

CON UN ARTICOLATO PROGETTO ALLARGATO AL MEDITERRANEO

Eurobonus per l'intermodalità impegno prioritario di **RAM**

Il presidente **Antonio Cancian** presenterà entro la metà del 2017 in Commissione Europea la sua proposta di incentivi a livello comunitario



Antonio Cancian

Eurobonus per l'intermodalità

MED ATLANTIC 

ECOBONUS 



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

ROMA- "Un sistema di incentivi coordinati a livello comunitario, un 'Eurobonus' per promuovere l'intermodalità sul Mediterraneo, che è a tutti gli effetti un mare europeo". Questo è uno degli impegni prioritari per **Rete Autostrade Mediterranee** secondo **Antonio Cancian**, dal 2014 presidente e amministratore delegato della società *in house* del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nata per lo sviluppo delle **Autostrade del Mare**, che ha progressivamente visto l'estensione del proprio ruolo diventando il riferimento nazionale per la gestione operativa degli incentivi dedicati all'autotrasporto **Ferrobonus**, che ha ricevuto il via libera dalla Commissione Europea, e **Marebonus**.

Una *best practice* italiana che ora **RAM** è impegnata a esportare in Europa: "Entro la metà del 2017 -sottolinea **Cancian**- presenteremo alla Commissione Europea, insieme a Spagna, Francia e Portogallo, la proposta di incentivi coordinati per l'implementazione delle **Autostrade del Mare** nei mercati del Mediterraneo e dell'Atlantico perché anche l'Europa, se vuole una 'cura dell'acqua', deve incentivare il trasporto marittimo. È questo l'obiettivo del progetto Med-Atlantic Eurobonus per l'incentivazione del (segue a pagina 4)

trasporto marittimo a corto raggio di cui **RAM** è partner".

Il progetto Med-Atlantic Eurobonus

Il progetto Med-Atlantic Eurobonus ha un budget di 1,543,838 euro; il 50% della cifra è stata finanziata da fondi CEF-Connecting Europe Facility, nell'ambito della call 2014.

Beneficiari del finanziamento sono i Ministeri dei Trasporti di Italia, Francia, l'Agenzia dei Trasporti Portoghese e Puertos del Estado, l'agenzia del Ministero dei Trasporti spagnolo incaricata del coordinamento e della gestione del sistema portuale. Oltre a essere stata promotore dell'iniziativa sin dall'inizio, forte dell'esperienza maturata con l'incentivo Eurobonus, **RAM** partecipa al progetto come implementing body del MIT.

Alle origini del progetto Med-Atlantic Eurobonus

Med-Atlantic Eurobonus nasce per favorire lo sviluppo dello Short Sea Shipping e l'intermodalità del sistema logistico europeo, fortemente sottoposto al rischio che le regolamentazioni in tema ambientale riguardanti il trasporto marittimo causassero, al contrario, un abbandono della via del mare in mancanza di una competitività evidente in termini di costi.

Mutuando dal Programma Marco Polo della precedente programmazione europea il rilevante aspetto delle valutazioni "ex ante" per i nuovi programmi di supporto, Med-Atlantic Eurobonus prende avvio dall'esperienza dell'italiano Eurobonus, forte del successo di aver individuato in incentivi demand-based il metodo più efficace per favorire lo shift modale, nel rispetto delle normative sulla concorrenza.

A tal proposito, occorre ribadire come il ruolo degli eco-incentivi, per anni argomento lasciato a margine, ha trovato una nuova ed importante collocazione nel dibattito pubblico anche in funzione dei plurimi interventi di carattere normativo impattanti sugli standard ambientali che il settore normativo dovrà rispettare nei prossimi anni (dalla Direttiva DAFI, la Direttiva 2016/802, il regolamento UEMRV, Convenzione IMO sul ballast water, etc...).

la cui importanza viene ribadita nel Detailed Implementation Plan for MoS elaborato dal Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare.

Gli obiettivi del progetto

“Definire la fattibilità di uno schema di incentivi commisurati alla domanda per le **Autostrade del Mare** con impatto sull’ambiente e contribuendo allo sviluppo delle politiche europee di trasporto, basandosi su esperienze precedenti e framework e iniziative in corso”: questa secondo il Presidente **Cancian** l’anima del progetto Med-Atlantic Ecobonus, pensato per applicarsi inizialmente ai mercati di Mediterraneo e Atlantico per essere poi potenzialmente trasferibile ad altre regioni europee.

La fattibilità dell’incentivo sarà valutata tenendo conto di diverse componenti - tecniche, legali, finanziarie, amministrative e tecnologiche, ecc. - e del consenso raggiunto, oltre che di una valutazione d’impatto.

Il progetto nasce esattamente con l’obiettivo di architettare un modello di incentivi per le **Autostrade del Mare**, di impatto europeo sia in termini di estensione ed applicabilità geografica, sia in termini di eventuale copertura finanziaria, in totale conformità con la normativa in vigore in materia di Aiuti di Stato e di concorrenza nel comparto marittimo.

Le fasi del progetto

Avviato nel luglio 2015, il progetto prevede cinque fasi - diagnosi, formulazione, consenso, impact assessment, action plan. Pur parlando di fasi distinte, con rispettive attività specifiche, Med-Atlantic Ecobonus prevede un approccio non sequenziale: punto chiave della metodologia è un’interazione continua tra le diverse azioni. Ad esempio, lo sviluppo di un’analisi costi-benefici e la previsione di contatti continui con gli stakeholder per le valutazioni preliminari ed itinere del nuovo schema, potranno portare anche alla revisione di alcuni punti del progetto stesso, per verificarne la sostenibilità e ottenere il consenso necessario per l’effettiva implementazione.

