

CHIARA VAGAGGINI

**IL *MAREBONUS*:
IL NUOVO INCENTIVO
DEL SETTORE MARITTIMO**

Estratto da:

**RIVISTA
DEL
DIRITTO DELLA NAVIGAZIONE**

2017 – Numero 2

ISSN 0035-5895



Aracne

IL MAREBONUS: IL NUOVO INCENTIVO DEL SETTORE MARITTIMO

SOMMARIO: 1. Premessa. – 2. Gli ultimi orientamenti per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto. – 3. L'esperienza dell'*ecobonus* marittimo. – 4. Il *marebonus*. – 5. Conclusioni. Verso un incentivo europeo delle autostrade del mare.

1. *Premessa.*

L'incentivazione della modalità marittima rappresenta una preziosa opportunità di sviluppo per l'economia europea considerando che circa il 51% degli scambi commerciali verso i Paesi terzi avviene via mare ⁽¹⁾.

Consapevole del ruolo strategico attuale e delle future potenzialità del sistema marittimo, laddove adeguatamente valorizzato e sostenuto, la Commissione europea investe, ormai da diverso tempo, nella promozione della cultura dell'intermodalità, avvalendosi di specifici programmi mirati a ridurre l'impatto ambientale ed economico del trasporto su gomma, con trenta milioni di camion all'anno imbarcati, pari al 75% del dato mondiale.

La politica europea si orienta, pertanto, a favorire lo sviluppo di tutte quelle azioni riguardanti il potenziamento di mezzi di trasporto meno inquinanti come le linee ferroviarie e marittime, allo scopo di favorire un utilizzo più equilibrato e per ciò stesso maggiormente virtuoso delle varie modalità di trasporto in un'ottica di efficace combinazione tra le stesse. A partire dagli anni novanta vengono elaborati numerosi Piani e Programmi diretti ad orientare l'operato degli Stati membri verso l'attuazione di progetti adeguati al raggiungimento degli obiettivi di crescita sostenibile dei trasporti destinando agli stessi, ingenti risorse per favorirne l'avvio nonché il relativo completamento.

⁽¹⁾ I dati sono stati presentati dall'Ufficio europeo di statistica (Eurostat) in occasione della Giornata mondiale del mare del 29 settembre 2016 e pubblicati nel sito ufficiale della Commissione europea, sezione Eurostat, *News Release*, n. 184 del 28 settembre 2016.

L'interesse per questo tipo di azioni si evidenzia già con la pubblicazione, nel 2001, ad opera della Commissione europea, del primo Libro bianco sui trasporti ⁽²⁾ che offre un quadro generale sulla situazione dei trasporti comunitari, mettendone in luce le gravi carenze legate alla mancanza di un'effettiva intermodalità. Per promuovere un maggiore equilibrio nell'utilizzo dei trasporti stradali, ferroviari e marittimi da parte degli utenti vengono presentate una serie di iniziative concrete al fine di procedere al progressivo decongestionamento dei principali assi stradali europei e, al contempo, offrire un elevato livello di mobilità in tutta l'Unione.

Con la nuova edizione del Libro bianco sui trasporti, presentato dalla Commissione nel marzo 2011 ⁽³⁾, si ribadisce la necessità di attuare una radicale trasformazione nel settore dei trasporti europei, promuovendo la crescita di un sistema concorrenziale diretto ad eliminare i principali ostacoli presenti nei vari settori dell'economia per favorirne la crescita e l'occupazione. Connessione intermodale nonché trasporti efficienti e meno inquinanti sono i principali obiettivi per gestire il continuo aumento della richiesta di mobilità; a tal fine il nuovo Libro bianco intende realizzare un riequilibrio modale per le distanze superiori ai trecento chilometri, trasferendo il 30% del trasporto stradale verso le altre modalità entro il 2030, e il 50% entro il 2050. Per le distanze inferiori, invece, risulta molto più difficile poter contrastare la competitività del trasporto stradale, considerando che lo stesso risulta ad oggi ancora decisamente appetibile date le sue caratteristiche di rapidità e flessibilità. Al fine di ottenere un bilanciamento di esigenze contrastanti, il nuovo documento programmatico individua diversi elementi per ridurre la dipendenza del

⁽²⁾ Libro bianco del 2001, *La politica europea dei trasporti fino al 2020: il momento delle scelte*, COM (2001) 370 del 12 settembre 2001. Sul tema, cfr. A. BARON, *Trans-European Networks (TENs): passato, presente e futuro*, in *Politiche europee delle infrastrutture dei trasporti e sviluppo del Mezzogiorno*, a cura di E. Fanara, Messina, 2003, 26 ss.; S. ZUNARELLI, *Il Libro bianco sui trasporti: elementi di novità e continuità nella politica dell'Unione europea nel settore dei trasporti*, in *Dir. trasp.*, 2002, 463 ss.

⁽³⁾ Libro bianco della Commissione europea, *Tabella di marcia verso uno spazio europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile*, COM (2011) 144 del 28 marzo 2011. Cfr. M. BADAGLIACCA, *L'evoluzione della politica europea dei trasporti nell'ottica dello sviluppo sostenibile e dell'integrazione dei trasporti*, in *Giureta*, 2013, 165 ss.; O. CAMPANELLI, *Il rapporto tra i trasporti e l'ambiente: il Libro bianco della Commissione europea*, in questa *Rivista*, 2012, 131 ss. Sullo stesso tema sia consentito di rinviare a C. VAGAGGINI, *Gli incentivi europei e nazionali allo sviluppo delle autostrade del mare*, in questa *Rivista*, 2011, 769 ss.

settore dei trasporti dal petrolio. Detti requisiti concernono: maggiore efficienza energetica dell'attuale parco veicoli in tutte le tipologie, o modi, di trasporto; sviluppo e impiego di nuovi carburanti e sistemi di propulsione sostenibili; ottimizzazione dell'efficacia delle catene logistiche multimodali; migliori collegamenti ferrovia/trasporto marittimo per il trasporto merci a lunga distanza; utilizzo di sistemi innovativi di gestione del traffico e di misure di mercato quali l'abolizione degli ostacoli esistenti al trasporto marittimo a corto raggio.

