



# Porti e Mediterraneo

newsletter semestrale

**Maggio 2012**

**La newsletter "Porti e Mediterraneo" è realizzata da Assoportì (Associazione Porti Italiani) ed SRM (Studi e ricerche per il Mezzogiorno)**

Presidente Assoportì: Francesco Nerli

Direttore Generale SRM: Massimo Deandreis

Coordinamento editoriale: Alessandro Panaro (SRM)

Elaborazione: Arianna Buonfanti (SRM), Tiziana Murgia (Assoportì)

Editing e sviluppo editoriale: Marina Ripoli (SRM)

**Si ringraziano per la collaborazione:**

Laura Domingo Pardo (Autorità Portuale di Barcellona)

Silvia Martini (Autorità Portuale di Genova)

Silvia Coppolino (Autorità Portuale di Taranto)

**I dati forniti sono aggiornati ad aprile 2012.**

**La newsletter è disponibile sui siti web [www.assoportì.it](http://www.assoportì.it) e [www.srm.med.com](http://www.srm.med.com)**

# Indice

|                                                                                           |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>Le sfide e le opportunità della Portualità Italiana nel Mediterraneo</b>               | <b>1</b>  |
| <b>1. Il nuovo volto della geografia portuale del Mediterraneo e il ruolo dell'Italia</b> | <b>2</b>  |
| <b>2. Traffico merci e passeggeri nei Porti Italiani</b>                                  | <b>5</b>  |
| <b>3. Incontri con i protagonisti del sistema portuale</b>                                | <b>7</b>  |
| <b>4. Med News dal mondo portuale</b>                                                     | <b>14</b> |

# Le sfide e le opportunità della Portualità Italiana nel Mediterraneo

*Prosegue con questo nuovo numero di "Porti e Mediterraneo" la collaborazione tra Assoporti ed SRM nata per proporre agli operatori uno strumento snello, efficace e costante di analisi sui settori della logistica e della portualità inseriti nell'economia mediterranea.*

*Questa iniziativa rientra nel più ampio progetto di SRM "Osservatorio Permanente sull'Economia del Mediterraneo" che si concretizza nel sito [www.srm-med.com](http://www.srm-med.com), e si propone di comprendere le dinamiche e l'impatto di reciproca relazione economica tra l'Italia e i Paesi Mediterranei, dinamiche in cui i porti assumono un ruolo rilevante in quanto rappresentano una piattaforma naturale di sviluppo all'interno dell'Area Med.*

*Questo short paper intende rappresentare un momento di riflessione non solo sullo scenario attuale, ma specialmente sui vari possibili scenari futuri, per ragionare sulle scelte che l'Italia potrebbe fare nel settore marittimo e su quali partner internazionali potrebbe scegliere al suo fianco per mantenere un ruolo di primo piano nell'economia mediterranea.*

*Il prodotto nello specifico, presenta una prima sezione di approfondimento del ruolo degli scali italiani nella geografia della competizione portuale nel Mediterraneo; non manca lo spazio dedicato all'analisi del traffico merci e passeggeri dei Porti Italiani che ne evidenzia il ruolo e le prospettive, nonché le imminenti sfide che l'intero cluster marittimo dovrà affrontare per cogliere le opportunità legate ai cambiamenti politico sociali che stanno coinvolgendo i Paesi dei versanti meridionale ed orientale. La terza e quarta sezione segnano infine il passaggio dall'analisi statistica all'ascolto del territorio e all'informazione sul mondo portuale e della sua vitalità.*

*In particolare, con l'obiettivo di dare impulso ad un dibattito consapevole sulla rilevanza strategica delle infrastrutture portuali intese come punto di forza dell'Italia nel Mediterraneo, la rubrica dedicata agli incontri con le personalità che qualificano lo scenario marittimo ospita l'autorevole testimonianza dei Presidenti di tre porti che all'interno del bacino rivestono un ruolo molto significativo: Barcellona, Genova e Taranto. Tali interviste offrono un importante contributo volto a sottolineare il ruolo delle infrastrutture portuali per l'economia dei rispettivi Paesi, e mostrano un punto di vista privilegiato in particolare su temi inerenti la realtà in itinere del "Mare Nostrum" con l'approfondimento di tutte le principali attività poste in essere da queste grandi infrastrutture per affrontare un futuro sempre più "economicamente" complesso.*

Francesco Nerli  
Presidente Assoporti

Massimo Deandreis  
Direttore Generale SRM

# 1. Il nuovo volto della geografia portuale del Mediterraneo e il ruolo dell'Italia

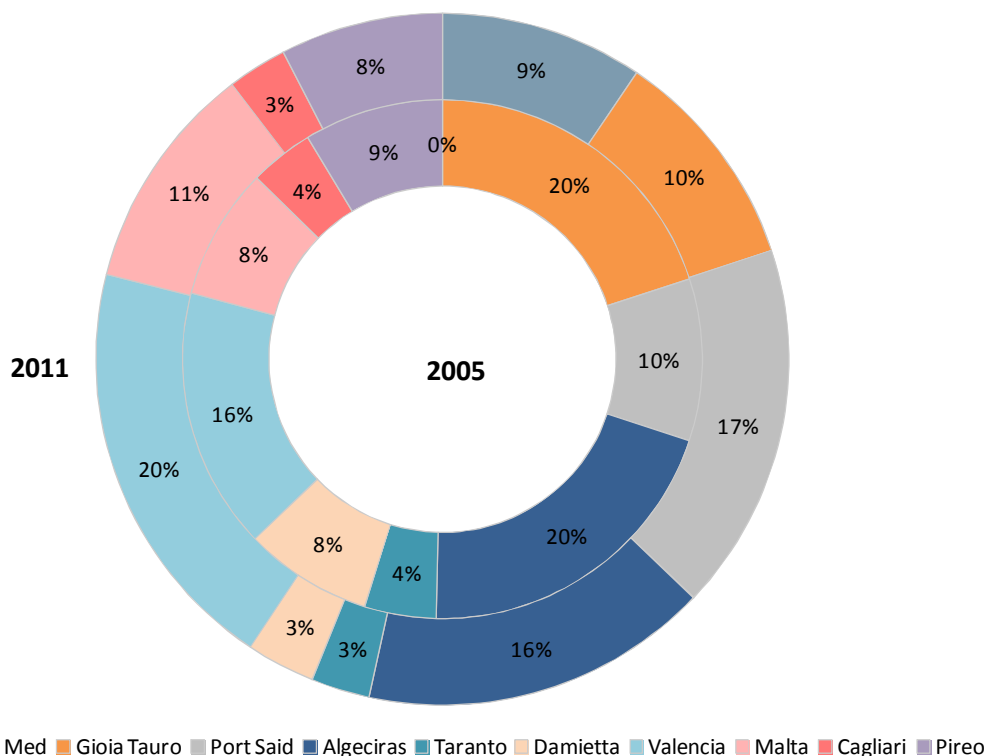
Il dinamismo recente del Mediterraneo è in larga parte determinato dalla riorganizzazione dell'industria del trasporto marittimo e dalla nuova geoeconomia mondiale. Nel contesto di integrazione e di allargamento dell'Unione Europea nonché di crescente globalizzazione si è assistito ad un progressivo rafforzamento del ruolo del Mediterraneo nelle principali direttrici di traffico marittimo. I fattori alla base di questo fenomeno sono riconducibili principalmente a:

- il fenomeno del gigantismo delle navi, che ha reso quella Trans-mediterranea la rotta privilegiata per i traffici con il Far East in quanto, a differenza del canale di Panama, il Canale di Suez presenta caratteristiche strutturali compatibili con il transito delle grandi portacontainer;
- la performance economica del Far East e dei Paesi emergenti del Nord Africa e del versante orientale del bacino che ha determinato un incremento significativo dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da/per l'Europa e fra le due sponde del Mediterraneo;
- l'impulso dato dall'Unione Europea nel corso dell'ultimo decennio allo Short Sea Shipping, fortemente incentivato per ridurre la congestione sulle strade, che oggi rappresenta il 62% del totale delle merci trasportate via mare dall'Unione<sup>1</sup>.

