

Marco Polo: il momento delle scelte

Il 24 novembre è stato pubblicato sul sito della Commissione Europea il nuovo "Invito a Presentare Proposte" ("Call 2005") per il Programma Marco Polo con scadenza il 30 gennaio 2006. Il budget per quest'anno è di poco superiore a 30 milioni di euro e sarà utilizzato per finanziare al massimo 30 progetti. Lo scorso anno i milioni stanziati sono stati 20,4 con la possibilità di finanziare fino a 20 progetti. Su 62 proposte presentate la selezione ha poi portato all'individuazione di 12 progetti, l'elenco dei quali è disponibile da pochi giorni sul sito della Commissione.

Il Marco Polo è una delle misure adottate dall'Unione Europea per raggiungere gli obiettivi indicati nel Libro Bianco del 2001 "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte". Il principale di questi obiettivi è riportare entro il 2010 le quote di mercato dei diversi modi di trasporto al livello del 1998 (anno in cui il trasporto su strada era il 44% del totale), per passare poi a una fase di ulteriore "riequilibrio" che favorisca le modalità più sostenibili.

In particolare il Programma

al massimo al 30% dei costi, le "azioni catalizzatrici", finanziabili fino al 35%, e le "azioni comuni di apprendimento" di cui la UE può coprire fino al 50% dei costi (sono le meno dispendiose). Il programma copre solo la fase di avvio dei progetti, che devono risultare economicamente redditizi al termine della sovvenzione.

Sono azioni di "trasferimento fra modi" quelle che prevedono l'avvio o il potenziamento di servizi di trasporto in grado di dirottare il traffico merci dalla strada ad altre modalità, quali il trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping) o le ferrovie. Un esempio, tratto dall'elenco dei progetti che hanno ottenuto il finanziamento 2004, è l'introduzione di un collegamento intermodale treno-nave fra Piacenza e Valencia. In questo tipo di azioni il contributo viene erogato in proporzione alle tonnellate-chilometro trasferite dalla strada ed è pari a €1 per ogni 500 tonnellate-chilometro "dirottate" verso il treno o la nave.

Le "azioni catalizzatrici" devono invece "cambiare il modo di fare trasporto merci non su strada all'interno della Comunità, proponendo un'idea

lo sviluppo del trasporto combinato strada-mare non accompagnato dall'autista). Trovare "catalizzatori" di questo tipo non è impresa facile, tant'è che nella storia del Programma è stata fin'ora selezionata una sola azione di questo tipo: fa parte dei progetti approvati quest'anno ancora da avviare, e riguarda il superamento di barriere strutturali per il trasporto ferroviario dei beni deperibili.

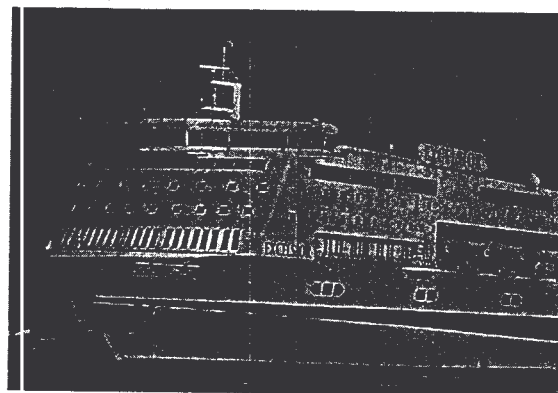
Le "azioni comuni di apprendimento" sono invece volte ad ampliare le conoscenze logistiche e ad incentivare la cooperazione nel trasporto merci.

Dei dodici progetti che hanno superato l'ultima selezione da poco conclusa (call 2004), nove riguardano azioni di trasferimento modale, per un totale di €16.258.000; mentre €3.500.000 vanno all'unica azione catalizzatrice dell'elenco. Due sono invece le azioni comuni di apprendimento per uno stanziamento totale di €680.000. Le trattative per la chiusura dei contratti sono attualmente in corso, e alcuni progetti sono già in fase di avvio.

Si può già parlare di buoni risultati invece per i tredici progetti selezionati con la call precedente. A poco più di un anno di distanza, quelli avviati con successo sono effettivamente tredici: dodici azioni di trasferimento modale (fra cui diversi servizi short sea per il trasporto di veicoli dal nostro Paese a Spagna Tunisia e Malta), e una di apprendimento (progetto di formazione on line in materia di trasporto fluviale). La rinuncia, in fase di trattativa, di tre dei consorzi selezionati originariamente ha portato all'attuazione dei progetti successivi in classifica, fino a raggiungimento del budget.

Non sono ancora noti i dati riguardo il traffico già "trasferito" dalla strada, ma la previsione della Commissione è che sia addirittura più elevato dell'aumento annuo del volume del trasporto stradale internazionale (pari a circa 12 miliardi di tonnellate/km). I risultati stanno quindi dimostrando il valore aggiunto di un programma che sostiene azioni concrete basate sul mercato.

All'avvio del Programma, nel 2003, è stato infatti stanziato un budget totale di 100 milioni di euro per finanziare il periodo fino al 2006. Ciò significa che la call attualmente aperta (la terza) è la penultima



del Programma Marco Polo così come lo conosciamo.

