



L'ITALIA TRA I CORRIDOI EUROPEI E IL MEDITERRANEO

A confronto con **Antonio Cancian**,
Presidente di Rete Autostrade
Mediterranee Spa

Rete Autostrade Mediterranee nasce nel 2004 con lo scopo di realizzare il Programma nazionale delle Autostrade del Mare all'interno del più ampio contesto della Rete Trans-Europea dei Trasporti (TEN-T), con uno specifico riferimento al Corridoio trasversale Motorways of the Sea (MoS) agevolando lo sviluppo delle reti di trasporto marittimo e valorizzando l'apporto strategico che esse sono in grado di fornire al sistema di collegamenti dell'area Euro-mediterranea e alla catena logistica door to door.

La maggior parte delle attività di RAM ha come obiettivo quello di favorire il naturale sbocco dei 4 corridoi europei che attraversano l'Italia (Scandinavo-Mediterraneo, Baltico Adriatico, Reno-Alpi, Mediterraneo) verso i Paesi della Sponda Sud del bacino Mediterraneo.

Società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ne è diventato anche il braccio operativo per l'attuazione di alcune linee stabilite nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

RAM si occupa della gestione degli incentivi per la promozione dell'intermodalità, della progettazione e della realizzazione di proposte nazionali su fondi europei, della promozione del sistema nazionale in ambito multilaterale, dei Fast Corridor, delle incentivazioni e della formazione.

E' anche advisor e/o partner per lo sviluppo di progetti territoriali a valere su programmi europei, nazionali e regionali, anche attraverso la costruzione di schemi di Public Private Partnership.

Antonio Cancian, onorevole ma prima di tutto ingegnere dichiaratamente concreto e realista, ha assunto la carica di Presidente nell'autunno del 2014. Da poco più di un anno e mezzo il suo lavoro si basa su alcune linee di condotta ben precise.

IL MEDITERRANEO

"Io parto dalla basilare 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.

Ecco perché ritengo che sia questo il punto di partenza della nostra azione, come RAM ma anche come Sistema Paese dell'Economia del Mare.

È importante intraprendere un'azione fondata sui concetti di coordinamento e integrazione poiché solo una conoscenza approfondita consente di evitare sovrapposizioni e duplicazioni sia in termini di programmazione che di progettazione e quindi spreco di risorse".

IL RUOLO DELL'ITALIA

"Sono convinto della centralità economica, politica, culturale e sociale del bacino del Mediterraneo rispetto alle grandi dinamiche internazionali in atto nonché del ruolo che l'Italia può e deve giocare sia negli aspetti della cooperazione che in termini di sviluppo progettuale.

Proprio per questo RAM sta lavorando per dare una visione coordinata e per rendere le Autostrade del Mare la via privilegiata di accesso alle reti TEN-T, senza mai dimenticare che trasporto e comunicazione vuol dire anche reti energetiche e telematiche. Perché vuole rendere il sistema portuale italiano un vero e proprio hub dell'Europa e del Mediterraneo e fare della Risorsa Mare l'elemento strategico più rilevante per la crescita del nostro Paese.

Per farlo 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 Sistema Italia: dalla ritrovata centralità del 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 MoS ed ERTMS (sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e segnalamento a bordo ndr), 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 performance ambientali lato nave e lato terra".

LE TRE /

"In continuità rispetto ai principi che hanno ispirato il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del Ministro Delrio, siamo fermamente convinti che le proposte progettuali nel settore delle infrastrutture, dello shipping e della logistica, debbano rispondere alla sfida di quelle che

abbiamo definito le 3 i:

- **L'interconnettività:** i collegamenti di ultimo miglio infra/info-strutturali tra i corridoi/assi TEN T e i nodi core.
- **L'intermodalità:** sviluppo di un modello di trasporto intermodale moderno ed efficiente che integri il trasporto marittimo, le vie fluviali, ferroviarie, strade e aeroporti.
- **L'integrazione progettuale e finanziaria:** nel settore dei trasporti è necessario sviluppare il concetto di integrazione, ovvero la convergenza progettuale tra le reti di trasporto, le reti energetiche e le reti di telecomunicazione. Il concetto di integrazione deve essere sviluppato anche in termini di blending finanziario, ovvero di matching tra le diverse opportunità/fonti di finanziamento.

L'Economia del Mare è economia dell'intermodalità e della connessione. Se sappiamo rispondere alla sfida delle 3 i saremo in grado di garantire proposte progettuali sostenibili dal punto di vista tecnico-economico-sociale-ambientale, favorendo in tal modo anche l'accesso di capitali privati".

PRIMA IL PROGETTO POI I FINANZIAMENTI

"L'aspetto economico e finanziario diventa di più facile risoluzione se abbiamo costruito un progetto integrato e sostenibile.

Il compito di RAM è di mettere nelle condizioni di essere finanziati, e quindi realizzati, i progetti che rispondano ai requisiti sopra citati e che siano in sintonia con la programmazione europea.

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 pianificazione, programmazione e progettazione di infrastrutture utili, snelle e condivise, volte ad accrescere l'integrazione modale e l'intermodalità, valorizzare il patrimonio infrastrutturale esistente e lo sviluppo urbano sostenibile.

La carenza di risorse è un falso problema. Semmai possiamo parlare di un cambiamento, perché sono a disposizione sempre meno grant 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, in una ipotesi di società di scopo rivolto alle Partnership Pubblico Private.

