

# Ecco il contributo di RAM allo sviluppo del progetto PanMediterraneo

Il Presidente Cancian ripercorre le tappe di sviluppo dell'*outfit* ministeriale sui TEN-T creato nel 2004 e traccia il percorso futuro per realizzare un dialogo che incastoni opportunamente l'Italia tra i Corridoi Europei ed il Mediterraneo, valutando gli attuali rischi e opportunità dello scenario macroeconomico e geopolitico globale

Sono i concetti già esposti alla recente Naples Shipping Week 2016 quelli che il Presidente di RAM Rete Autostrade Mediterranee, Antonio Cancian, riprende, proteso a tracciare il percorso futuro per realizzare un dialogo che incastoni opportunamente l'Italia tra i Corridoi Europei ed il Mediterraneo, convinto come è della centralità economica, politica, culturale e sociale del Mare Nostrum rispetto alle grandi dinamiche internazionali in atto nonché del ruolo che il nostro Paese può e deve giocare sia negli aspetti della cooperazione che in termini di sviluppo progettuale.

“RAM Spa, Società in house del Ministero delle Infrastrutture e delle Finanze, nata nel 2004 con l'obiettivo di attuare il Programma nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del più ampio contesto della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), con specifico riferimento al corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS), persegue l'obiettivo principale di sviluppare le reti di trasporto marittimo e di valorizzare l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area Euromediterranea e alla catena logistica door to door, attraverso numerose attività nei settori della progettazione e programmazione europea, degli incentivi per l'intermodalità ed in particolare delle iniziative pan-mediterranee” esordisce il Presidente (da oltre un anno e mezzo), che evidenzia come RAM operi in un contesto Euro Mediterraneo ‘allargato’ in cui le relazioni con gli attori chiave e l'analisi delle principali politiche richiedono un coordinamento efficiente ed effi-



Antonio Cancian

cace affinché sia possibile lo sviluppo di un sistema integrato di trasporti e logistica nell'area, anche in linea con il processo di revisione, di estensione dei corridoi TEN-T verso i paesi dei Balcani Occidentali e quelli extra-UE mediterranei e di integrazione con le reti TMT-N.

“Naturalmente il contesto di riferimento delle attività di RAM non è solamente a livello europeo ma importantissima è anche la programmazione a livello nazionale che vede, tra le iniziative più rilevanti, il PSNPL, approvato dal Consiglio dei Ministri il 6 Agosto 2015, che disegna una strategia per il rilancio del settore portuale e logistico da perseguire attraverso il valore aggiunto del Sistema Mare (inteso come strumento attivo di politica economico commerciale euro-mediterranea) e valorizza il ruolo dell'Italia nella costru-

zione di una rete di trasporto euro-mediterranea favorendo il recupero dei traffici commerciali tra Europa e Oriente.

Nell'allegato al DEF 2016 ‘Le Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica’ troviamo un nuovo approccio alla realizzazione delle opere pubbliche incentrato sulla programmazione di opere utili, volte ad accrescere l'intermodalità, alla valorizzazione dell'esistente ed alla sostenibilità. Con riferimento al Codice Appalti tra le novità più rilevanti c'è il nuovo progetto di fattibilità tecnica ed economica, che sostituisce quello preliminare.

A livello europeo, a partire dal Trattato di Maastricht (1991), è stato posto come obiettivo centrale lo sviluppo di una rete comune tra i 15 paesi dell'Unione (TEN-T) per rafforzare la coesione economica tra gli Stati Membri dell'allora Comunità europea. Nello stesso anno si è svolta la Conferenza paneuropea di Praga, che costituisce la genesi dei corridoi europei, per verificare le condizioni per estendere verso est i progetti intra-UE. Successivamente grazie alla Conferenza di Creta (1994), in cui sono stati identificati i corridoi extra-UE, e di Helsinki (1997) nella quale sono stati definiti i corridoi (TINA) nei paesi dell'est finanziati dall'UE e quella di Rotterdam del 2001, sono stati individuati i tracciati di traffico prioritario denominati Corridoi europei.