Se fino a un decennio fa i porti del versante meridionale avevano un ruolo marginale nei servizi marittimi *deep-sea*, lo sviluppo dei terminal di transhipment prima in Egitto e poi in Marocco ha segnato l'ingresso di questi paesi nella gestione del traffico di container. Tale cambiamento ha favorito la crescita significativa dei porti hub del Mediterraneo che tra il 2005 ed il 2011 hanno registrato un aumento del 44% nei container movimentati complessivi.

L'ingresso di questi porti nello scenario ha determinato un cambiamento nella competizione all'interno del Mediterraneo che si è allargata determinando anche rilevanti modifiche nella classifica degli scali container, come si evidenzia dalla figura che segue:

Grafico 1 – Quote di Mercato negli Hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2011



Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti e Autorità Portuali, 2012

<sup>1</sup> Eurostat, *Maritime transport statistics - short sea shipping of goods*, 2011.

Dalla figura si evince che la situazione relativa agli hub del Mediterraneo è molto cambiata fra il 2005 ed il 2011, a sfavore soprattutto di Gioia Tauro e Algeciras, che hanno perso il 10% e il 4% della propria quota di mercato. C'è poi da segnalare la situazione di Damietta che ha perso nel periodo in esame il 5%, ma la sua performance nel 2011 (-38% rispetto al 2010) ha risentito delle agitazioni della popolazione egiziana che hanno determinato il rallentamento delle attività e, addirittura, per un periodo la chiusura del porto al traffico. Invece Port Said, Malta e Valencia nei sette anni analizzati hanno aumentato i volumi delle loro movimentazioni del 134%, del 79% e del 66%.

In particolare i porti della sponda Sud del Mediterraneo hanno incrementato la propria quota di mercato dal 18% al 30% soprattutto a discapito dei porti italiani di transhipment che sono passati dal 28% al 16%.

Questi ultimi, che dal punto di vista geografico ricoprono un vantaggio evidente, rischiano la marginalizzazione per i ritardi, rispetto ai competitors, in termini di raccordi ferroviari e servizi di logistica nelle aree retroportuali e per la presenza di un sistema costituito da porti diffusi e di piccola dimensione non adeguati ad attrarre i flussi di merci in container.

Il contesto competitivo del Mediterraneo vedrà presumibilmente accrescere nel prossimo futuro il peso dei porti del versante meridionale per i quali sono previsti ulteriori investimenti infrastrutturali. Secondo quanto dichiarato dalle autorità competenti, il valore complessivo delle opere previste che dovrebbero essere ultimate entro il 2015, supera gli 8 miliardi di euro, e comporterà un incremento della capacità di movimentazione di trasbordo stimabile tra i 4,8 e i 10 milioni di TEU. Nel dettaglio:

- i maggiori investimenti (5 miliardi di euro) sono destinati alla realizzazione di nuovi terminal container nei porto di Tanger Med, che ne dovrebbero incrementare la capacità di trasbordo di 650.000 TEU;
- il nuovo terminal container del porto di Enfidha in Tunisia, che prevede un investimento complessivo di 1,4 miliardi di euro, avrà capacità di trasbordo di 1,3 milioni di TEU. È, inoltre, previsto l'ampliamento del porto di Tunis-Rades, con un investimento di 198 milioni di euro;
- in Egitto, oltre all'ampliamento del terminal container del porto di Port Said (395 milioni di euro, con una capacità incrementale di trasbordo di 3,5 milioni di TEU), diverrà operativo il nuovo terminal container di Alessandria, che, con un investimento di 860 milioni di euro, sarà in grado di movimentare 420.000 TEU<sup>2</sup>.

In tale contesto l'Europa, se vuole tentare di agganciare i propri mercati all'area economica asiatica – che registra tassi di crescita a doppia cifra e si va affermando sempre più quale mercato di export (e non più solo di import) - deve dotarsi di connessioni “da e verso” il mondo, in grado di intermediare efficientemente prodotti e merci. I porti europei sono, in tal senso, lo snodo cruciale di interscambio fra l'economia occidentale e il Far East; quindi, a maggior ragione, lo sono i porti mediterranei, che possono contare su un vantaggio competitivo legato a una posizione geografica che, in termini di transit time, garantisce un'alimentazione dei mercati europei da Suez assolutamente competitiva rispetto a quella generata dagli scali dell'Europa Settentrionale.

Oltre agli interventi infrastrutturali, lo sviluppo dei porti del Nord Africa è stato incentivato anche dalle riforme che i Paesi dell'area hanno posto in essere per rendere più snelle le procedure amministrative legate al trasporto marittimo nonché quelle ambientali che risultano meno restrittive rispetto a quanto previsto in Europa, aumentando ulteriormente la capacità attrattiva dell'area per gli investitori istituzionali. Non si possono sottovalutare gli effetti della normativa sul lavoro portuale che prevede per queste regioni un costo medio del lavoro più basso rispetto ai Paesi europei<sup>3</sup>, nonché le agevolazioni in termini di costi di gestione (personale, concessioni, energia) e fiscali (tasse di ancoraggio e rimorchio). Le prospettive di crescita dell'area inoltre risultano anch'esse rilevanti per attirare i grandi operatori marittimi internazionali, richiamati anche dalle sempre più frequenti delocalizzazioni degli insediamenti di alcune tra le più importanti multinazionali. Per tali vantaggi, i porti sulla sponda africana del Mediterraneo, rappresentano quindi, un'alternativa ai competitors europei che probabilmente non è in grado di assicurare la medesima efficienza, ma è economicamente più conveniente, per le grandi compagnie di navigazione.

La politica dei governi nord africani, poi, di affidare lo sviluppo degli scali a operatori internazionali ha aumentato la sicurezza del raggiungimento dei traffici previsti, grazie al mix tra terminalisti puri, già presenti nei possibili mercati complementari, e le compagnie di navigazione, che risultano così incentivate a portare i loro traffici in questi porti. Si citano tra gli altri APM Terminals (braccio operativo portuale di Maersk, la principale compagnia al mondo) e Eurogate Tanger (consorzio partecipato dai francesi CMA CGM, dalla compagnia di stato marocchina Comanav e da una quota di minoranza dell'italosvizzera MSC, la seconda shipping line al mondo) che operano nel porto di Tanger Med; APM è presente nell'area mediterranea anche a Port Said, Hutchison Port Holding ad Alexandria e El Dekheila, DP World ad Algeri in jointventure con l'Autorità Portuale.

Nella tabella che segue sono elencati i primi 10 porti del Mediterraneo e del Mar Nero che nel 2011 hanno movimentato oltre 26,7 milioni di teus.

<sup>2</sup> Eurispes, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010

<sup>3</sup> Lo studio condotto da Eurispes ha evidenziato che il costo medio orario del lavoro di un operaio rilevato nel 2009 presso i terminal di *transhipment* italiani, è stato di 22,1 euro contro 3,1 euro del Marocco e 1,9 euro dell'Egitto (rispettivamente 7 e oltre 11 volte superiore al dato medio italiano). Differenze analoghe si registrano nel costo medio orario del lavoro di un impiegato, pari a 22,9 euro in Italia, 10,1 euro in Egitto e 7,1 euro in Marocco (rispettivamente 2,3 e 3,2 volte inferiore al dato medio italiano).