Lo sviluppo delle modalità di trasferimento di passeggeri e merci devono essere accompagnati da una significativa riduzione delle emissioni nocive generate dai trasporti attraverso l'utilizzo di fonti energetiche più pulite ritenute indispensabili alla creazione di un sistema di trasporto europeo competitivo, caratterizzato da una maggiore concorrenza e da un'effettiva integrazione della rete, in grado di collegare in modo efficienti e sostenibile le varie modalità di trasporto.

2. *Gli ultimi orientamenti per lo sviluppo delle reti transeuropee di trasporto.*

Il progetto delle autostrade del mare si inserisce tra gli obiettivi prioritari dell'Unione europea diretti alla realizzazione di un sistema di trasporto pulito, sicuro ed efficiente, trasformando il trasporto marittimo in un'autentica alternativa al trasporto terrestre ormai sovraffollato ⁽⁴⁾.

L'importanza strategica di tali direttrici marittime viene ufficialmente riconosciuta, in ambito europeo, con la decisione n. 884/2004 del

⁽⁴⁾ Cfr. A. JURASZ, *Autostrade del mare: una nuova frontiera a basso impatto aziendale*, in *Sviluppo sostenibile dei trasporti marittimi nel Mediterraneo*, a cura di F. Pellegrino, Napoli, 2013, 91 ss.; L. SISTO, *Prospettive di sviluppo delle autostrade del mare in Italia*, in *La politica marittima comunitaria*, a cura di A. Del Vecchio, Roma, 2009, 171 ss.; G. VERMIGLIO, *Pianificazione di un sistema integrato di viabilità terra-mare*, in *Autostrade del mare. Sicilia piattaforma logistica del Mediterraneo*, a cura di G. Vermiglio, Messina, 2009, 15; E. TURCO BULGHERINI, *Cabotaggio, feederaggio, short sea shipping e autostrade del mare*, in *Trattato breve di diritto marittimo*, I, a cura di A. Antonini, Milano, 2007, 447 ss.; M. BETTINI (a cura di), *Autostrade del mare. Politica, economia, logistica*, Livorno, 2007; M. BRIGNARDELLO, *Short sea shipping: spunti di riflessione su alcune problematiche giuridiche e la loro incidenza sul piano economico*, in *Econ. dir. terziario*, Milano, 2004, 3, 591 ss.; S. ZUNARELLI, *Programmazione generale e regolazione specifica nel settore dei trasporti*, in *New Technologies e ricerca strategica nei trasporti*, a cura di E. Fanara, Messina, 2001, 102.

29 aprile 2004 ⁽⁵⁾ che, a modifica dei precedenti orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti risalenti al 1996, individua un elenco di trenta progetti prioritari, adattato alle dimensioni dell'Europa allargata, da realizzare entro il 2020 ⁽⁶⁾. Tra i progetti prioritari della lista revisionata figurano le autostrade del mare (progetto n. 21), un programma teso a realizzare un sistema di trasporto integrato, pulito, sicuro ed efficiente, che introduce innovative catene logistiche basate sulla modalità marittima, caratterizzate da un limitato impatto ambientale ed in grado di minimizzare i costi esterni negativi rispetto al tutto-strada.

A seguito di numerose modifiche nel tempo la citata dec. n. 884/2004/Ce viene rifiuta nella dec. n. 661/2010/Ue ⁽⁷⁾, poi abrogata e sostituita dal reg. Ue n. 1315/2013 ⁽⁸⁾ che stabilisce nuovi orientamenti

⁽⁵⁾ Dec. n. 884/2004/Ce del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2004, che modifica la dec. n. 1692/96/Ce sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in G.U.U.E. 30 aprile 2004, L 167, 1.

⁽⁶⁾ Le reti transeuropee dei trasporti mirano ad un fondamentale obiettivo che consiste nel fare in modo che la pianificazione e gli investimenti nel settore, da parte degli Stati membri, avvengano in un quadro comune e concordato che lasci emergere alla fine una vera e propria rete europea comune. Le grandi reti puntano, pertanto, ad assicurare, all'interno dell'Unione, la libera circolazione dei beni, delle persone, dell'energia e delle telecomunicazioni, eliminando quegli ostacoli che si frappongono al buon funzionamento del mercato interno. Sul punto, cfr. F. DONATI, P. MILAZZO, *Reti transeuropee*, in *Trattati dell'Unione Europea*, a cura di A. Tizzano, Milano, 2014, 1545 ss.; M. CASANOVA, M. BRIGNARDELLO, *Diritto dei trasporti. Infrastrutture e accesso al mercato*, Milano, 2011, 54 ss.; F. PELLEGRINO, *L'evoluzione della politica delle reti transeuropee di trasporto*, in *I porti dell'area dello stretto di Messina nelle reti transeuropee*, atti del Convegno di Messina del 28-29 ottobre 2005, a cura di G. Vermiglio, G. Moschella, F. Pellegrino, Messina, 2007, 123 ss.

⁽⁷⁾ Dec. n. 661/2010/Ue del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 luglio 2010, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, in G.U.U.E. 5 agosto 2010, L 204.

⁽⁸⁾ Reg. Ue n. 1315/2013 del Parlamento Europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la dec. n. 661/2010/Ue, in G.U.U.E. 20 dicembre 2013, L 348. In dottrina, tra i vari, cfr. F. DONATI, P. MILAZZO, *Reti transeuropee*, in *Trattati dell'Unione europea*, cit., 1545 ss.; C. MONTEBELLO, *Brevi considerazioni sulla rete transeuropea dei trasporti alla luce della riforma del titolo V della costituzione*, in *Giureta*, 2004; N. GIANNELLI, *Le reti transeuropee dei trasporti tra integrazione e competizione: il caso Malpensa*, in *L'Europa delle reti*, a cura di A. Predieri, M. Morisi, Torino, 2001, 245 ss.; A. PREDIERI, *Gli orientamenti sulle reti transeuropee*, in *Dir. Ue*, 4/1997, 569; ID., *Le reti transeuropee nei trattati di Maastricht e di Amsterdam*, in *Dir. Ue*, 3/1997, 287.

per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti sulla base di condizioni innovative e aggiornando modalità e tempi di attuazione dei progetti nel settore.