Il 1 gennaio 2007 dovrà infatti entrare in vigore il Regolamento europeo che darà l'avvio al "Marco Polo II" per gli anni da 2007-2013. Il testo definitivo non è ancora disponibile, ma è stata diffusa la Proposta di Regolamento che la Commissione Europea ha inoltrato al Parlamento e al Consiglio. Che forma prenderà quindi il nuovo Marco Polo, dipenderà dal risultato delle negoziazioni fra questi organismi sulla base di tale Proposta.

Se il documento della Commissione verrà adottato nella sua forma attuale, lo stanziamento per i sette anni sarà di 740 milioni di euro, pari a circa 106 milioni di euro l'anno. L'aumento del budget è quindi sostanziale rispetto ai 100 milioni di euro totali del Programma attuale e servirà ad aggiungere due nuove tipologie di "azioni" finanziabili alle tre già esistenti: le "autostrade del mare" e le "azioni per la riduzione del traffico".

Il tutto dovrebbe tradursi in uno spostamento verso il trasporto marittimo di un volume di traffico merci superiore a 140 miliardi di tonnellate/chilometro. In termini di riduzione di danni ambientali e di incidenti stradali, di risparmio energetico e di minori danni alle infrastrutture, i benefici attesi sono dell'ordine di 5 miliardi di euro. In altre parole, ogni euro attribuito al programma Marco Polo dovrebbe tradursi in più di 6 euro di benefici ambientali e sociali per la collettività.

Il "passo avanti" auspicato nella Proposta è che il Marco Polo II miri, soprattutto attraverso il finanziamento di progetti di "Autostrade del mare", anche alla riduzione di anno in anno del valore assoluto traffico stradale (meno tonnellate chilometro via strada) e non

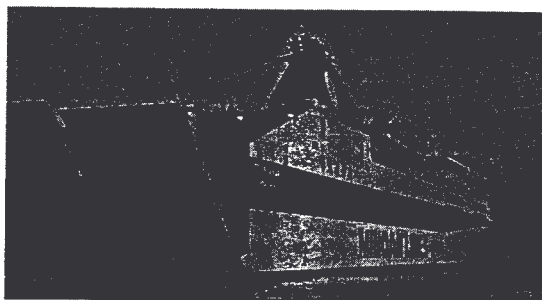
soltanto alla sua riduzione percentuale come previsto dal programma attuale.

La Commissione evidenzia inoltre che, per raggiungere gli ambiziosi obiettivi del Libro Bianco, non sarà sufficiente diminuire traffico stradale, ma bisognerà anche impedire l'aumento del traffico totale. Come sarà possibile controllare la domanda di trasporto senza pregiudicare la nostra competitività e il nostro benessere?

Dalla ricerca di possibili soluzioni a questo interrogativo deriva la volontà di introdurre fra gli interventi finanziabili le "azioni per la riduzione del traffico". L'idea è infatti quella di incentivare economicamente progetti che migliorino l'efficienza del trasporto all'interno delle catene logistiche delle imprese. L'obiettivo sarà ridurre il tonnellaggio o i veicoli/chilometro necessari all'approvvigionamento e alla distribuzione senza diminuzioni della produzione o dell'occupazione.

In attesa di poter fornire ulteriori informazioni in merito al "Marco Polo II", l'Ufficio di Promozione dello Short Sea Shipping, assieme al Network Europeo di cui fa parte, resta impegnato nella divulgazione di informazioni in merito ai Programmi europei attualmente operativi. In particolare quest'anno si è scelto di mettere a disposizione sul sito www.shortsea.it una traduzione in italiano della call 2005 del programma Marco Polo. Il documento originale in inglese (l'unico testo ufficiale a cui fare riferimento) è scaricabile dal sito della commissione europea all'indirizzo http://europa.eu.int/comm/transport/marco-polo/index_en.htm.

Articolo a cura di
"Short Sea Shipping,
Ufficio di Promozione,
Italia"
info@shortsea.it



si propone di ridurre la congestione stradale, di migliorare la "performance ambientale" del sistema di trasporti e di stimolare un maggior utilizzo dell'intermodalità. Tutto ciò attraverso il finanziamento a fondo perduto di progetti per servizi internazionali di trasporto merci.

Le proposte devono essere presentate da consorzi di almeno due imprese, di cui almeno una di un Paese Membro, in occasione della pubblicazione annuale dell'invito a presentare proposte.

La Commissione ha individuato tre categorie di progetti finanziabili: le "azioni di trasferimento fra modi" per le quali il contributo può ammontare

innovativa per il superamento di una barriera strutturale di mercato". La definizione, non particolarmente immediata, fa riferimento al fatto che, come i "catalizzatori" sono sostanze in grado di avviare dei processi chimici (i chimici scusino la semplificazione), così "le azioni catalizzatrici" devono "sbloccare" il mercato dei trasporti alternativi alla strada laddove questi presentino "barriere strutturali". Un esempio di "barriera strutturale" in un mercato può essere la sua eccessiva frammentazione o la piccola dimensione delle imprese (proprio queste due barriere strutturali sono presenti, ad esempio, nel mercato dell'autotrasporto e rallentano