Eurispes, *Cagliari, Gioia Tauro e Taranto: 60 milioni di euro in 5 anni per salvare più di 9.000 posti di lavoro a rischio*, settembre 2010.

**Tabella 1 – Top ten dei porti del Mediterraneo e del Mar Nero (Teu)**

|    | Port          | 2008              | 2009              | 2010              | 2011              | 11/10       | 11/08        |
|----|---------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|--------------|
| ES | Valencia      | 3.602.000         | 3.654.000         | 4.206.937         | 4.327.000         | 2,9%        | 20,1%        |
| ET | Port Said     | 3.186.589         | 3.300.951         | 3.627.813         | 3.800.000         | 4,7%        | 19,2%        |
| ES | Algeciras     | 3.327.616         | 3.043.268         | 2.810.242         | 3.602.631         | 28,2%       | 8,3%         |
| TR | Ambarli       | 2.262.000         | 1.836.000         | 2.540.000         | 2.686.000         | 5,7%        | 18,7%        |
| M  | Marsaxlokk    | 2.330.000         | 2.260.000         | 2.370.000         | 2.360.000         | -0,4%       | 1,3%         |
| IT | Gioia Tauro   | 3.467.824         | 2.857.440         | 2.852.264         | 2.305.000         | -19,2%      | -33,5%       |
| MA | Tanger Med    | 920.708           | 1.222.000         | 2.058.430         | 2.093.408         | 1,7%        | 127,4%       |
| ES | Barcelona     | 2.569.477         | 1.797.156         | 1.948.422         | 2.033.549         | 4,4%        | -20,9%       |
| IT | Genoa         | 1.766.605         | 1.533.627         | 1.758.858         | 1.847.102         | 5,0%        | 4,6%         |
| GR | Pireo         | 433.582           | 664.895           | 878.083           | 1.680.133         | 91,3%       | 287,5%       |
|    | <b>Totale</b> | <b>23.866.401</b> | <b>22.169.337</b> | <b>25.051.049</b> | <b>26.734.823</b> | <b>6,7%</b> | <b>12,0%</b> |

Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2012

In questo contesto, l'obiettivo del rilancio dell'Italia quale asse strategico dei traffici all'interno del Mediterraneo è possibile perché vi sono i presupposti, non solo geografici ma soprattutto commerciali. L'Italia si è confermata il primo partner commerciale della regione precedendo Germania e Francia: l'interscambio del nostro Paese con l'Area Med nel 2011 è stato pari a 29 miliardi di euro in export e 28,7 miliardi in import: questi flussi avvengono quasi esclusivamente via mare (40,6 miliardi cioè oltre il 70%) e non solo lungo le rotte deep sea ma anche su quelle short sea<sup>4</sup>. Il nostro Paese conta per poco meno di un quinto (18%) dell'interscambio commerciale complessivo fra l'Ue e i Paesi dell'area mediterranea.

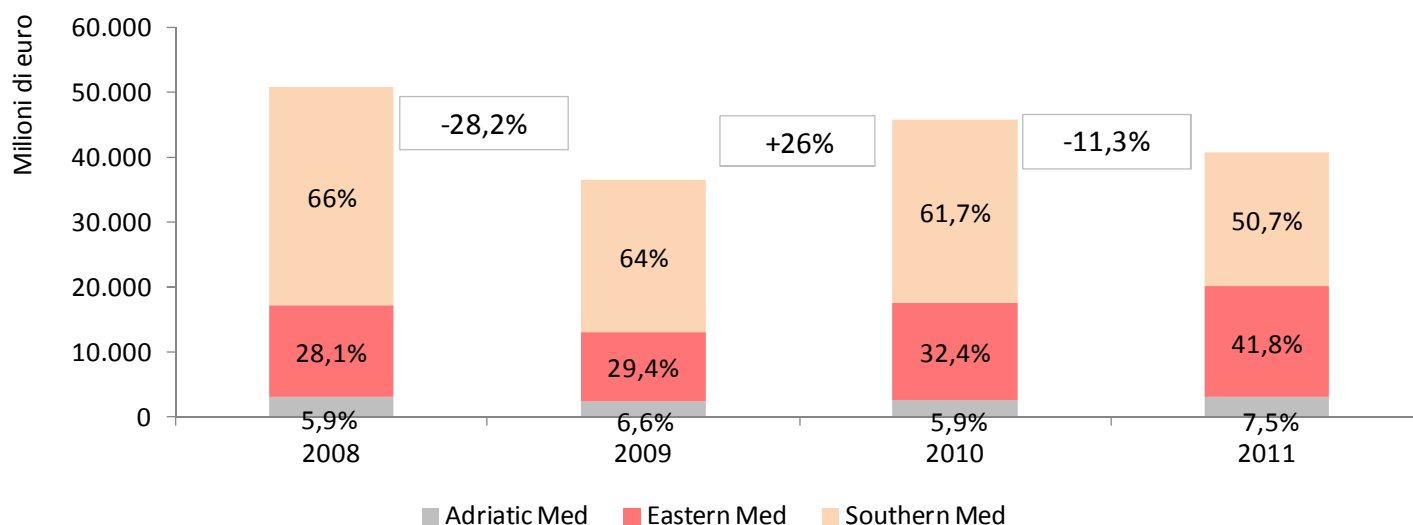
Cooperazione industriale, scambio di know-how, approfondimento dei rapporti finanziari ed interbancari sono alla base di un ulteriore sviluppo delle relazioni economiche dell'Italia con l'area mediterranea.

Di grande interesse diventa quindi l'approfondimento dell'interscambio commerciale marittimo dell'Italia con i Paesi che si affacciano sul Mediterraneo per individuare quali sono le aree verso le quali c'è maggiore intensità di scambi e i prodotti interessati. L'analisi aggrega i dati in tre aree: il Med meridionale che raggruppa, Algeria, Egitto, Libia, Marocco Tunisia; Med orientale che raccoglie Israele, Libano, Siria e Turchia e Med adriatico che aggrega Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Croazia.

Il commercio marittimo verso l'Area Med rappresenta il 16,8% del trasporto complessivo che l'Italia ha via mare con il resto del mondo e, come si evince dal grafico che segue, si concentra soprattutto nei Paesi del Southern Med (oltre 20,6 miliardi di euro per il 2011, pari al 50,7%). Segue l'Area dell'East Med con quasi 17 miliardi di euro pari al 41,8% e, quindi, quella dell'Adriatic Med il cui interscambio marittimo con il nostro Paese è pari a circa 3 miliardi di euro (7,5%).

L'andamento nel tempo dell'interscambio risulta, tuttavia, altalenante con un calo nel 2011 di 11,3 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Osservando i dati per singola area si nota, comunque, come tale risultato sia per lo più imputabile agli scambi con i Paesi del Southern Med che, anche come conseguenza degli eventi politici che hanno interessato tali zone, hanno vissuto un calo di oltre il 27% bilanciato, solo in parte, dagli aumenti registrati nelle due restanti aree (+12,8% per l'Adriatic Med e +14,5% per l'Eastern Med).