La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T, articolata in 9 corridoi principali (di cui 4 passano per l'Italia) ed altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare ne rappresentano



Masucci, Lepore, Panaro, Cancian e Delrio

la dimensione marittima. La Rete TEN-T, suddivisa in reti “core” e “comprehensive”, e finanziata dal Programma Connecting Europe Facility 2014-2020 (CEF) è finalizzata a creare una rete di trasporto europea competitiva, intermodale e sostenibile, promuovendo al tempo stesso la coesione territoriale nell'area. RAM partecipa alle riunioni e ai Corridor Fora contribuendo allo sviluppo e all'implementazione dei Work Plan dei Corridoi.

Con riferimento al Sud, il processo inizia solo nel 1995, a Barcellona, con l'avvio del

c.d. partenariato euro mediterraneo rilanciato nel 2008 con la creazione dell'UfM. A partire dal 2004 le relazioni euromediterranee sono state inserite nella più vasta cornice della Politica Europea di Vicinato (PEV) in concomitanza con il quinto allargamento dell'Unione.

La PEV è stata lanciata nel 2004 per rafforzare la prosperità, la stabilità e la sicurezza tra l'Unione europea allargata e i suoi vicini. L'obiettivo strategico della PEV è

segue da pag.27

quello di riunire sotto un unico ombrello i Paesi divenuti 'nuovi vicini', favorendo uno sviluppo equilibrato delle relazioni con i Vicini dell'Est (Armenia, Azerbaijan, Georgia, Moldova, Ucraina, Bielorussia) e del Sud (Algeria, Marocco, Tunisia, Libia, Egitto, Israele, Giordania, Libano, Palestina, Siria).

La Commissione Europea nel 2014 ha avviato un processo di revisione della PEV che si è concluso nel 2015, anche alla luce delle nuove istanze relazionali che si vanno delineando con i 'Vicini dei nostri Vicini'. L'instaurazione di un partenariato più forte con i Paesi vicini, orientali e meridionali, in grado di favorire una cooperazione più stretta sulla base di valori e interessi comuni, viene considerato di importanza strategica al fine di stabilizzare la regione, creare un ambiente sicuro, risolvere le numerose crisi in atto.

Successivamente all'avvio della PEV – per rafforzarne l'efficacia – sono state definite nuove strategie a carattere regionale, che hanno visto la creazione dell'Unione per il Mediterraneo (UfM) prima citata nel luglio 2008 che rappresenta una partnership multilaterale avente lo scopo di incrementare il potenziale di integrazione e coesione tra i paesi europei del Mediterraneo, che riunisce i 28 stati membri dell'Unione europea e le nazioni partner che si affacciano sul mar Mediterraneo e del Partenariato Orientale nel Maggio 2009.

RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'UfM per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare che ha come obiettivo quello di rinforzare/creare una nuova catena logistica attraverso i porti della riva nord e sud del Mediterraneo.

Voglio sottolineare – prosegue Cancian – che l'Europa ha registrato un crescente interesse per la cooperazione nelle grandi regioni europee con l'avvio della strategia dell'UE per la regione del Mar Baltico nel 2009, e successivamente con quella Danubiana (2011), Adriatico-Ionica (2014)



e da ultima Alpina (2015). Le strategie macroregionali rappresentano una nuova opportunità per lo sviluppo globale di una grande regione, affrontandone le sfide e le potenzialità comuni anche in ragione della sovrapposizione geografica. Queste costituiscono un evidente valore aggiunto per l'UE, le cui politiche orizzontali esistenti ne risultano rafforzate. L'approccio integrato delle suddette strategie consente inoltre di inserire, nell'ambito delle attività per lo sviluppo regionale, importanti obiettivi strategici generali quali l'integrazione dell'azione per il clima, il sostegno per un'economia a basse emissioni di carbonio e una società resistente ai cambiamenti climatici".