Presupposti per l’attivazione degli incentivi saranno l’orientamento dello schema verso il lato domanda di AdM, un focus importante sulle innovazioni ‘green’ del settore marittimo lato offerta e chiaramente

la proiezione degli impatti positivi e del valore aggiunto europeo che tali schemi incentivanti potrebbero conseguire, in termini di riduzione delle esternalità negative.

Dalla diagnosi alla formulazione

Prima tra le fasi del progetto è la diagnosi, che prevede l’esame degli schemi di incentivazione del trasporto combinato presenti e passati in Europa - in primis la success story dell’italiano Ecobonus - trovandone punti di forza e debolezza.

Se tale step è da considerarsi quasi concluso, è oggi nel pieno dello svolgimento la formulazione vera e propria dell’incentivo. Suddivisa in diverse attività - Design Tecnico, Design Ambientale, Design Economico e Finanziario, Design Legale, Design Amministrativo ed Operativo, Design Tecnologico - la formulazione produrrà uno schema che definirà eleggibilità, intensità, durata, tipologia dei supporti erogati (sussidi, finanziamenti, sgravi), basi legali, procedure amministrative e modalità per il monitoraggio dei risultati. La prima bozza di schema con relativo budget sarà la base per una valutazione iniziale dell’intensità degli incentivi, calcolata sui risparmi di costi esterni derivati dalla scelta

della modalità marittima rispetto alle altre tipologie di trasporto. Lo schema sarà poi analizzato secondo una demanding modelling exercise e secondo un’analisi costi-benefici, che potrà portare a una revisione del budget e una successiva nuova formulazione.

In tali fasi **RAM** svolge il compito di definizione dello schema di incentivi dal punto di vista amministrativo ed operativo, contribuendo altresì alla formulazione degli aspetti tecnici del nuovo incentivo in termini di intensità, durata e condizioni di eleggibilità, sulla base di uno studio di mercato nell’area del Mediterraneo occidentale ed Atlantica.

È oggi in fase di condivisione l’architettura dell’incentivo: è da stabilirsi se si preveda di agire sul modal shift o sul greening delle rotte marittime, come anche se gli incentivi possano essere erogati come contributo diretto agli autotrasportatori o piuttosto agli armatori, sul modello dell’incentivo italiano **Marebonus**. La volontà è quella di costruire un supporto scientifico per il calcolo dell’incentivo.

Dal consenso all’action plan

Prevista per il 2017, la fase di consenso dovrà verificare che lo schema proposto abbia il supporto di istituzioni, con priorità agli

Stati che collaborano al progetto, e stakeholder del mercato - dalle compagnie del trasporto su strada a shipper, spedizionieri e armatori - raggiunti attraverso le associazioni a livello nazionale e comunitario. Verranno altresì contattate le istituzioni europee e il MoS Coordinator, per verificare la conformità dello schema con i Regolamenti TEN-T e CEF e con le altre normative inerenti la materia.

A seguire, l’impact assessment condotto secondo la metodologia indicata dalla Commissione Europea permetterà di considerare efficacia, efficienza, sostenibilità, gestibilità e impatto dello schema, in modo da renderne evidente il valore aggiunto europeo. Durante questa attività sarà utilizzato il canale di calcolo e modellazione già usato durante la formulazione, in modo da assicurare coerenza e permettere una rapida interazione, se necessaria.

In seguito a questa fase, sarà definito l’action plan dagli Stati Membri che partecipano al progetto, per coordinare l’implementazione dello schema secondo la formulazione e il budget decisi.

RAM per la progettualità del sistema portuale e logistico

La partecipazione a Med-Atlantic Ecobonus di **RAM** è un esempio concreto del lavoro della società guidata dal Presidente **Cancian** per lo sviluppo di una progettualità del sistema portuale e logistico.

In particolare Med-Atlantic Ecobonus, costituisce un paradigma di un passaggio chiave per la proposta di progetti. “Bisogna partire da progetti di fattibilità tecnico-economica, così come disciplinati nelle loro componenti dal nuovo Codice degli Appalti nazionale - commenta il Presidente **Cancian** - in cui emerga 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 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 e in quelle ricadenti nei programmi di cooperazione territoriale europea”.

Questo è uno dei punti chiave che

devono guidare una progettualità ‘di valore’ per cui **RAM**, si propone come partner tecnico di enti pubblici e privati per lo sviluppo di progetti di qualità, mettendo a disposizione le proprie relazioni con istituzioni e stakeholder, a livello nazionale e internazionale, e il know how maturato in questo ambito. Attualmente **RAM** conta nove progetti già approvati nell’ambito dei fondi CEF, per il valore complessivo di 160 milioni di euro; altri 22 progetti sono stati presentati nel corso del 2016 e sono in corso di valutazione, nell’ambito dei fondi CEF 2015, IPA Adriatic 2007-13 Capitalizzazione, Horizon 2020, LIFE, ERSAMUS+, ADRION e altri.

Una progettualità di valore secondo RAM

Grazie a una normativa favorevole a livello nazionale e internazionale, il settore portuale e logistico ha a disposizione risorse adeguate per lo sviluppo. Quello che serve ora è la capacità di definire Master Plan di qualità, come spiegato dal Presidente **Cancian**: “Ora sono gli stakeholder a doversi fare promotori di una progettualità delle infrastrutture e delle infrastrutture che 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”.

Una volta definito un Master Plan di qualità e verificata la sostenibilità del progetto, non sarà difficile trovare i finanziamenti atti a sostenere il momento realizzativo, come spiega il Presidente **Cancian**: “Per la fase attuativa gli aspetti di finanziamento delle opere potranno essere assicurati dalle 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 e indiretti, degli strumenti finanziari innovativi quali il CEF Debt Instrument, della garanzia EFSI e dei prestiti BEI - ed altresì a livello nazionale e regionale”.