Con l'adozione di tale ultimo regolamento si definiscono le priorità per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e si prevedono specifiche misure per la realizzazione di progetti di interesse comune concernenti il trasporto ferroviario, su vie navigabili interne, stradale, marittimo, aereo e multimodale.

A tal fine i nuovi orientamenti concepiscono, secondo un approccio del tutto innovativo rispetto alle precedenti linee guida comunitarie, uno sviluppo graduale della rete transeuropea dei trasporti sulla base di una struttura «a doppio strato», comprendente la creazione di una rete globale e una rete centrale «basate su una metodologia comune e trasparente, che costituiscano il più alto livello di pianificazione di infrastrutture all'interno dell'Unione» ⁽⁹⁾.

La rete globale è definita dal citato reg. Ue n. 1315/2013 come «una rete di trasporti estesa all'intero territorio europeo in grado di garantire l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, anche quelle remote e ultraperiferiche» ⁽¹⁰⁾. Il reg. Ue n. 1315/2013 fissa i requisiti per l'infrastruttura della rete globale, affinché si possa creare entro il 2050 una rete di alta qualità in tutta l'Unione.

La rete centrale, la cui definizione è prevista entro il 2030, «consiste in quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi della politica relativa alla rete transeuropea dei trasporti e rispecchia l'evoluzione della domanda di traffico e la necessità del trasporto multimodale» ⁽¹¹⁾.

In tale contesto e, con specifico riferimento alle infrastrutture di trasporto marittimo, il reg. Ue n. 1315/2013 conferma la rilevanza delle autostrade del mare, definite dall'art. 21 dello stesso regolamento come la «dimensione marittima» delle reti transeuropee dei trasporti. Esse, specificatamente, consistono in quelle: «rotte marittime a corto raggio, porti, attrezzature e infrastrutture marittime connesse, nonché impianti [...] che permettono il trasporto marittimo a o servizi mare-fiumi tra almeno

⁽⁹⁾ Considerando n. 10 del reg. Ue n. 1315/2013.

⁽¹⁰⁾ Considerando n. 11 del reg. Ue n. 1315/2013.

⁽¹¹⁾ La definizione di rete centrale si rinviene all'interno del capo II, art. 38, reg. Ue n. 1315/2013.

due porti, incluse le connessioni con il retroterra. Le autostrade del mare comprendono: *a)* i collegamenti marittimi tra porti marittimi della rete globale o tra un porto della rete globale e un porto di un Paese terzo qualora tali collegamenti siano di importanza strategica per l'Unione; *b)* impianti portuali, terminali merci, piattaforme logistiche e interporti situati al di fuori dell'area portuale ma associati alle operazioni portuali, tecnologie di informazione e comunicazione (TIC) come sistemi elettronici di gestione della logistica [...]; *c)* infrastrutture dirette per l'accesso diretto alla terra e al mare» ⁽¹²⁾.

Mediante il reg. Ue n. 1316/2013 ⁽¹³⁾ si definiscono gli strumenti finanziari messi a disposizione dell'Unione europea per sostenere gli investimenti diretti alla preparazione e realizzazione di progetti di interesse comune che contribuiscono ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, conformemente alla strategia Europa 2020, di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza che assicurano benefici per l'intera Europa in termini di miglioramento della competitività nel mercato mondiale e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato interno.

L'obiettivo del citato reg. Ue n. 1316/2013 che istituisce il «meccanismo per collegare l'Europa» (*Connecting Europe Facility* – CEF) è conseguire la coesione economica, sociale e territoriale all'interno dell'Unione, proponendo un programma di finanziamento unico nei tre settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia al fine di completare, all'interno dell'Unione, i collegamenti mancanti e perseguendo, altresì, gli ambiziosi obiettivi di un'economia europea più sostenibile.

Lo strumento predisposto dall'Unione europea vanta di una dotazione finanziaria di circa 33,2 miliardi di euro per il periodo 2014-2020, di cui circa ventisei destinati al settore trasporti ⁽¹⁴⁾ rispetto agli otto miliardi di euro previsti nel precedente periodo 2007-2013.

Il maggiore apporto destinato a tale settore si giustifica in conside-

⁽¹²⁾ Art. 21 reg. Ue n. 1315/2013.

⁽¹³⁾ Reg. Ue n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, «che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa e che modifica il reg. Ue n. 913/2010 e che abroga i reg. Ce n. 680/2007 e Ce n. 67/2010», in G.U.U.E. 20 dicembre 2013, L 348.

⁽¹⁴⁾ Dei ventisei miliardi di euro destinati al settore dei trasporti, circa 11,3 miliardi sono trasferiti dal Fondo di coesione e destinati ad essere spesi in conformità alle disposizioni del citato reg. Ue n. 1316/2013, esclusivamente negli Stati membri ammissibili al finanziamento del Fondo di coesione.

razione delle previsioni della Commissione relative all'incremento del trasporto merci e passeggeri entro il 2050 che si attesta, rispettivamente, nella misura dell'80 e 50%. Ciò spiega il particolare impegno da parte delle Istituzioni europee nel sostenere progetti miranti alla realizzazione di un sistema di trasporti efficiente e sostenibile.

3. *L'esperienza dell'ecobonus marittimo.*

Il settore delle autostrade del mare offre, nel nostro Paese, servizi annuali con numerosi Paesi del Mediterraneo e si presenta in costante crescita anche nei collegamenti verso porti esteri. L'armamento italiano, dotato di circa diciassette milioni di tonnellate di naviglio di bandiera, risulta al quarto posto tra le flotte mondiali e secondo in Europa per controllo armatoriale. Tali dati, pubblicati nel rapporto annuale di Confitarma (Confederazione italiana armatori) in occasione dell'Assemblea del giugno 2017 ⁽¹⁵⁾, confermano la rilevanza economia dello *shipping* italiano che, nonostante la crisi economica degli anni passati, dimostra di poter competere efficacemente con le altre bandiere nello scenario dei traffici marittimi internazionali, confermando posizioni di indiscusso prestigio.

Il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (PSNPL) del 2015 ⁽¹⁶⁾ riconosce l'importanza e la vitalità delle autostrade del mare ritenendole uno strumento indispensabile ad assicurare una corretta crescita dei trasporti nazionali. Il documento prevede misure specifiche di incentivazione all'utilizzo delle direttrici marittime nell'ambito di un programma generale diretto allo sviluppo del cosiddetto «sistema mare» al fine di migliorare l'offerta di infrastrutture e di servizi dedicati alle autostrade del mare nell'ambito dei porti nazionali.