**Grafico 2 – Il commercio marittimo dell'Italia con i Paesi del Mediterraneo – Anni 2008-2011**



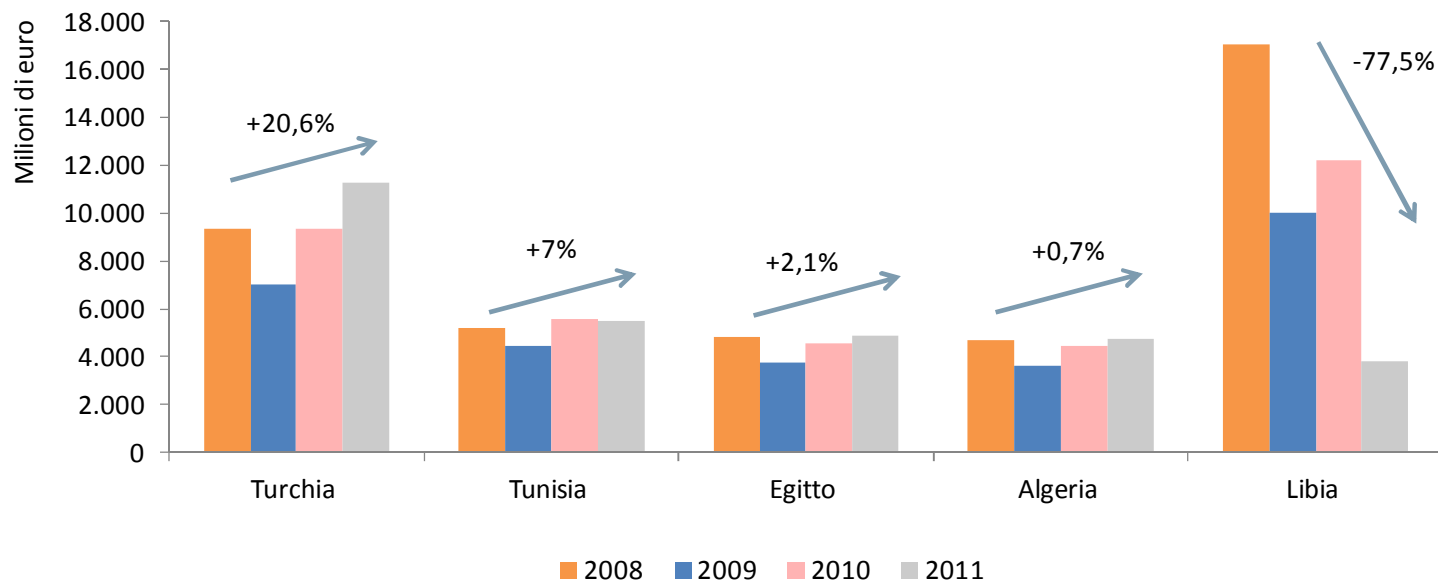
Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

<sup>4</sup> I trasporti marittimi si distinguono per la lunghezza della tratta su cui operano in *Deep Sea Shipping* – trasporto tra continenti diversi – e *Short Sea Shipping* – trasporto all'interno dei continenti.

Se si considerano, poi, i singoli Paesi, il principale partner coinvolto negli scambi marittimi italiani è la Turchia con un flusso di merci quantificabile in circa 11,3 miliardi di euro; seguono, con un traffico notevolmente inferiore, Tunisia ed Egitto. Tale situazione, tuttavia, rispecchia solo in parte lo scenario dei traffici degli ultimi anni. Se si osservano, infatti, i dati del periodo 2008-2011 si evince come sino al 2010 è stata la Libia il Paese maggiormente interessato dagli stessi, ma il calo che questa ha vissuto nel 2011 (pari al 77,5% rispetto al 2008) ha implicato un mutamento nella configurazione complessiva.

I restanti Paesi, seppur con valori assoluti spesso di minore entità e nonostante la diminuzione degli scambi dovuta alla generale crisi del 2009, hanno invece riportato, nel quadriennio preso in esame, un incremento del loro business marittimo con l'Italia; incremento che nel caso della Turchia ha superato il 20%.

**Grafico 3 – Il commercio marittimo dell'Italia verso l'Area Med: i primi 5 partner – Anni 2008-2011**

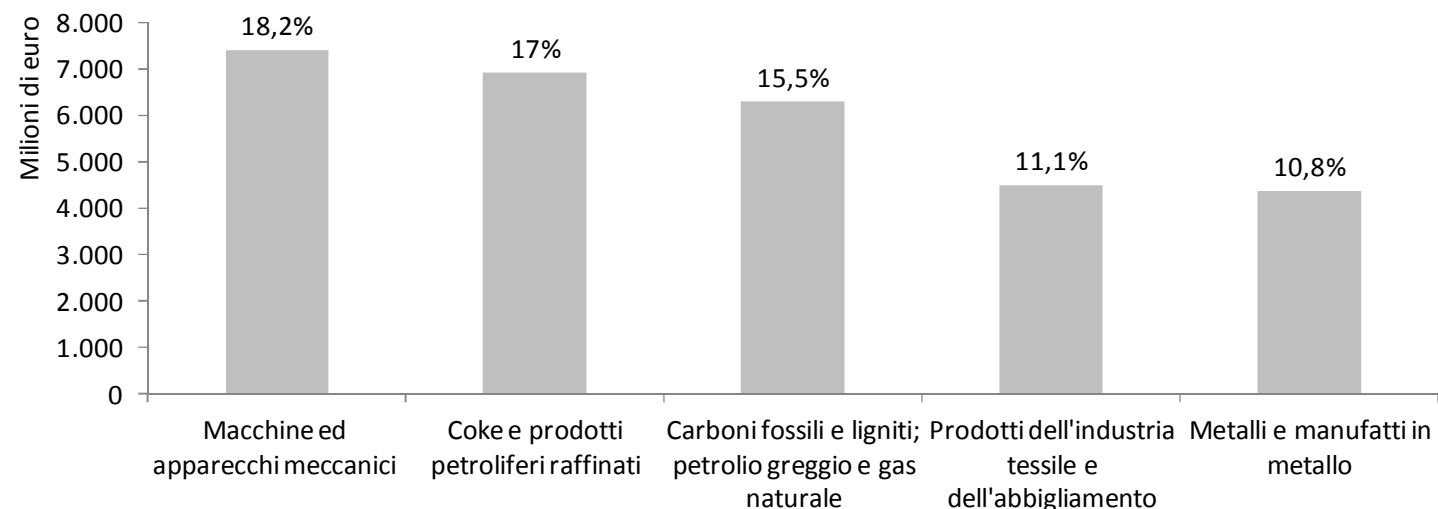


Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

Un dato da evidenziare, emerso dall'analisi dell'interscambio marittimo verso l'Area Med con il dettaglio delle merci interessate, è legato alla capacità di vendita, da parte dell'Italia, di macchinari industriali sia generali che speciali, a riscontro del bisogno di sviluppo e di tecnologia da parte dei Paesi di tutte e tre le aree in cui è stato suddiviso il bacino: oltre il 18% dell'interscambio complessivo via mare è relativo a questa categoria merceologica. A seguire, si trovano i prodotti petroliferi (raffinati e non) che nel loro insieme assorbono il 32,5% del totale: in questo caso lo scambio di tali prodotti si spiega in parte con il fenomeno della reimportazione, ovvero si tratta di prodotti prima importati dall'Italia perché destinati a una successiva fase di lavorazione e poi nuovamente riesportati. Infine, i prodotti dell'industria tessile e dell'abbigliamento (11,1%) e quelli relativi al settore dei metalli (10,8%).

