

TESTATA: La Gazzetta Marittima**DATA: 29 ottobre 2016****CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee****1/2**

L'INTERVENTO DEL PRESIDENTE DI RAM ANTONIO CANCIAN AL CONVEGNO SUI CORRIDOI EUROPEI

Intermodalità, interconnettività, integrazione le “3 i” del Master Plan sulla logistica dei porti

Le progettualità del sistema con i finanziamenti europei e l'imperativo della fattibilità tecnico-economica anche in relazione al nuovo codice degli appalti - A breve un workshop

MILANO - Una progettualità integrata per il sistema portuale e logistico promossa da enti pubblici, soggetti privati anche tramite forme di partnership finanziarie miste, per connettere efficientemente il sistema portuale italiano alle grandi reti e corridoi transnazionali, trasformando gli hub portuali in

Smart Cities efficienti dal punto di vista operativo e sostenibili dal punto di vista ambientale. Questa la traiettoria di sviluppo delineata da Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee, nell'intervento a “Shaping the future of the Core Network Corridors”, or-

ganizzato dal Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) insieme a Regione Lombardia e a enti e imprese italiane, in collaborazione con la DG Move della Commissione Europea. Come abbiamo già scritto di recente, l'evento ha richiamato a Milano il 24 e il 25 ottobre istituzioni e stakeholder

nazionali e internazionali di shipping e trasporti, per discutere delle prospettive di sviluppo dei corridoi europei.

«Nata nel 2004 per l'attuazione a livello nazionale del Programma per le Autostrade del Mare - ha detto Cancian - RAM ha progressivamente esteso il proprio campo d'a-

(segue a pagina 5)

TESTATA: La Gazzetta Marittima

DATA: 29 ottobre 2016

CLIENTE: Rete Autostrade Mediterranee

2/2

Le "3 i" del Master Plan

zione fino a comprendere due aeree di attività principali: quella relativa al lavoro sull'area Euro-Mediterranea attraverso implementazioni di progetti europei e territoriali in cui si innesta la partecipazione di RAM ai tavoli istituzionali di concertazione avviati al MIT, e quella dedicata ai services al MIT in cui rientra la gestione degli incentivi per l'intermodalità - Marebonus e Ferrobonus - a favore dei quali il governo ha stanziato in finanziaria, per il triennio 2016-2018, oltre 200 milioni di euro. Il problema dell'Intermodalità, a cui il Ministro Delrio è attento, ha una dimensione sia infrastrutturale che infrastrutturale.

RAM, controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, agisce come società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti: in virtù di questo - ha ricordato il presidente Cancian - abbiamo assunto un ruolo operativo nell'implementazione della riforma dei porti e della logistica che ha avuto avvio con l'approvazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica».

«Lo snodo portuale, come punto di contatto tra terra e mare, tra la navigazione e i grandi assi stradali e ferroviari, è un sistema con una complessità che è necessario tenere in conto. Una complessità che noi di RAM possiamo affrontare e valorizzare, grazie a una profonda conoscenza delle opportunità offerte dal contesto attuale: la realtà eu-

ropea mette a disposizione diverse tipologie di fondi per finanziare la progettualità del sistema».

Chiara è l'opinione del presidente Cancian sui possibili promotori di questa progettualità: enti pubblici e privati, anche attraverso soluzioni di partnership tra gli uni e gli altri. «Le partnership tra pubblico e privato funzionano - ha affermato Cancian - se i ruoli sono definiti con chiarezza e se il soggetto che le propone è un ente diverso da quello che poi ha l'incarico di eseguire i progetti: sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, possono portare ricchi frutti. Come possibili partner di simili accordi penso a grosse realtà finanziarie o gestionali. Certo, per avviare questo tipo di collaborazioni è indispensabile che i progetti siano in grado di attrarre i finanziamenti privati».

E quali sono le caratteristiche di un progetto di qualità, secondo Cancian? «I progetti devono avere un'utilità concreta e una sostenibilità finanziaria. Se ci sono queste condizioni, la partnership tra pubblico e privato si rivela uno strumento vantaggioso per la crescita del sistema».

Secondo il presidente di RAM, tra i principi che ispirano un Master Plan di valore sono anche le "3 i": intermodalità, interconnettività, integrazione. «Un buon progetto deve realizzare gli assi, connetterli con i nodi e poi lavorare su quegli stessi nodi, in modo da creare un modello logistico intermodale, che integri cioè il trasporto su gomma a

mare, fiume, ferro, e da trasformare gli hub portuali in Smart Cities completamente green».

«I porti sono città nelle città: per questo devono riconvertirsi diventando smart, grazie alla tecnologia e alle nuove procedure per le operazioni portuali introdotte dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica - lo sdoganamento in mare, il Fast corridor». Il porto del futuro, secondo Cancian, è anche green: un hub "a emissioni zero", grazie alla connessione alle grandi reti di energia verde e, più avanti, grazie a una completa autonomia nella produzione e nello stoccaggio di fonti "pulite».

Perché questo ideale si avveri è fondamentale una cabina unica di regia, che coordini la trasformazione dei porti sia dal punto di vista strutturale-operativo che dal punto di vista della sostenibilità ambientale, partendo da una visione integrata sullo snodo portuale.

E l'integrazione è l'ulteriore elemento che deve guidare la progettualità intelligente, secondo Cancian: i Master Plan per lo sviluppo devono essere integrati in un sistema e a loro volta includere tutte le componenti di questo sistema. Infrastrutture, dunque, ma anche reti di telecomunicazioni ed energetiche. Un'integrazione che per il presidente Cancian si attua anche dal punto di vista finanziario.

Bisogna pertanto partire da progetti di fattibilità tecnico-economica così come disciplinati nelle loro componenti dal nuovo codice degli appalti nazionale, in cui emerge con chiarezza la sostenibilità tecnica,

sociale, ambientale, economica e finanziaria del singolo intervento, anche in chiave comparativa rispetto ad alternative progettuali. In tale ottica, la "buona progettazione preliminare" necessita evidentemente di risorse all'uopo dedicate che, oggi, sono a quasi totale carico dell'ente proponente e che trovano limitata copertura economica a livello europeo ad eccezione delle aree eleggibili per lo strumento Jasper ed in quelle ricadenti nei programmi di cooperazione territoriale europea.

Per quel che attiene, per contro, alla fase attuativa/realizzativa, gli aspetti di finanziamento delle opere potranno essere assicurati dalle attuali possibilità di blending delle fonti pubbliche e private con schemi di PPP, e, per quanto concerne le prime, attraverso il matching delle risorse disponibili a livello internazionale, europeo (in particolare con la combinazione di finanziamenti a fondo perduto previsti nei programmi europei diretti ed indiretti, degli strumenti finanziari innovativi quali il CEF Debt Instrument, della garanzia EFSI e dei prestiti BEI) ed altresì a livello nazionale e regionale.

Temi che saranno approfonditi il 9 novembre, in un workshop organizzato da RAM in collaborazione con la Commissione Europea. Unendo speech di esperti nazionali e internazionali a momenti di dialogo tra promotori e investitori, l'incontro doterà gli stakeholder del sistema portuale e logistico di un vademecum sulle tipologie di finanziamento e le modalità di accesso per lo sviluppo progettuale del sistema.



Antonio Cancian