Il numero uno di RAM presta attenzione particolare alla Strategia dell'Unione Europea per la regione dell'Adriatico e dello Ionio (EUSAIR) approvata dai 28 Paesi della UE nel corso del Consiglio europeo del 23-24 ottobre 2014 e per cui egli è stato nominato focal point operativo

responsabile per il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per il Pilastro 2 della Strategia EUSAIR (Connettere la Regione).

La Strategia EUSAIR, quale forza di penetrazione nei balcani, è concepita come una forma innovativa di cooperazione interregionale e transnazionale, allo scopo di rafforzare i processi di integrazione europea dei Paesi balcanici e finalizzata a consolidare la cooperazione economica ed a sviluppare una Governance comune su problemi condivisi (trasporti, turismo, ambiente, energia, pesca, gestione integrata delle coste, risorse sottomarine, cooperazione tra PMI).

L'EUSAIR si fonda sulla strategia marittima per la regione dell'Adriatico e Ionio adottata dalla Commissione Europea nel 2012, ed è l'unica strategia macro-regionale Europea che coinvolge ben 4 stati membri (Italia, Croazia, Grecia, Slovenia) e 4 paesi extra UE (Albania, Montenegro, Serbia, Bosnia-Herzegovina).

Positive sinergie sono state attivate con le altre Strategie Macroregionali, già avviate in precedenza, in particolare con quella Danubiana.

Parallelamente all'EUSAIR, nell'agosto 2014 con la Conferenza di Berlino è stata avviata una importante iniziativa, di natura diplomatica, denominata 'Berlin Process', legata all'allargamento dell'Unione europea ai paesi dei Balcani occidentali (WB6), che rappresenta un meccanismo di cooperazione intergovernativa sul tema delle infrastrutture e degli investimenti economici nel Sud Est d'Europa.

"Il prolungamento delle reti SEETO nei corridoi TEN T (Corridoi Europei: Mediterraneo, Orient East Med ed il Reno-Danubiano) è uno strumento strategico che intende facilitare lo sviluppo delle infrastrutture nei Balcani occidentali e l'integrazione con le Reti TEN-T. Ci sono voluti diversi anni dall'avvio del Processo di Barcellona per decidere la realizzare di una

Rete euromediterranea dei trasporti (Conferenza euromediterranea dei trasporti - Bruxelles 2013, a distanza di 8 dalla prima a Marrakech nel 2005). Durante la Conferenza di Bruxelles del 14 novembre 2013, i ministri dei trasporti di tutti i paesi che compongono l'Unione per il Mediterraneo (UfM), sotto la copresidenza dell'Unione europea e del Regno Hascemita di Giordania hanno pubblicato una dichiarazione congiunta, in cui hanno affermato l'esigenza di realizzare una Rete Trans-Mediterranea dei Trasporti (TMN T) che sia connessa alla Rete TEN-T e la raccomandazione al Forum Euro-Mediterraneo dei Trasporti di lavorare per migliorare la collaborazione tra i partner. I ministri dei trasporti inoltre hanno dato mandato al Forum Euro-Mediterraneo dei Trasporti di definire una mappa indicativa della TMN T e di identificare una lista di progetti prioritari nella TMN-T, insieme con le azioni rilevanti di supporto, e di esplorare gli

segue a pag.29



segue da pag.28

scenari di possibili connessioni tra la rete TMN T e la rete TEN T. La TMN-T verrà adottata attraverso procedura formale di consultazione e per atti delegati così come è avvenuto nel caso dell'estensione delle Reti TEN-T ai Balcani Occidentali”.

In tale scenario di cooperazione un ruolo cruciale è svolto dal GTMO 5+5 (Group of Transport Ministers of the Western Mediterranean) creato nel 1995 con l'obiettivo principale di costituire un quadro di concertazione e di cooperazione per lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti, della logistica e della formazione nella regione del Mediterraneo Occidentale e di contribuire alla Euromed Mediterranean Partnership. L'obiettivo principale del GTMO 5+5, il cui segretariato è affidato al CETMO, è la cooperazione per il miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritania e Tunisia) attraverso lo studio di infrastrutture, flussi, legislazione dei trasporti nel MED occidentale. L'Italia partecipa attivamente ai lavori del GTMO 5+5 e deve in prospettiva svolgere un ruolo sempre più centrale e di coordinamento nella definizione della strategia Euromediterranea giocando una partita importante anche presso le istituzioni europee. Alle riunioni del GTMO 5+5 sono invitati la DG MOVE, il Segretariato Generale dell'Unione del Maghreb Arabo (UMA), il Segretariato dell'UfM e la BEI, in qualità di osservatori.

