

shipping / porto&diporto

Eurobonus: entro metà 2017 alla Commissione Europea

Il Presidente di Rete Autostrade Mediterranee Antonio Cancian presenta a XX EuroMed lo stato dell'arte del progetto

Passi avanti verso l'Eurobonus: sarà presentata entro la metà del 2017 alla Commissione Europea la proposta di incentivi coordinati a livello comunitario per l'implementazione delle **Autostrade del Mare** nei mercati del Mediterraneo e Atlantico. La proposta si sviluppa nell'ambito del progetto Med-Atlantic Ecobonus per

l'incentivazione del trasporto marittimo a corto raggio di cui è partner **Rete Autostrade Mediterranee**.

Questo quanto annunciato durante XX EuroMed Convention del Gruppo Grimaldi a Venezia da **Antonio Cancian**, Presidente e Amministratore Delegato di **RAM**, che ha commentato: "**RAM** è fra i principali promotori dell'estensione

a livello europeo dell'esperienza italiana degli incentivi per l'intermodalità. Il Mediterraneo è un mare europeo, quindi anche l'Europa – se vuole una 'cura dell'acqua' – deve incentivare il trasporto marittimo e fluviale. Gli incentivi nazionali **Marebonus** e **Ferrobonus** devono essere un passaggio intermedio verso un'incentivazione europea". Il progetto Med Atlantic Ecobonus è attuato grazie ai finanziamenti CEF, e vede fra i partner **RAM** insieme ai Ministeri dei Trasporti di Italia, Spagna, Portogallo e Francia.

Il Presidente **Cancian** si è inoltre soffermato sul tema della progettualità: "La legislazione europea e nazionale hanno fatto importanti passi avanti: ora l'implementazione, deve arrivare dal territorio attraverso l'interconnessione degli assi con i nodi, attraverso l'intermodalità nei nodi stessi – gli hub portuali, che devono essere Green Port e Smart Port. Ultimo requisito è l'integrazione: i progetti devono inserirsi in un sistema e a loro volta includerne tutte le componenti, infrastrutture, reti energetiche e di telecomunicazioni".

Per procedere, secondo **Cancian**, è necessario mettere in campo progetti di fattibilità tecnico-economica, come disciplinati dal nuovo codice degli appalti nazionale, che permettono di definire se i Master Plan siano sostenibili dal punto di vista economico, sociale, ambientale. Se ci sono questi requisiti, è possibile procedere alla definizione di Business Plan, resa facile dalla disponibilità di fondi perduti come PON, CEF, di loan attraverso la BEI e di garanzie importanti come Junker.

"L'unico modo per avviare questa progettualità – ha concluso **Cancian** – è attraverso soluzioni di partnership tra pubblico e privato, che siano definite con chiarezza; l'integrazione deve attuarsi anche in termini finanziari, tramite strumenti come blending e matching. **RAM** mette a disposizione degli stakeholder del territorio le proprie competenze e le relazioni con gli enti europei





e nazionali”.

Questi obiettivi sono quelli evidenziati dal Presidente di **Rete Autostrade Mediterranee** anche in occasione del workshop “Le opportunità di finanziamento per il settore portuale e logistico” organizzato da MIT e **RAM**, in collaborazione con Commissione Europea.

“Dal territorio deve partire la progettualità per lo sviluppo del sistema portuale e logistico italiano: la legislazione europea e nazionale rendono il momento favorevole” questo l’invito rivolto agli stakeholder del settore – rappresentanti delle neo costituenti Autorità di Sistema Portuale, di interporti, delle principali associazioni di categoria del mondo portuale e della logistica – che hanno preso parte mercoledì 9 novembre scorso al workshop.