La prima e innovativa forma di incentivazione della modalità marittima viene adottata in Italia nel triennio 2007-2009 per effetto delle misure previste nella l. 22 novembre 2002 n. 265 ⁽¹⁷⁾, successivamente at-

⁽¹⁵⁾ Il rapporto, con i relativi dati, sono consultabili nel sito ufficiale della Confederazione: www.confitarma.it.

⁽¹⁶⁾ Cfr. d.P.C.M. 26 agosto 2015, «Approvazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica», in G.U. 27 ottobre 2015, n. 250.

⁽¹⁷⁾ L. 22 novembre 2002 n. 265, «Conversione in legge, con modificazioni, del d. l. 24 settembre 2002 n. 209, recante disposizioni urgenti in materia di razionalizzazione

tuate mediante d.P.R. 11 aprile 2006 n. 205 ⁽¹⁸⁾. Lo strumento, denominato *ecobonus* ⁽¹⁹⁾, diviene operativo sul territorio nazionale a seguito dell'adozione della legge finanziaria 2008 con cui sono stanziati settantasette milioni di euro per ciascuno degli anni 2008, 2009, 2010 ⁽²⁰⁾, al fine di sostenere la scelta della nave da parte degli autotrasportatori in alternativa alla strada.

La gestione complessiva dell'incentivo, tra cui il lavoro di istruttoria delle istanze presentate dagli autotrasportatori per il conseguimento del *bonus*, viene affidata alla Società RAM ⁽²¹⁾ cui spetta di verificare, nello specifico, che le domande, debitamente certificate dagli armatori, siano esigibili, per poi passare al vaglio di un'apposita commissione del Ministero dei trasporti che, con suo decreto, dà il via libero ai versamenti.

Il beneficio, «diretto alla compensazione dei costi esterni non sostenuti dal trasporto su strada» ⁽²²⁾, viene riconosciuto alle imprese di autotrasporto che effettuano almeno ottanta viaggi l'anno su ciascuna tratta

della base imponibile, di contrasto all'elusione fiscale, di crediti di imposta per le assunzioni, di detassazione per l'autotrasporto, di adempimenti per i concessionari della riscossione e di imposta di bollo», in G.U. 23 novembre 2002, n. 275.

⁽¹⁸⁾ Cfr. d.P.R. 11 aprile 2006 n. 205, «Regolamento recante modalità di ripartizione e di erogazione dei fondi per l'innovazione del sistema dell'autotrasporto merci, dello sviluppo delle catene logistiche e del potenziamento dell'intermodalità», in G.U. 7 giugno 2006, n. 130.

⁽¹⁹⁾ Cfr. M. BADAGLIACCA, *L'evoluzione della politica europea dei trasporti nell'ottica dello sviluppo sostenibile e dell'integrazione dei trasporti*, cit., 183; L. MARFOLI, *Mobilità sostenibile e trasporto intermodale*, in *Giureta*, 2013, 35; C. VAGAGGINI, *Gli incentivi europei e nazionali allo sviluppo delle autostrade del mare*, cit., 784; A. MARINO, *Gli incentivi nazionali e regionali: l'ecobonus*, in *Autostrade del mare. Sicilia piattaforma logistica del Mediterraneo*, cit., 31 ss.

⁽²⁰⁾ La l. 24 dicembre 2007 n. 244, «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge finanziaria 2008, in G.U. 28 dicembre 2007, n. 300, S.O. n. 285) ha stanziato un finanziamento di duecentotrentuno milioni di euro per il triennio 2008-2009-2010.

⁽²¹⁾ La società RAM nasce nel 2004 con l'obiettivo di attuare il Programma Nazionale delle autostrade del mare in linea con gli obiettivi delineati dalla citata normativa europea in materia di reti TEN-T. Il lavoro di promozione e sviluppo delle autostrade del mare svolto da RAM si concretizza non soltanto nella gestione degli incentivi all'intermodalità ma in numerose altre attività che, sul fronte internazionale, afferiscono alla presentazione nonché successiva gestione tecnica e finanziaria dei progetti approvati, conformemente agli obiettivi di politica dei trasporti fissati dalle nuove linee guida TEN-T e dallo strumento finanziario CEF (*Connecting Europe Facility*).

⁽²²⁾ Art. 3, comma 1, d.P.R. n. 205/2006.

marittima interessata ⁽²³⁾, sotto forma di rimborso parziale dell'importo corrisposto al vettore. Allo scopo di incentivare il massimo utilizzo possibile della modalità marittima si prevede, inoltre, un ulteriore contributo a favore di quei soggetti che superano il numero di milleseicento viaggi all'anno. In ogni caso l'importo globale dei contributi non può superare i massimali del 30% richiesti per ciascun soggetto, in accordo alle disposizioni e alle regole comunitarie (art. 3, comma 5, d.P.R. n. 205/2006).

I risultati prodotti nei primi tre anni di operatività dell'*ecobonus* marittimo sono resi noti dalla Società RAM la quale evidenzia che per i viaggi effettuati durante il 2007 e 2008, le istanze liquidate ammontano rispettivamente a circa cinquanta e sessanta milioni di euro ⁽²⁴⁾ valore, quest'ultimo, confermato anche per le domande relative all'anno 2009.

L'incentivo marittimo viene, dunque, rifinanziato per il periodo 2010-2011 ⁽²⁵⁾ seppure con alcune difficoltà dovute ad un iniziale diniego della Commissione europea che valuta la misura in esame come un indebito intervento pubblico distorsivo della concorrenza. Con la dec. Ce del 2013 ⁽²⁶⁾ la Commissione autorizza l'esecuzione della misura ma subordinatamente al rispetto di talune condizioni specificate nel testo della stessa decisione. L'ostacolo principale all'ottenimento della proroga relativa al regime di aiuti era rappresentato dal fatto che detto regime era stato, a suo tempo, concesso per un periodo di tre anni compreso tra il 1° gennaio 2007 e il 31 dicembre 2009 e a condizione che le imprese di autotrasporto beneficiarie dell'aiuto mantenessero, per il triennio successivo, lo stesso numero di viaggi effettuati o lo stesso quantitativo di merci trasportate nel periodo oggetto dell'aiuto, così come specificatamente

⁽²³⁾ Cfr. d. m. 31 gennaio 2007, «Individuazione delle tratte marittime incentivabili per il trasporto di merci, in attuazione dell'articolo 3, comma 2 *quater*, della legge 22 novembre 2002, n. 265», in G.U. 12 febbraio 2007, n. 35.