Il grafico che segue indica quanto appena esposto:

**Grafico 4 – L'interscambio marittimo dell'Italia verso i Paesi dell'Area Med: i principali capitoli merceologici – Anno 2011**



Fonte: elaborazione SRM su dati ISTAT Coeweb, 2012

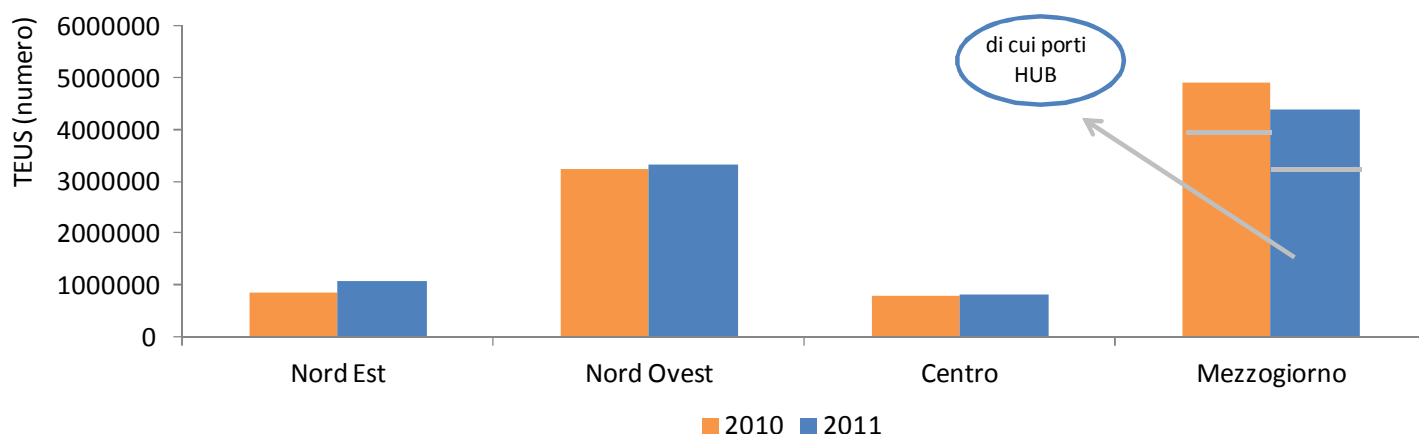


## 2. Traffico merci e passeggeri nei Porti Italiani

L'analisi dei traffici dei porti italiani riferito al 2011<sup>5</sup> mostra un andamento sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente per le merci e un moderato calo (-2,1%) nel segmento del trasporto containerizzato che ha raggiunto i 9,6 milioni di teus. Con i dati a disposizione non è possibile realizzare un'analisi dettagliata dei singoli segmenti di traffico ma si può comunque affermare che rispetto al 2010 mentre per le merci solide si è registrato un aumento, per le merci liquide si rileva un trend negativo. Con circa 46 milioni di passeggeri trasportati nei porti italiani si osserva una lieve contrazione (-3%) sull'anno precedente, ma all'interno di questo segmento va segnalata l'importante crescita del traffico dei croceristi che con circa 11,2 milioni ha fatto segnare un +19,5%.

Il grafico che segue focalizza l'analisi sul traffico containerizzato mettendo a confronto le macroaree in cui è suddiviso il territorio italiano: Centro, Mezzogiorno, Nord Est e Nord Ovest.

Grafico 5 - Traffico di TEU'S per macroarea. Anni 2010-2011



Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Per movimentazione di TEUS, il Mezzogiorno con circa 4,4 milioni rimane la macroarea in cui si concentra il più elevato traffico di container nonostante una flessione del 10,7%, con Gioia Tauro che, pur se in calo del 18% rispetto al 2010, si conferma il principale hub italiano con circa 2,4 milioni di teus movimentati. Anche Cagliari (circa 603.000) è in lieve contrazione rispetto all'anno precedente, mentre Taranto con 604.404 teus ha mostrato una crescita del 4% rispetto al 2010. Oltre agli hub, gli altri porti del Mezzogiorno che presentano un traffico containerizzato significativo sono quello di Napoli che, con una movimentazione di circa 527 mila teus ha mostrato una lieve flessione (-1,48%) e Salerno che ha superato i 235 mila teus mostrando una performance analoga a quella dell'anno precedente.

Segue il Nord Ovest che è in crescita rispetto al 2010 (+2,6%) con Genova e La Spezia che con un volume totale di traffico rispettivamente di 1,8 e 1,3 milioni di teus, si confermano secondo e terzo scalo nazionale in questo segmento.

A distanza si trova il Nord Est che con un traffico di oltre un milione di teus ha registrato un incremento significativo (+25%) rispetto al 2010 imputabile soprattutto alla crescita del traffico di Trieste (+42%) che ha quasi raggiunto i 400 mila teus e, in secondo luogo, di Venezia (+16%) con oltre 458 mila teus.

Infine il Centro che, con oltre 807 mila teus ha registrato un incremento del 2,4% rispetto al 2010, dove il traffico container è in pratica concentrato nel solo porto di Livorno.

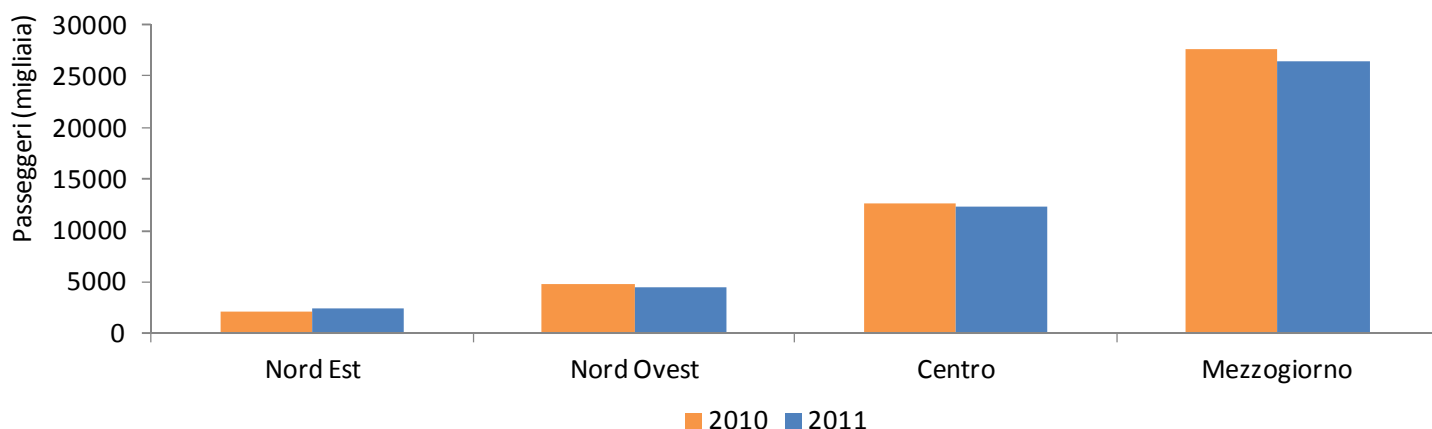
L'analisi al 2011 dei dati sul traffico dei teus mostra un mutamento della geografia nazionale dei porti che realizzano la movimentazione dei container, che salvo Gioia Tauro, si sta spostando lungo l'arco alto tirrenico con un'interessante performance anche del versante adriatico per effetto dell'intensificarsi dei traffici con l'Europa dell'Est.

Riguardo alle destinazioni dei container, l'analisi si basa sui dati resi disponibili dalle Autorità Portuali di Gioia Tauro e Genova, i due principali scali italiani nel transhipment: mentre per lo scalo calabrese circa un terzo dei container sono in arrivo o destinati verso il

<sup>5</sup> L'analisi si riferisce ai dati dei traffici dei porti disponibili ad aprile 2012.

West Med, East Med, North Africa, Balcani, Mar Nero, per lo scalo ligure la % dei teu imbarcati e sbarcati verso il Nord Africa e l'East Med è intorno al 12%.