Certamente dobbiamo prepararci alle prossime call europee con progetti di qualità: la programmazione nazionale e regionale del periodo 2014-2020 va finalizzata anche secondo la labelizzazione che stiamo seguendo in qualità di focal point operativo responsabile per il Mit, con il Pilastro 2 (Connettere la Regione) sulla Strategia dell'Unione Europea per la regione dell'Adriatico e dello Ionio (EUSAIR)".

STRATEGIA DELL'UNIONE EUROPEA PER LA REGIONE DELL'ADRIATICO E DELLO IONIO

"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). L'Italia è co-coordinatore, insieme alla Serbia, del Pilastro 2 che affronta due priorità distinte, ma interconnesse: 1. Reti dei Trasporti a sua volta suddivisa in trasporti marittimi e connessioni intermodali verso l'hinterland e 2. Reti per l'energia. Il Progetto intende sviluppare un modello di trasporto intermodale moderno ed efficiente che integri il trasporto marit-

timo, le vie fluviali, ferroviarie, strade e aeroporti, includendo i collegamenti di ultimo miglio infra/info-strutturali tra i corridoi/assi TEN T e i nodi core anche nell'ottica dell'estensione della rete TEN-T verso i Balcani occidentali al fine di migliorare la connettività della regione adriatico-ionica".

QUADRANTI E AREE LOGISTICHE

"È nostro interesse promuovere tavoli di lavoro con operatori privati, enti locali e soggetti pubblici per mettere in comune progettualità e proposte per incrementare la competitività del sistema logistico-portuale italiano, in linea con lo sviluppo di aree logistiche integrate così da unire l'offerta e la domanda di servizi logistici con uno sguardo verso i rispettivi mercati di riferimento. Lo stesso discorso vale per le aree logistiche integrate che interessano le regioni convergenze, su cui si innesta il discorso della Programmazione nazionale e regionale per il periodo 2014/2020".

MAREBONUS

Marebonus è l'incentivo previsto dall'articolo 1, comma 647 della Legge di Stabilità per il triennio 2016-2018 allo scopo di sviluppare la modalità combinata strada-mare attraverso la creazione di nuovi servizi marittimi e il miglioramento di quelli già esistenti.

Il Governo ha stanziato nell'ultimo DEF 2016 138,4 milioni di euro così ripartiti:

- > 45,4 mln per il 2016
- > 44,1 mln per il 2017
- > 48,9 mln per il 2018

Marebonus è finalizzato a favorire l'istituzione di nuovi servizi di trasporto marittimo per le Autostrade del Mare (Ro-Ro e ro-Pax) o il miglioramento di quelli esistenti su rotte in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, attraverso un incentivo rivolto alle imprese armatrici.

L'incentivo è calcolato sulle unità di trasporto imbarcate moltiplicate per le tratte chilometriche sottratte alla percorrenza stradale sulla rete viaria italiana.

Lo strumento si completa infine con il riversamento del contributo da ciascun armatore alle imprese di autotrasporto che abbiano usufruito dei servizi marittimi.

Secondo una prudenziale previsione si prevede di ottenere annualmente un risparmio di esternalità superiore a 260 milioni di Euro, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion, pari a quasi 650 milioni di veicoli/km trasportati, con uno sviluppo complessivo di oltre 16 milioni di metri lineari di stiva disponibile per servizi marittimi utilizzabili per il trasporto merci.

MAREBONUS E FERROBONUS

"Se la Direzione generale per la competitività della Commissione europea dovesse approvare definitivamente le misure proposte, la pubblicazione dei decreti Marebonus e Ferrobbonus nel mese di settembre consentirebbe di impegnare i fondi stanziati per il 2016 entro la fine dell'anno.

Come noto, il sistema della logistica italiana risulta fortemente caratterizzato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle modalità di trasporto più eco-sostenibili. Per questo è giusto e importante intervenire incentivando gli operatori della catena logistica che utilizzano le Autostrade del Mare e la ferrovia per trasportare le merci.

In tal senso, per agevolare l'iter approvativo da parte della Commissione europea, il Ministero ha operato attraverso le Direzioni generali competenti al fine di costruire due misure incentivanti in linea con le politiche europee di sostegno ai trasporti.

In passato è mancata un'integrazione virtuosa fra le infrastrutture di trasporto su acqua, su ferro e su gomma. Va in questa ottica ad esempio il progetto cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito della Call CEF 2014 Fresh Food Corridors.

Mi ritengo soddisfatto del lavoro svolto finora e sono ottimista circa la positiva conclusione di questa fase preparatoria entro i termini preventivati".

EUROBONUS

"Nel frattempo abbiamo lavorato su un progetto europeo "Med Atlantic Ecobonus" aggiudicato nell'ambito dell'ultima call CEF Transport 2014.

Il progetto consiste in uno studio di policy, condot-

to in cooperazione con i Ministeri dei Trasporti di Spagna, Francia, Italia e Portogallo, che mira allo sviluppo di uno schema di incentivi coordinato a supporto della domanda di Autostrade del Mare, di valenza europea, valido per i mercati dell'area Atlantica e del Mediterraneo occidentale (sia esistenti che potenziali) e che sia in compliance con la normativa prevista in materia di Aiuti di Stato. L'auspicio è quello di creare, attraverso la stretta collaborazione tra beneficiari e Commissione Europea, uno schema di incentivazione condiviso a partire dal 2018 (c.d. Eurobonus).

Ipotizzando infatti che l'Eurobonus possa partire nel 2018, si troverebbe in perfetta continuità con il termine dell'arco temporale previsto per Marebonus e Ferrobbonus".