“RAM ha seguito con particolare attenzione le risultanze del 13° Forum Euro-Mediterraneo dei Trasporti (Bruxelles, 25 marzo 2015) nel corso del quale è stato approvato il nuovo Regional Transport Action Plan per il periodo 2014-2020 (RTAP 2014-2020). In tale scenario è necessario intraprendere azioni volte a supportare tutti i soggetti del settore marittimo portuale con l'ottica di cogliere appieno le opportunità congiunturali che l'attuale momento storico può offrire al



Cancian col sindaco di Napoli De Magistris e il Cav. D'Amato

Sistema Italia: dalla ritrovata centralità del bacino Mediterraneo quale scacchiere per i flussi di traffico internazionali anche a seguito del raddoppio del Canale di Suez, all'allineamento dei 4 corridoi core delle TEN-T che attraversano il nostro territorio, in aggiunta alle priorità orizzontali Autostrade del Mare ed ERTMS, passando per il potenziale economico di alcuni paesi della sponda mediterranea, del Mar Nero e dei Paesi del Golfo, senza dimenticare la grande sfida del miglioramento delle performances ambientali lato nave e lato terra. Tutti questi fattori creano un ambiente favorevole con opportunità uniche per il nostro Sistema Mare” incalza Cancian, che poi rivolge uno sguardo attento all'iniziativa strategica One Belt One Road (OBOR) lanciata in Cina nel 2013, su impulso del

Presidente Xi Jinping, che riprende l'idea di Via della Seta. “L'OBOR è sostenuta da un ambizioso programma di investimenti, finanziati sia direttamente dal Governo cinese, attraverso un Fondo di 40 miliardi di dollari, sia tramite la neo-istituita Banca Asiatica per gli Investimenti Infrastrutturali (AIIB), promossa dalla stessa Cina. L'obiettivo consiste nel rafforzare la connettività tra la Cina e l'Europa, attraverso il potenziamento di due direttrici: una terrestre, attraverso l'Asia centrale, ed una marittima, attraverso gli Oceani Pacifico e Indiano, fino all'ingresso nel Mediterraneo dal canale di Suez. L'Europa guarda all'iniziativa cinese con atteggiamento prudente ma costruttivo, in considerazione delle rilevanti opportunità che potrebbero derivarne, soprattutto in termini di flussi

economici e commerciali. Iniziative si stanno definendo anche in sede UE con la 'Connectivity Platform' e la possibilità di sinergie tra il Piano Juncker e il Silk Road Fund.

L'Italia in questa partita deve cogliere l'opportunità per recuperare competitività, efficienza e affidabilità nelle prestazioni del sistema di trasporto merci e logistica, proponendosi dunque come interlocutore chiave per le relazioni economiche a scala Euro-Mediterranea”.

Con riferimento alle opportunità di finanziamento, la carenza di risorse rappresenta un falso problema; è vero che sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) a favore di un orientamento teso a sviluppare progettualità basate su schemi di blending