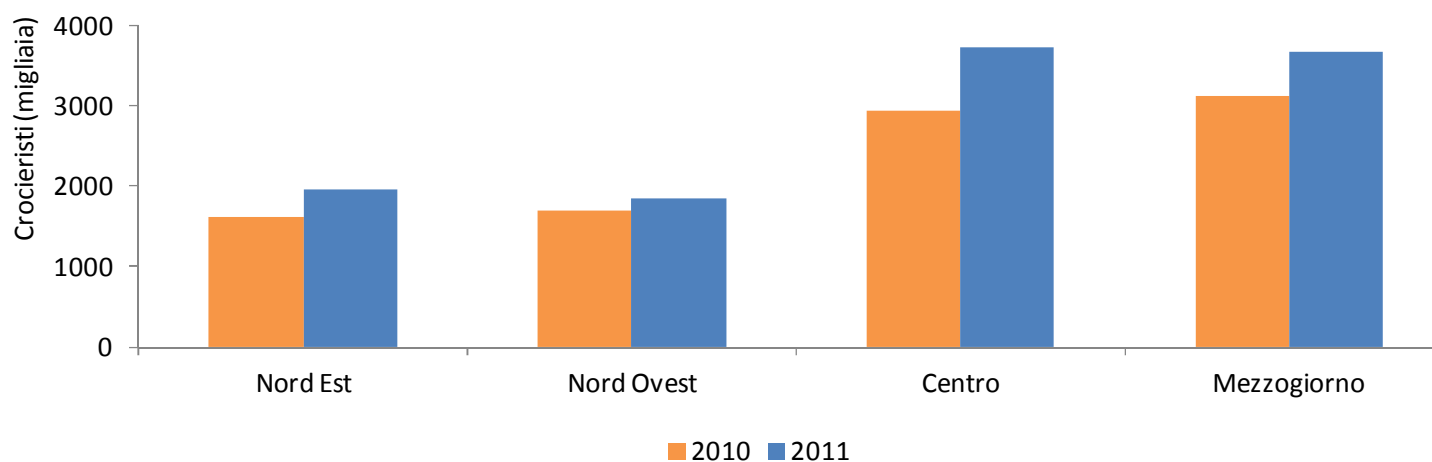
**Grafico 6 – Traffico di passeggeri per macroarea. Anni 2010-2011**



Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Anche per il trasporto passeggeri è maggiore la concentrazione nella macroarea Mezzogiorno che, nonostante una flessione del 4,2% rispetto al 2010, con più di 27,6 milioni di passeggeri trasportati accentra oltre la metà del traffico nazionale. I porti di Messina-Milazzo, Napoli e Olbia concentrano il 79% dei passeggeri della macroarea. Seguono poi il Centro, che con circa 12,4 milioni di passeggeri mantiene un andamento sostanzialmente stabile sull'anno precedente; il Nord Ovest che nel 2011 ha registrato una flessione del 6% raggiungendo 4,5 milioni; infine il Nord Est, l'unica area che registra una performance positiva del comparto (+15%) con 2,5 milioni di passeggeri.

**Grafico 7 – Traffico di crocieristi per macroarea. Anni 2010-2011**



Fonte: elaborazione SRM su dati Autorità Portuali, 2012

Il grafico sopra esposto mostra l'andamento del traffico crocieristico, in aumento sull'anno precedente con variazioni importanti in tutte le macroaree. L'incremento del 27,2% rispetto al 2010 ha portato il Centro a diventare l'area con la maggiore concentrazione di crocieristi superando quota 3,7 milioni, con Civitavecchia che si conferma il principale porto italiano con un ulteriore aumento del 33% che gli ha consentito di raggiungere circa 2,6 milioni di passeggeri. Anche Livorno ha registrato una buona performance registrando un incremento del 19,5% e 983 mila crocieristi. Segue a breve distanza il Mezzogiorno che con circa 3,7 milioni di passeggeri ha registrato un aumento del 17,4%. Si segnala la buona performance di Napoli che ha consolidato la leadership nell'area e la terza posizione nel rank nazionale segnando un aumento del 14% rispetto all'anno precedente e raggiungendo circa 1,3 milioni di crocieristi. Presenta un'analogica crescita anche il secondo porto dell'area, quello di Bari, che ha superato i 587 mila passeggeri. Segue poi Palermo che con oltre 567 mila crocieristi ha segnato nel 2011 un +44%; sempre in Sicilia si segnala l'incremento significativo di Messina-Milazzo (+34%) che ha superato i 500 mila passeggeri. A breve distanza l'una dall'altra seguono prima l'area Nord-Est con un +21% rispetto al 2010 e poi quella Nord-Ovest (+9%). La prima è trainata da Venezia, secondo porto crocieristico italiano, che con circa 1,8 milioni ha segnato un +11,1% rispetto al 2010. Il traffico crocieristico del Nord Ovest si suddivide principalmente tra Savona (circa 950 mila) che è cresciuto del 21,5% e Genova (circa 800 mila) che ha registrato una flessione del 7,2%.

# 3. Incontri con i protagonisti del sistema portuale

L'appuntamento consueto di "Porti e Mediterraneo" con le personalità più prestigiose che qualificano lo scenario del sistema portuale, in questo numero varca i confini nazionali e offre un'analisi del settore e un approfondimento del ruolo che possono ricoprire i porti nello slancio dei paesi europei all'interno del Mar Mediterraneo che si articola in una dimensione comunitaria. Questo numero infatti può vantare oltre che la testimonianza dei Presidenti di due tra i porti più importanti d'Italia, Genova e Taranto, anche l'incontro con il Presidente dell'Autorità Portuale di Barcellona.

## Barcellona: porto strategico nel Mediterraneo

**Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale di Barcellona, Sixte Cambra**



Barcellona è un porto gateway, collocato cioè in posizione strategica rispetto ai grandi mercati di origine/destinazione delle merci, che è tra i più importanti del Mediterraneo. Il porto ha particolarmente risentito degli effetti della crisi che ha investito l'Europa e della concorrenza dei porti della Sponda Sud ma già nell'anno appena trascorso ha palesato importanti segnali di ripresa.

Nell'intervista che segue, il Presidente dell'Autorità Portuale ci spiega su quali leve ha puntato per riprendere competitività nel bacino del Mediterraneo e approfondisce progetti, strategie e tutte le principali attività poste in essere da questa importante struttura per rafforzare la sua posizione nel lungo periodo.

**Can you tell us what are the most important strategic objectives achieved by the Port of Barcelona in the past year and the major projects completed and projects to be completed in the future?**

With respect to traffic results, container traffic in the Port of Barcelona surpassed 2 million TEU in 2011, representing a 4% increase on the previous year. Throughput in the Port of Barcelona reached 44.2 million tons (+0.4%). The rate of growth in exports (+14% on the previous year) has significantly determined our traffic results. China, the Arab Emirates and Turkey were the principal destinations for these goods. The remarkable boost in export traffic demonstrates the growing efforts made by Catalan companies to compete on an international level and position their products in the global marketplace.

On a more strategic level, we are working to consolidate the Port of Barcelona as the best European gateway in the Mediterranean. In order to achieve this goal, we are enlarging the Port to gain more capacity and we are making a big effort to improve inland connectivity.

In 2011 we made a significant progress in two main elements of the Port enlargement: the construction works of a new container terminal in Prat wharf (which will be run by TerCat-Hutchison) and the expansion of another container terminal (TCB) in 18 hectares. But maybe the main step ahead for 2011 has been the dramatic improvement on train connectivity, with many new and successful services to Spain mainland, including Madrid and the North coast, as well as our connecting the Port with the European rail network through a UIC gauge service, right from both container terminals. We understand this is a major move towards Barcelona becoming one of the main gates into Europe for Far East trades.

With regard to customer service, the Port of Barcelona has set efficient management and customer orientation as its top priorities, as they are key elements in an increasingly competitive and complex field such as ports. One very important step in this direction is the new Quality Plan (Port of Barcelona Efficiency Network), which entails a programme of commitments approved through cooperation among the various players within the Port Community. More than fifty companies have already been certified under the Port of Barcelona Efficiency Network quality brand, in operation since May 2011.

