazionale e/o sovranazionale e, dall'altro lato ad agevolare il «*closing finanziario*» di opere con schemi di partenariato pubblico-privato, con il *blending* di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private.

Attraverso il meccanismo del *blending*, il finanziamento delle opere potrà essere assicurato, ad esempio, attraverso il *matching* di risorse, internazionali ed europee, a fondo perduto a gestione diretta ed indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari (BEI, CDP, ecc.) a cui agganciare eventuali garanzie (tipo PBI, LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker).

Certo è che, per avviare questo tipo di schemi di finanziamento è indispensabile che i progetti siano in grado di attrarre i finanziamenti privati ed in particolare rispondere alle istanze provenienti dal territorio.

■ 6.7. L'espansione del service al MIT

In questa prospettiva acquista anche nuovo significato e nuove potenzialità quell'attività di servizio al MIT imperniata sull'attività di promozione del trasferimento su mare e su ferro di quote delle merci attualmente in circolazione su strada.

È prevedibile infatti che i progetti definiti *Marebonus* e *Ferrobonus*

– al momento oggetto di confronto con le autorità di Bruxelles – si inseriranno con sempre maggiore valenza funzionale nell’ambito dei programmi europei, sul modello dell’*Ecobonus* che, dopo le prime difficoltà in ambito comunitario, non solo ha ottenuto il riconoscimento di *best practice* dalla Corte dei Conti europea ma sarà riproposto e ampliato grazie al progetto MED-Atlantic Ecobonus (il cosiddetto *eurobonus*), già approvato dall’Unione Europea e attualmente in fase di realizzazione, con la collaborazione dei Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo.

■ 6.8. Nuova vision del Mediterraneo, nuovi mercati per l’Italia

È da questo quadro di azioni possibili – in parte già avviate – che si delinea compiutamente la prospettiva di RAM come strumento di un nuovo protagonismo dell’Italia in quel Mediterraneo che ci vede come cerniera tra l’Europa e i paesi densi di opportunità, sia pure nelle difficoltà di uno sviluppo spesso ancora tormentato da conflitti di difficile risoluzione.

Purtuttavia rivolgere lo sguardo dall’Europa al Mediterraneo significa anche poter attivare, proprio attraverso RAM, quelle azioni in grado di anticipare i *trend* del mercato internazionale, **per offrire agli operatori italiani nuovi corridoi logistici integrati ed efficienti verso i paesi che si affacciano a Sud verso il Nord Africa e a Est verso i Balcani, il Mar Nero e il Golfo Persico**. RAM, attraverso il PSNPL, può essere posta al servizio del sistema produttivo del Paese, attivando nuove linee delle Autostrade del Mare e nuove iniziative di integrazione logistica per favorire l’apertura di sbocchi commerciali più promettenti per le nostre imprese proprio su questi due quadranti.

Finito di stampare nel novembre 2016
presso Grafica Elettronica srl, Napoli