finanziario in cui è necessario trovare un mix di risorse: grant, prestiti, strumenti finanziari innovativi tra cui project bonds e le garanzie offerte dal Piano Juncker (ipotesi di PPP). “Un esempio riguarda lo schema di blending finanziario realizzato in Spagna per l'accessibilità infrastrutturale al porto attraverso la costituzione di un fondo nazionale; un esempio che credo replicabile nel nostro Paese. Ricollegandomi al concetto PanMediterraneo, e con riferimento al contributo che RAM si propone di fornire attraverso le sue attività, valido esempio è il progetto Fresh Food Corridors, iniziativa cofinanziata dall'Unione Europea nell'ambito della Call CEF 2014 e che vede coinvolti come partner italiani oltre a RAM, l'Autorità Portuale di Venezia, l'Autorità Portuale di La Spezia, lo spedizioniere Veneta Lombarda e l'operatore ferroviario Rail Cargo Logistic. L'iniziativa persegue l'obiettivo di creare corridoi logistici integrati dedicati al trasporto di prodotti deperibili agrifood tra i paesi mediorientali ed i mercati di consumo finale centro e nord europei, passando per i porti core mediterranei, concentrando i flussi di traffico sul combinato mare-ferro in alternativa a quanto avviene oggi su tutto strada. I benefici, già dai primi pilota effettuati, sono evidenti in termini di riduzione delle emissioni, di riduzione della congestione stradale ma anche di risparmio di costi e di transit time, tali da garantire genuinità e freschezza dei prodotti a beneficio dei consumatori finali. L'iniziativa, ad altissimo valore in termini di obiettivi di politica europea e nazionale dei trasporti, è la prima volta che i container refrigerati vengono caricati dall'origine alla destinazione finale solo via nave e via ferro - è altresì significativa ai fini delle relazioni panmediterranee. Da un lato viene sfruttata appieno la dimensione esterna delle Reti Ten-T e della priorità orizzontale Autostrade del Mare quali strumenti di raf-

segue a pag.30



Panaro, Cancian, Delrio, Masucci e Rodés

segue da pag.29

forzamento dei traffici e delle connessioni tra paesi UE e non-UE. Dall'altro, il forte orientamento al mercato previsto dall'iniziativa fa sì che aziende agricole, produttori ed imprese di import-export israeliane, giordane e palestinesi cooperino ed organizzino carichi comuni per il mercato europeo di destinazione. Tutto questo per dire che un singolo progetto, incentrato sui concetti di Interconnessione, Intermodalità e Integrazione, seppur nato da finalità trasportistiche, è in grado di produrre externalità positive anche nell'ambito della

cooperazione politico-economica tra paesi europei e paesi del vicinato mediterraneo". Cancian annota ancora come in passato sia mancata un'integrazione virtuosa fra le infrastrutture di trasporto su acqua, su ferro e su gomma. "Oggi questo non è più accettabile, perché il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: la Nuova Via della Seta, il raddoppio del Canale di Suez, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale, il Digital Manufacturing, l'avvento dell'Internet

of Things e la stampa in 3D, che fa viaggiare non più la materia, ma l'energia. Ora è necessario agire senza indugi, in modo da rendere il sistema portuale italiano hub gateway dell'Europa e del Mediterraneo e fare della Risorsa Mare l'elemento strategico più rilevante per la crescita del nostro Paese. In questo percorso, RAM offre una prospettiva di visione integrata e internazionale, capace di valorizzare le peculiarità dei singoli sistemi portuali e quindi di attrazione in un mercato globale oggi sempre più competitivo".



# SATER s.r.l.

**VENDITA - ASSISTENZA - RICAMBI - NOLEGGIO**

CARRELLI ELEVATORI - GRUPPI ELETTROGENI  
MACCHINE OPERATRICI PORTUALI

## DIVISIONE GRUPPI ELETTROGENI

Sater srl da oltre 35 anni offre Servizi Completi dedicati ai Gruppi Elettrogeni: Vendita - Installazione - Manutenzione - Reperibilità ed Assistenza Tecnica. Grazie alle nostre capacità tecniche ed alla nostra esperienza, siamo riusciti ad Ideare un Gruppo Elettrogeno perfettamente compatibile con i Trasporti Reefer, già presente nelle principali aziende di trasporti italiane ed estere.



**Installazione  
su Rimorchi Fissi**

Via S. Giusto, 101 - 80038 Pomigliano D'arco (NA) - ITALY - Tel. +39 081 7741054 - Fax +39 081 7731750  
www.satersrl.it - www.iorigroup.it - e-mail: info@satersrl.it