**Do you think that the countries of the Mediterranean (North Africa in particular) may be an opportunity to develop to the Spanish shipping and in what terms? What in your view the areas of the world that they are giving more opportunities for the shipping?**

Mediterranean countries are key trade partners of the Port of Barcelona, as our short sea shipping (SSS) and ro-ro traffic results prove. We have regular SSS services to Italy (Genoa, Civitavecchia, Livorno and Porto Torres) and to North Africa (Tangier and Tunis). With regard to container cargo, Turkey, Algeria, Morocco and Italy rank between our 10 top trading partners.

Moreover, the Port of Barcelona is strategically located to redistribute westbound trades from Asia to Mediterranean countries (especially North Africa) and Latin America. Being the Mediterranean such an important business area for us, in the last years the Port of Barcelona has headed different trade missions to Morocco, Algeria, Tunisia, Turkey and Egypt in order to strengthen commercial relations and trade. These missions are a special point of contact between business representatives and institutions and are an opportunity to strike new business deals.

**The international port of Barcelona; what are the strategic guidelines that you gave to this great infrastructure make it increasingly serving businesses and land?**

Being an important transshipment hub for many shipping lines, the Port of Barcelona has always served as main gate port for our hinterland, which is the most powerful industrial area within Spain (20% of total GDP). Our import and export volumes (650.000 and 750.000 TEU each) are steadily growing at faster pace and we are at this moment supporting the extraordinary exporting effort of our local industry.

In order to become the main European gateway in the Mediterranean, we are working to expand our hinterland spreading right across the Iberian Peninsula and beyond, into continental Europe and North Africa. Seeking to bring the Port services closer to the operators and final customers, we have set up a network of inland cargo terminals. Conceived as a series of local infrastructures, the inland terminals help operators and shippers (importers and exporters) to create more efficient logistic chains and channel their products through Barcelona. The keystones to this networked port are the Zaragoza Goods Terminal (tmZ), the Toulouse Goods Terminal (tmT), Saint Charles Rail Terminal (Perpignan), and logistics platforms in Coslada (Madrid) and Azuqueca de Henares and Yunquera de Henares (Guadalajara).

**Has Barcelona agreements with other Italian and foreign ports and on what terms?**

Barcelona has signed up several agreements with international ports in order to share know-how and make the transportation of goods as smooth as possible. With Italian ports we have a very special relationship mainly through the European Short Sea Shipping School, based in Barcelona. Our partners in this project are the ports of Genoa and Civitavecchia, plus shipping operators such as Grimaldi Lines and Grandi Navi Veloci.

**Has Barcelona agreements or synergies with other infrastructure / companies (railways, distripark, agreements with major carriers, etc.) and what kind?**

We work very close with the local partners like terminals, rail operators, car factories and international logistics companies in order to get into agreements of mutual interest. As I mentioned, we are as well strongly investing for developing the right facilities in terms of port infrastructures and connectivity to better serve the industry.

**Can you give us the future prospects of the port and most exciting projects will be implemented in the short, medium and long term?**

The main projects currently being developed at the Port of Barcelona are related to two main areas: the enlargement of infrastructure specialised in the handling of containers and the increase of liquid bulk capacity.

With regard to container infrastructure, two main projects are being developed. In July 2012 the new container terminal managed by Tercat-Hutchison at the site of the Prat wharf will be operational. Tercat-Hutchison is investing around 500 million Euro in this project. This facility will feature a 1,000-metre-long quay, eight super-post-panamax quay cranes (which have already been delivered to the terminal), a yard area of 100 hectares, an eight track rail terminal and engineering buildings. The new terminal will have an annual handling capacity of 2,65 million TEU.

TCB container terminal is being enlarged in 18 new hectares, increasing its capacity to 2,1 million TEU. These works have represented a 56 million Euros investment and will be completed in 2013.

For liquid bulk capacity, it is worth mentioning 3 main projects. Last August 13<sup>th</sup> a new berth for tank vessels was opened. Barcelona Port Authority and private operators have invested 11,8 million Euros in this infrastructure, which features the deepest draft in Eastern Mediterranean. This new berth enables the Port of Barcelona to receive the largest tank vessels. Moreover, it contributes to accelerate the download ratio from the previous 1.200 m<sup>3</sup> per hour to the current 3.200 m<sup>3</sup> per hour. Oil company Meroil, in a joint-venture with Russian oil major Lukoil, is about to finish the enlargement of its petrol terminal at the Port of Barcelona with a 50 million Euros investment. The terminal, with 85.000 m<sup>2</sup> of surface and a capacity of 650.000 m<sup>3</sup>, has been expanded with an additional surface of 40.000 m<sup>2</sup> and will reach a capacity of 1 million m<sup>3</sup>. The expansion of the terminal will be operational next month (April 2012).

Finally, liquid bulk terminal Tradebe is also investing 50 million Euros in order to enlarge its premises at the Port of Barcelona.

# Genova: le prospettive internazionali del primo porto italiano

Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, Luigi Merlo



Genova è il primo porto italiano e il decimo in Europa per merci movimentate. Si tratta di uno scalo polivalente con una specializzazione nel traffico container che lo rende il secondo scalo italiano e il nono nel Mediterraneo in questo segmento. Proprio questa sua caratteristica, unitamente alla forte componente internazionale dei suoi traffici, gli ha probabilmente consentito di affrontare la crisi mantenendo un volume di traffico complessivo sostanzialmente stabile.

Il Presidente dell'Autorità Portuale in questa intervista esamina le problematiche ma soprattutto le opportunità che i porti italiani, in special modo Genova, possono trarre dall'intensificarsi dei traffici tra le due sponde del Mediterraneo, le strategie di crescita e gli investimenti previsti con l'obiettivo di arrivare ad un porto ancora più forte nel medio-lungo termine.

**Presidente può dirci in sintesi quali sono i più importanti obiettivi raggiunti dal Porto di Genova nell'anno trascorso ed i più importanti progetti realizzati nel corso del suo precedente mandato? E da realizzare nel prossimo quadriennio? Può darci le prospettive future del porto e i progetti più interessanti che intende attuare nel breve, medio e lungo termine?**

Giudico il bilancio 2011 molto positivo, sia in termini di traffici che di progetti, frutto del grande lavoro avviato ad inizio mandato nel 2008 e che abbiamo proseguito, nonostante le difficoltà, con grande impegno fino ad oggi. Dopo il periodo di recessione internazionale che ha coinvolto anche il nostro Paese, per la prima volta i traffici sono tornati a crescere ai livelli pre - crisi. Le statistiche dicono che quest'anno abbiamo raggiunto quota 1.847.102 teus, il che equivale al +5% rispetto all'anno passato. Un dato rassicurante, che ci fa ben sperare per il futuro con fiducia e a proseguire negli sforzi che non solo l'Autorità Portuale ma tutta la comunità portuale genovese ha compiuto in questi anni. Le priorità per il prossimo anno sono contenute nel Piano Operativo Triennale 2012 – 2014, approvato dal Comitato Portuale, dove prevediamo investimenti in infrastrutture portuali per oltre 400 milioni di euro. Nel dettaglio partiamo dal compendio delle Riparazioni e delle Costruzioni Navali per il quale abbiamo previsto un radicale intervento di adeguamento e potenziamento dei bacini di carenaggio, la realizzazione del sesto bacino per cui abbiamo recentemente avviato il dialogo tecnico, fino alla partecipazione alla realizzazione del cosiddetto ribaltamento a mare di Fincantieri. Passiamo poi all'infrastrutturazione ferroviaria interna al porto con il Piano del Ferro, realizzando tutti gli interventi propedeutici al potenziamento della ferrovia nello scalo genovese. Per il compendio passeggeri pensiamo a nuovi interventi su Ponte dei Mille, di cui peraltro a settembre è stato inaugurato il prolungamento di banchina che oggi arriva a 330 metri, e soprattutto alle opere propedeutiche alla realizzazione del progetto Van Berkel a Ponte Parodi. Per la zona di Voltri si avvia il progetto del nuovo viadotto, con la riqualificazione di alcuni piazzali e le opere a protezione della passeggiata a mare. Sul fronte della logistica prevediamo l'ammodernamento e il prolungamento della sopraelevata portuale, il distripark e l'autoparco. Sul fronte ambientale seguiamo con Provincia di Genova e fondazione Muvita con la realizzazione del Piano Energetico Ambientale Portuale. Inoltre lavoreremo per l'ottimizzazione e la semplificazione del ciclo operativo portuale, per le manutenzioni e l'ammodernamento degli impianti tecnologici. Il 2012 sarà anche l'anno in cui lavoreremo intensamente alla produzione del nuovo Piano Regolatore Portuale per cui avvieremo un percorso partecipato e condiviso con la città. Tutti questi interventi consentiranno, insieme a tutto ciò che è stato realizzato negli anni precedenti, di arrivare ad una capacità più che raddoppiata nel 2015/2016, sperando che ciò avvenga in concomitanza con la conclusione del Gottardo e nell'ambito del disegno del Corridoio 24 e con il Terzo Valico dei Giovi.