⁽²⁴⁾ Secondo dati forniti da RAM nel 2007 sono stati erogati cinquanta milioni che hanno coperto quattorcentosessantacinquemila viaggi; l'anno successivo sessantatre milioni, per circa quattrocentoottantanovemila viaggi.

⁽²⁵⁾ Cfr. d. m. 31 gennaio 2011 n. 27, «Recante la proroga degli incentivi per l'utilizzo delle vie del mare di cui al d.P.R. 11 aprile 2006 n. 205 (*Ecobonus*) a valere sui viaggi effettuati nell'anno 2010 e l'individuazione di nuove rotte incentivate», in G.U. n. 87 del 15 aprile 2011.

⁽²⁶⁾ Dec. della Commissione europea n. 2013/487/Ue del 17 luglio 2013, «Aiuto di Stato SA. 33412 (12/C) (*ex* 11/N) al quale l'Italia intende dare esecuzione per lo sviluppo delle catene logistiche e il perfezionamento dell'intermodalità», in G.U.U.E. 8 ottobre 2013, L. 265/8.

previsto dall'art. 5, comma 2, del d.P.R. n. 205/2006 ⁽²⁷⁾. Tuttavia, dalla seconda metà del 2008, il rallentamento economico aveva duramente colpito il settore, rendendo difficoltosa la stabilizzazione dei livelli di trasporto intermodale richiesti. La Commissione, pertanto, considerando il particolare contesto generato da una regressione economica, non prevedibile al momento in cui l'aiuto era stato concesso, accordava la proroga nel tempo e il conseguente finanziamento supplementare.

La valutazione complessiva dei risultati ottenuti durante gli anni di operatività dell'*ecobonus* marittimo non pare, tuttavia, essere perfettamente conforme alle aspettative. Questa è la visione che emerge da un rapporto redatto dall'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti (ISFORT) dal titolo, «Autostrade del mare 2.0» ⁽²⁸⁾ dal quale si rileva un raggiungimento parziale degli obiettivi che si intendevano raggiungere mediante tale forma di incentivazione. Il documento rappresenta le difficoltà e i principali ostacoli riscontrati che hanno contribuito a generare un impatto di tale provvedimento che si attesta intorno al 5% di traffico trasferito.

I risultati pubblicati dal rapporto ISFORT rilevano che dal 2007 al 2010 sono stati sovvenzionati più di due milioni di viaggi, per un importo complessivo di oltre duecentoquaranta milioni di euro. Queste stime mostrano, a detta dell'Istituto, talune carenze che evidenziano come «l'erogazione di un contributo non è sufficiente a modificare un modello logistico» risultando necessaria l'adozione di tutta una serie di interventi di carattere strutturale idonei a promuovere un'effettiva integrazione modale ⁽²⁹⁾.

Le carenze del sistema portuale italiano hanno certamente influito, in maniera negativa, sull'efficace sviluppo dei servizi offerti dalle autostrade del mare rendendo quest'ultimi non sempre appetibili per il settore dell'autotrasporto. In questo senso sono attesi segnali positivi dalla riforma della normativa portuale ⁽³⁰⁾ scaturita a seguito dell'emanazione del

⁽²⁷⁾ L'incentivo era stato autorizzato dalla Commissione europea mediante dec. della Commissione europea C(2005) 1155 del 20 aprile 2005 relativa all'«Aiuto di Stato n. 496/2003 – Italia. Aiuto per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità», che ha autorizzato l'Italia ad un regime di aiuti di Stato per lo sviluppo delle catene logistiche e il potenziamento dell'intermodalità.

⁽²⁸⁾ Il documento, redatto nel 2014, è consultabile all'indirizzo: <http://www.isfort.it/sito/osslog/documenti/179.pdf>.

⁽²⁹⁾ Cfr. documento ISFORT, cit., 15.

⁽³⁰⁾ Cfr. d. lgs. 4 agosto 2016 n. 169, «Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla l. 28 gennaio

citato PSNPL del 2015 le cui linee programmatiche sono, per l'appunto, finalizzate alla crescita dei traffici marittimi, alla promozione dell'intermodalità nonché alla riforma della *governance* portuale.

L'assetto logistico italiano è ancora fortemente connotato dal prevalente utilizzo della modalità stradale rispetto alle altre tipologie di trasporto ecologicamente più sostenibili. Secondo uno studio svolto da *Price Waterhouse Coopers* (PWC) nel novembre 2015 ⁽³¹⁾, per conto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dal confronto fra i costi esterni delle varie modalità di trasporto si evidenzia che il trasporto stradale ha un costo esterno fino a diciassette volte più elevato rispetto al trasporto ferroviario e oltre otto volte maggiore rispetto al trasporto marittimo.

In questo contesto l'*ecobonus* marittimo, sebbene di per sé non sufficiente a correggere lo squilibrio modale ancora sussistente, costituisce un primo significativo intervento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al tutto strada. Tale forma di incentivazione, unica e innovativa nello contesto europeo, si è rivelata, dunque, uno strumento efficace di promozione dell'intermodalità in linea con gli obiettivi europei e nazionali di crescita sostenibile dei trasporti.

4. *Il marebonus.*

La necessità di consolidare e migliorare i risultati ottenuti grazie alla positiva esperienza dell'*ecobonus* marittimo sta alla base delle misure contenute nella legge di stabilità 2016 ⁽³²⁾. Per effetto di tale provvedimento

1994 n. 84, in attuazione dell'art. 8, comma 1, lett. j) della l. 7 agosto 2015 n. 124», in G.U. 31 agosto 2016, n. 203.

⁽³¹⁾ Lo studio di PWC è consultabile all'indirizzo: <http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>. Il rapporto è stato aggiornato a marzo e settembre 2016.