“Con il supporto della Commissione Europea e del MIT, che ha ora uno strumento ad hoc nella Conferenza Nazionale di Coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale, sono gli stakeholder a doversi fare promotori di una progettualità delle infrastrutture e delle infrastrutture che, come ricordato dai relatori intervenuti, 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, acqua e ferro, e che trasformi gli hub portuali in smart e green. Un’integrazione che non va considerata, dunque, solo dal punto di vista territoriale ma che riguardi, oltre ai trasporti, anche l’energia e le telecomunicazioni nonché gli aspetti finanziari. Un altro aspetto estremamente importante – sottolinea **Cancian** – riguarda la tempistica da rispettare per fare in modo che le opportunità disponibili non vadano perse”.

“RAM sta cooperando in questo sen-

so con le Autorità di Sistema e le sue competenze e relazioni sono a disposizione degli stakeholder, per incentivare e supportare la fattibilità tecnico-economica dei loro progetti. Una volta riconosciuta la sostenibilità economica, ambientale e sociale di tali iniziative, non sarà un problema la costruzione dei Business Plan per la fase attuativa, che dovranno comprendere grants (PON, POR, CEF...), prestiti (CDP, BEI...), e garanzie (tipo LGTT o quelle previste dall’EFSI) attraverso soluzioni di blending”.

Un momento favorevole per il sistema portuale e logistico nazionale riconosciuto anche da Herald Ruijters, Acting Director di DG MOVE: “L’Unione Europea e il MIT hanno dotato il sistema di un’ottima base su cui costruire una progettualità di valore, frutto di un approccio integrato – che guardi non solo il porto, ma anche il retroporto e l’interporto di riferimento – e strutturato. L’Italia è al centro del Mediterraneo: anche grazie al contributo di **RAM**, è necessario migliorarne i collegamenti a Sud con il Nord Africa e ad Est con i Balcani, il Mar Nero e con il Golfo”.

“Il workshop proposto – conclude Ruijters – è un momento utile per dotare voi stakeholder degli strumenti necessari per una possibilità di sviluppo per il sistema, tanto più in vista del 2017, anno in cui ci aspetta un importante traguardo: la definizione delle nuove prospettive finanziarie, un’opportunità che l’Italia non può perdere per migliorare i propri collegamenti con l’Europa e il Mediterraneo”.

Durante la giornata sono intervenuti anche Luigi Merlo, Consigliere per la Portualità e la Logistica del MIT, e Carlo Secchi, Coordinatore europeo e co-autore dell’Action Plan “Making the best use of new financial schemes

for European transport infrastructure projects”.

Lo stato dell’arte in Italia e in Europa delle politiche e della programmazione dei trasporti è stato delineato dagli interventi di Ennio Cascetta, Capo della Struttura tecnica di missione del MIT, di Maria Margherita Migliaccio, Direttore Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione e i progetti internazionali del MIT e di Enrico Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d’acqua interne del MIT.

A seguire, Antongliu Marin e Maria Cristina Marolda, Policy Officer di DG MOVE hanno offerto una panoramica dei fondi CEF e Horizon 2020 e soluzioni di blending finanziario.

La seconda parte della mattinata ha puntato i riflettori sul Fondo EFSI, con la presentazione delle attività condotte dalla task force italiana sul Piano Juncker a opera di Andrea Riccardi, Segreteria Tecnica del Ministro dell’Economia e delle Finanze. In seguito, Alessandro Izzo, Vice Capo Unità Infrastrutture, Energia e Settore Pubblico di Banca Europea degli Investimenti, Neri Di Volo, JASPERS - Joint Assistance to Support Projects in European Region, e Simona Camerano, Responsabile Ricerca e Studi - Area Development Finance di Cassa Depositi e Prestiti hanno presentato le opportunità e gli strumenti messi a disposizione dai rispettivi enti per lo sviluppo progettuale.

La mattinata si è conclusa con la presentazione di progetti di successo in Europa e in Italia nel settore dei trasporti da parte di Gianfranco Pignatone, Direttore Pianificazione Strategica RFI e José Alberto Rino di BEI.

Stefania Vergani