⁽³²⁾ L. 28 dicembre 2015 n. 208, «Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato» (legge di stabilità 2016), in G.U. 30 dicembre 2015, n. 302, S.O. n. 70. In particolare la base giuridica del *marebonus* si rinviene nell'art. 1, commi 647, 648, 649.

«647. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a concedere contributi per l'attuazione di progetti per migliorare la catena intermodale e decongestionare la rete viaria, riguardanti l'istituzione, l'avvio e la realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci o il miglioramento dei servizi su rotte esistenti, in arrivo e in partenza da porti situati in Italia, che collegano porti situati in

vengono stanziare, per il triennio 2016-2018, risorse finanziarie dirette a *marebonus* e *ferrobonus*, destinati rispettivamente all'utilizzo delle autostrade del mare e della ferrovia per il trasporto merci. Entrambi gli incentivi ottengono parere favorevole dalla Commissione europea nel 2016 ⁽³³⁾, in quanto ritenuti conformi alle normative europee in materia di aiuti di Stato ⁽³⁴⁾, nonché utili a favorire gli obiettivi Ue in tema di ambiente e trasporti, mantenendo, nel contempo, la concorrenza nel mercato unico.

A distanza di alcuni anni dall'esperienza dell'*ecobonus* marittimo trova applicazione, dunque, un nuovo modello di incentivo per agevolare il progressivo sviluppo della risorsa mare.

La necessità di ideare un sistema parzialmente diverso, rispetto a quanto già adottato, nasce dall'esigenza di poter continuare a sostenere lo specifico settore nel rispetto delle condizioni prescritte dalla citata normativa comunitaria in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi.

L'ostacolo principale deriva dall'impossibilità di rifinanziare direttamente la categoria dell'autotrasporto, cui si riferiva il precedente prov-

Italia o negli Stati membri dell'Unione europea o dello Spazio economico europeo. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 45,4 milioni di euro per l'anno 2016, di 44,1 milioni di euro per l'anno 2017 e di 48,9 milioni di euro per l'anno 2018.

648. Per il completo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è altresì autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia. A tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all'articolo 1, comma 150, della legge 23 dicembre 2014, n. 190.

649. L'individuazione dei beneficiari, la commisurazione degli aiuti, le modalità e le procedure per l'attuazione degli interventi di cui ai commi 647 e 648 sono disciplinate con regolamento adottato, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da sottoporre, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, a notifica preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea».

⁽³³⁾ Dec. della Commissione europea C(2016) 8459 del 19 dicembre 2016 «Aiuto di Stato SA. 44628 (2016/N) – Italia, «*Marebonus*» – regime per incentivare le autostrade del mare». Cfr., altresì, Dec. della Commissione europea C-(2016) 8480 del 19 dicembre 2016 «Aiuto di Stato SA. 45482 – Italia, «*Ferrobonus*» – incentivi per il trasporto ferroviario».

⁽³⁴⁾ Comunicazione della Commissione, «Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi», in G.U.U.E. 17 gennaio 2004, C 13, 3. Detti orientamenti specificano le condizioni che devono essere soddisfatte affinché gli aiuti al trasporto marittimo possano essere ritenuti compatibili con il mercato interno.

vedimento, stante la disposizione di cui alla sez. 10, 4 comma, degli orientamenti comunitari, che prevede una durata massima dell'aiuto da parte dello Stato non superiore ai tre anni.

Da qui l'intuizione di erogare il contributo alle imprese armatoriali le quali, a loro volta, sono tenute a riversarne buona parte a favore dei propri clienti che abbiano effettuato un numero minimo di imbarchi secondo quanto prescrive la specifica normativa che esamineremo a breve.

La citata legge di stabilità 2016 prevede per il *marebonus* uno stanziamento di oltre centotrenta milioni di euro (si tratta di 138,4 milioni di euro, così suddivisi: 45,4 milioni per l'anno 2016; 44, 1 milione per il 2017, 48,9 milioni per il 2018). Tali risorse sono divenute effettivamente spendibili a seguito dell'emanazione del d. m. infrastrutture e dei trasporti 13 settembre 2017 n. 176, ⁽³⁵⁾, che porta a compimento il relativo *iter* di approvazione della misura in esame ⁽³⁶⁾.

Le ragioni del ritardo nell'adozione del citato provvedimento rispetto all'approvazione, ottenuta in sede comunitaria, si riscontrano nella denuncia, da parte del Consiglio di Stato ⁽³⁷⁾ di talune lacunosità presenti nella versione preliminare del decreto. Il supremo organo di giustizia amministrativa emette, infatti, un parere positivo condizionato al recepimento di vari rilievi ed osservazioni.

Rispetto al precedente *ecobonus* che, come rilevato, concedeva agli autotrasportatori un rimborso fino al 30% del costo dei biglietti marittimi, il *marebonus* viene erogato direttamente agli armatori (italiani e comunitari) che a loro volta sono tenuti a ribaltare almeno il 70% del contributo, sotto forma di sconto o di rimborso, alle imprese di autotrasporto che usufruiscono dei servizi marittimi sulla base di specifiche condizioni indicate nello stesso decreto attuativo ⁽³⁸⁾.

⁽³⁵⁾ «Regolamento recante individuazione dei beneficiari, commisurazione degli aiuti, modalità e procedure per l'attuazione degli interventi di cui al comma 647 della l. 28 dicembre 2015, n. 208, "*Marebonus*"», in G.U. 12 dicembre 2017, n. 289.

⁽³⁶⁾ Con successivo d. m. infrastrutture e dei trasporti 13 dicembre 2017 (in G.U. 16 dicembre 2017, n. 293), adottato dal Direttore generale per il trasporto stradale e l'intermodalità, sono definite le modalità di presentazione delle domande di accesso ai contributi unitamente al modello per la presentazione delle domande nonché la relativa apertura dei termini.

⁽³⁷⁾ Cfr. Cons St., parere 26 ottobre 2016, n. 2227, espresso dalla sezione consultiva per gli atti normativi nell'adunanza del 28 settembre 2016.

⁽³⁸⁾ L'art. 9, comma 1, del citato decreto ministeriale prescrive che detto ribalta-

L'incentivo in questione, calcolato sulle unità di trasporto moltiplicate per le tratte chilometriche sottratte alla percorrenza stradale sulla rete viaria italiana viene, pertanto, erogato ai vettori marittimi e, indirettamente, agevola il settore dell'autotrasporto per effetto di questo particolare, quanto innovativo, meccanismo di ribaltamento ⁽³⁹⁾.

L'art. 6 dello stesso decreto specifica che l'erogazione del contributo è soggetta alla presentazione di progetti triennali per realizzare nuovi servizi marittimi *Ro-Ro* e *Ro-Pax* ⁽⁴⁰⁾ o per il miglioramento dei medesimi servizi su rotte esistenti. La normativa prescrive, inoltre, che ai fini dell'ammissibilità al contributo, i nuovi servizi di linea «non dovranno alterare gli equilibri concorrenziali con le modalità di trasporto ambientalmente sostenibili, marittima, fluviale e ferroviaria» (art. 6, comma 5, lett. a) del decreto ministeriale. In tal modo si intende evitare l'istituzione di rotte solo in apparenza nuove perché di fatto sovrapponibili a quelle già esistenti allo scopo di ottenere l'incentivo previsto. La *ratio* della disposizione citata, di per sé non discutibile, si pone, tuttavia, in contrasto con il principio di libera iniziativa economica; quindi, se da una parte l'intento perseguito è quello di evitare un'alterazione degli equilibri concorrenziali tra servizi marittimi nuovi ed altri già esistenti, dall'altro necessariamente ciò comporta una limitazione della libertà d'impresa.

Ferma restando l'incentivazione delle nuove rotte che rispettino il dettato normativo di cui sopra, sono ammissibili al contributo previsto

mento debba avvenire a favore delle imprese clienti che abbiano effettuato almeno centocinquanta imbarchi di unità di trasporto ammesse al contributo. Il successivo comma 2 dello stesso art. prevede che la quota da versare sia elevata all'80% a seguito di un numero di imbarchi minimo pari a quattromila.

⁽³⁹⁾ Tale meccanismo non è stato esente da talune perplessità emerse alla vigilia del decreto attuativo del provvedimento e riguardanti la corretta identificazione dell'entità del contributo da erogare agli armatori nonché l'ammontare della quota da ribaltare al settore dell'autotrasporto. A seguito dei chiarimenti forniti sul punto dalla Commissione europea, nel settembre 2017, si è proceduto allo sblocco della misura in questione.

⁽⁴⁰⁾ L'art. 1, lett. e) del citato d. m. 13 settembre 2017 n. 176 definisce all'art. 1 i servizi marittimi *Ro-Ro* come quei «servizi offerti da navi munite di attrezzature particolari che le rendono atte al trasporto di rotabili ferroviari o veicoli stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote e con imbarco di un numero di passeggeri non superiore a dodici». I servizi *Ro-Pax* sono definiti dalla successiva lett. f) come quei «servizi offerti da navi munite di attrezzature particolari che le rendono atte al trasporto di rotabili ferroviari o veicoli stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote e con imbarco di un numero di passeggeri superiore a dodici».

anche quei progetti che, come già rilevato, sono finalizzati al miglioramento dei servizi su rotte già operative. A tal fine il citato art. 6, comma 5, lett. *b*), del decreto in esame, richiede la realizzazione di specifiche iniziative rispondenti a determinati benefici di natura ambientale, oppure miglorie dei servizi a bordo o terra resi agli utenti, implementazione delle tecnologie utilizzate, nonché potenziamento dei livelli di sicurezza e incremento della capacità di stiva offerta ⁽⁴¹⁾.

L'erogazione del nuovo incentivo risulta condizionata al mantenimento, per tutto il periodo di fruizione dell'incentivo, di almeno il 70% della capacità di stiva, espressa in metri lineari, dichiarata dall'impresa stessa al momento della presentazione della domanda (art. 6, comma 6, decreto ministeriale).

Le imprese beneficiarie ottengono un contributo «pari a 10 centesimi di euro per ciascuna unità di trasporto imbarcata moltiplicato per i chilometri via strada evitati sulla rete stradale nazionale» (art. 7, comma 1, d. m.). Le rotte ammissibili al contributo sono specificate nell'allegato A del decreto attuativo che indica il corrispondente tratto chilometrico stradale incentivabile ⁽⁴²⁾.

Conformemente a quanto previsto nei citati orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi la sovvenzione accordata all'armatore non può superare il 30% dei costi d'esercizio in questione e il 50% del differenziale del costo delle esternalità tra strada e mare (art. 10, comma 6, d. m.).

La società RAM si conferma quale soggetto gestore del nuovo incentivo cui è affidato, sulla base di un rapporto di stretta collaborazione con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il complesso degli a-

⁽⁴¹⁾ Il citato art. 6, comma 5, lett. *b*), specifica detti criteri prevedendo che i progetti presentati dovranno riguardare almeno quattro specifiche iniziative ricomprese tra almeno due delle seguenti otto categorie di miglioramento: 1) miglioramento dell'impatto ambientale della linea; 2) riduzione sostenibile dei tempi della catena intermodale complessiva; 3) miglioramento dei servizi a terra per imbarco e sbarco dei mezzi; 4) maggiore frequenza del servizio di linea; 5) miglioramento dei servizi a bordo durante la navigazione; 6) implementazione delle tecnologie ITS; 7) potenziamento dei livelli di sicurezza (*safety* e *security*); 8) incremento della capacità di stiva offerta.

⁽⁴²⁾ L'art. 8, comma 2, del decreto attuativo specifica che per i progetti relativi all'istituzione di nuove rotte «il numero dei chilometri sottratti alla rete stradale [...] è quantificato prendendo come riferimento il percorso stradale sul territorio nazionale evitato tra il porto di origine e il porto di destinazione».

dempimenti tecnici e amministrativi concernenti le varie fasi di riconoscimento, erogazione, controllo e monitoraggio degli incentivi.

A tale Società spetta, pertanto, fra le varie attività di gestione operativa dei provvedimenti, il delicato compito di valutare, sulla base della documentazione prodotta dalle imprese richiedenti, i requisiti minimi di ammissibilità dei progetti relativi all'istituzione di nuovi servizi o al miglioramento di quelli esistenti. Proprio con riferimento a questi ultimi l'art. 12 del decreto attuativo prescrive, nel dettaglio, una serie di criteri di valutazione utili per ciascuna delle categorie di miglioramento previste dal citato art. 6, comma 5, lett. *b*) del relativo decreto. Ricade nella competenza del beneficiario l'onere di presentare tutti gli elementi utili atti a qualificare la proposta progettuale, specie con riferimento ai requisiti di sostenibilità economica e ambientale, nonché esporre in merito ai risultati conseguiti a seguito di investimenti o specifiche attività avviate dall'impresa armatoriale (art. 12, commi 10 e 11 del d. m. di attuazione).

5. *Conclusioni. Verso un incentivo europeo delle autostrade del mare.*

L'adozione del *marebonus* distingue, ancora una volta, il nostro Paese, nello scenario europeo, per aver ideato uno strumento innovativo di incentivo all'utilizzo delle autostrade del mare idoneo ad orientare la scelta dell'autotrasporto verso modalità più sostenibili.

Il nuovo sistema si pone sulla scia della precedente esperienza in quanto sostiene, sebbene in via indiretta sulla base del particolare meccanismo di ribaltamento sopra descritto, la domanda di intermodalità attribuendo un vantaggio a chi decide di caricare la propria merce sul mare e senza percorrere la corrispondente tratta terrestre.

Si conferma, dunque, la strategia di incentivare la domanda, così come avvenuto per effetto dell'*ecobonus* ma, al contempo, la nuova normativa stimola l'offerta di trasporto ad istituire nuove rotte marittime o a migliorare quelle esistenti, specie con riferimento ai livelli di *performance* ambientale. Ciò contribuisce ad incrementare l'efficienza dell'intera catena logistica mediante una riduzione degli effetti negativi generati dal trasporto su strada.

Proprio in merito a questo specifico aspetto e, relativamente ai risultati complessivi, la Società RAM prevede di ottenere, mediante il nuovo

incentivo, una riduzione dei costi per l'esternalità del trasporto stradale di circa duecentosessanta milioni di euro l'anno, sottraendo ogni anno dalla rete stradale unità di carico equivalenti a oltre ottocentomila camion, pari a quasi seicentocinquanta milioni di veicoli/km trasportati, con uno sviluppo complessivo di oltre sedici milioni di metri lineari di stiva disponibile per servizi marittimi utilizzabili per il trasporto merci ⁽⁴³⁾.

Certamente l'esperienza acquisita in questi anni dal nostro Paese rappresenta punto di stimolo e di partenza per adottare nuovi modelli di incentivi marittimi da applicare al resto dell'Unione europea. Attualmente risulta in fase di elaborazione un progetto, denominato «*Med-Atlantic Ecobonus*» al quale partecipano oltre all'Italia, la Francia, la Spagna e il Portogallo che mira ad incrementare la domanda di autostrade del mare, di trasferimento modale e, in generale, di utilizzo dei servizi di *short sea shipping* tra le Nazioni coinvolte. Il progetto in questione, conforme alla struttura e alle nuove priorità della politica *TEN-T*, si focalizza su rotte atlantiche e sul Mediterraneo occidentale con un sostegno finanziario europeo, previsto dal CEF, di cui al citato reg. Ue n. 1316/2013, di circa settecentosettantamila euro, pari al 50% dell'importo totale.

Un segnale positivo giunge, inoltre, dal finanziamento da parte della Commissione europea, del progetto «*BCLink: MOS for the future*» relativo all'integrazione delle catene logistiche tra i porti di Civitavecchia e Barcellona nell'ambito delle autostrade del mare. Tale progetto, operativo da gennaio 2018 e cofinanziato all'interno della *call CEF Transport «Blending»* del 2017, non soltanto contribuisce a rafforzare i traffici di merci e passeggeri tra i Paesi coinvolti ma rappresenta un'ulteriore spinta per attivare collegamenti allargati ai vari Stati membri dell'Unione.

Gli investimenti europei diretti allo sviluppo e all'incremento delle autostrade del mare sono destinati a crescere, nei prossimi anni, considerando che la ricerca di forme di trasporto efficienti dal punto di vista dell'uso delle risorse e rispettose dell'ambiente assume un ruolo di primo piano nella politica dei trasporti dell'Unione europea che mira a ridurre le

⁽⁴³⁾ Tali previsioni sono state rese note dalla Società RAM il 17 maggio 2016 in occasione di un Convegno organizzato dall'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA). La relazione, presentata da F. BENEVOLO, dal titolo «*La valorizzazione del trasporto marittimo: dall'esperienza dell'Ecobonus alle nuove forme degli incentivi al trasporto intermodale*», è reperibile nel sito ufficiale della RAM al seguente indirizzo: <http://www.ramspa.it/comunicazione/appuntamenti/presentazione-rapporto-ispra-Benevolo>.

emissioni di gas serra in misura significativa (almeno dell'80%) entro il 2050.

La crescente esigenza di mobilità necessita della predisposizione di un quadro normativo completo che favorisca le tecnologie pulite e garantisca, al contempo, elevati livelli di sicurezza e protezione. I cittadini e le imprese debbono poter contare su soluzioni di trasporto sicure, intelligenti e senza soluzione di continuità in tutta Europa. Questi principi emergono da una recente comunicazione della Commissione europea ⁽⁴⁴⁾ che, pur riferendosi specificatamente al settore del trasporto stradale, per il quale vengono previste mirate proposte di intervento al fine di limitarne l'impatto ambientale, sottolinea la necessità di definire un «approccio globale e integrato» da parte di Istituzioni, Paesi membri e soggetti coinvolti per adottare un programma generale di mobilità competitiva e interconnessa.

In questo contesto l'erogazione di incentivi costituisce una misura necessaria e preziosa che deve essere accompagnata da una serie di interventi strutturali di più ampia portata in grado di generare significative efficienze, sotto molteplici profili, all'intero sistema trasportistico.

CHIARA VAGAGGINI

Professore aggregato di Diritto della navigazione
nell'Università degli Studi di Roma Tor Vergata

⁽⁴⁴⁾ Cfr. comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni, del 31 maggio 2017, *L'Europa in movimento. Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti*, COM (2017) 283 final.