**Ritiene che i Paesi del Mediterraneo (Nord Africa in particolare) possano rappresentare un'opportunità per il nostro shipping ed in che termini? Quali sono a Suo avviso le aree mondiali che in questo momento stanno dando maggiore impulso al trasporto marittimo?**

Il porto di Genova può diventare il cuore dell'interscambio tra Nord Europa e Nord Africa, il grande mercato di sviluppo di riferimento, e Genova può essere veramente questo snodo vitale di questo corridoio marittimo nuovo che si va ad aggiungere alle reti transeuropee per il traffico merci ro-ro con il nord Africa. Tutti i traffici con il nord Africa sono in forte crescita sia merci che passeggeri. Aggiungo che Genova è diventata la capitale in Italia del traffico passeggeri per il nord Africa, Tunisia e Marocco: questo è grande un punto di forza da non sottovalutare che è destinato nei prossimi anni ad essere determinante nella crescita del nostro scalo.

**La proiezione internazionale del porto di Genova; quali sono gli orientamenti strategici che Lei ha dato a questa grande infrastruttura per renderla sempre più al servizio delle imprese e del territorio?**

La globalizzazione del mercato e i suoi effetti sul ciclo della merce devono indurre un cambio di passo. Non possiamo continuare a ragionare in termini di singole realtà ma dobbiamo ragionare in termini di sistema, di piattaforma logistica. E' un cambio di passo che chiediamo innanzitutto al Paese, al Governo, che non deve più pensare ai porti, alle aree retroportuali, all'infrastruttura ferroviaria come se fossero realtà separate, ma alla globalità del sistema logistico italiano, a ciascuno di questi elementi ma non singolarmente bensì in relazione gli uni con gli altri. E' una prospettiva nuova, difficile da metabolizzare per soggetti che hanno sempre ragionato in

termini di concorrenza, ma è l'unica che ci consentirà di cogliere tutte le opportunità di crescita e di sviluppo che si presenteranno. Lo stesso vale per i porti liguri. Attraverso i tre porti liguri passa il 60% del traffico containerizzato da e per l'Italia e il sistema costituito dai tre porti può dare e ridare competitività ai mercati del Nord Italia. Aggiungo che l'alleanza portuale ligure occupare gli spazi che possono essere occupati con la legislazione vigente, ad esempio con un ragionamento comune sulla stesura dei prossimi piani regolatori portuali, sull'applicazione della legge 84/94 di riforma portuale, sui temi della retroportualità, dell'autofinanziamento, della promozione e delle concessioni. Solo unendo le forze riusciremo a raggiungere nuovi mercati e a convincere i nostri interlocutori che un sistema strutturato ed efficiente, sia in termini di offerta che di know how, vale più di una singola realtà.

**Parliamo di problematiche dei porti in generale; a suo avviso quali sono le questioni che occorre risolvere al più presto per rendere maggiormente competitivi i nostri porti anche in modo da gestire e arginare meglio la competizione con i porti spagnoli, nordeuropei e nordafricani? Quale di questi tre blocchi di porti teme di più (spagna, Nord Europa, Nord Africa)?**

Per rilanciare i porti italiani occorre una visione di prospettiva e un disegno strategico nazionale. Nel disegno di legge di riforma delle Autorità Portuali mancano ancora due strumenti indispensabili quali l'autonomia finanziaria e l'autonomia funzionale. In questo momento ci troviamo a dover fare i conti con dei vincoli di spesa estremamente severi, che di fatto ingessano la nostra operatività. Per questo dico che occorre dire con chiarezza se l'Autorità Portuale debba operare come organismo di regolazione o debba avere anche un motore propulsivo dei traffici, ad esempio attraverso attività di promozione. Il modello nordeuropeo ormai da anni viaggia su un altro binario, permettendo agli enti di coordinamento dei porti, costituiti in forma di società per azioni a maggioranza pubblica, di acquisire partecipazioni in società di logistica, terminal retroportuali, imprese intermodali e ferroviarie. Solo se riusciremo ad attuare questo profondo cambiamento, potremo tenere il passo con gli altri porti europei. Non ci sono blocchi da temere ma modelli diversi a cui attingere per crescere.

**Quale è secondo Lei "la carta vincente" che rende il porto di Genova più attrattivo per il settore armatoriale piccolo, medio e grande, rispetto ad altre realtà portuali?**

La capacità di lavorare in team per dare agli operatori le risposte di affidabilità ed efficienza che un grande porto sa dare. Guardi l'esempio delle crociere. Oggi siamo orgogliosi che la nostra città divenga sempre più non solo hub portuale ma anche una delle capitali direzionali e dei servizi del settore crocieristico. La nuova sede di MSC Crociere che sta avanzando speditamente, l'arrivo di altre due navi sono la testimonianza di una scommessa vinta nel rapporto con questa importantissima compagnia armatoriale con cui c'è grande comunità di intenti che intendiamo ulteriormente rafforzare. Fondamentali da questo punto di vista gli investimenti fatti da Autorità Portuale e quelli in corso a Ponte dei Mille e a Ponte Doria che fanno della Stazione Marittima genovese una delle più belle e competitive stazioni marittime al mondo. Positiva inoltre la crescente presenza di Royal Caribbean nel nostro scalo, in attesa di poter rafforzare ulteriormente l'offerta con il progetto di Ponte Parodi che è in corso di realizzazione, l'imminente bando per il recupero dell'edificio Hennebique. Da questo punto di vista l'azione di forte rilancio dell'aeroporto con l'incremento delle rotte e il percorso di cessione delle quote può rappresentare per il settore crocieristico un importante valore aggiunto. Questo è l'esempio di come la comunità portuale genovese ha saputo cogliere la straordinaria opportunità che in quel momento si stava presentando.

## Taranto: porto leader nel Mezzogiorno

**Intervista al Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, Sergio Prete**



Taranto è uno dei tre porti hub italiani e, come tale, ha una spiccata vocazione per il transhipment. Nel corso degli ultimi anni ha risentito degli effetti della crisi anche per i problemi dovuti ad un non tempestivo adeguamento delle sue infrastrutture alle esigenze manifestate dai grandi carrier. Nell'ultimo anno ha saputo comunque recuperare competitività e sono state poste le basi per l'ulteriore sviluppo dei traffici containerizzati e il superamento dello stato di emergenza socio-economica e ambientale.

Di seguito, il Presidente dell'Autorità portuale analizza le opportunità e i rischi per l'Europa derivanti dallo sviluppo dei Paesi della Sponda Sud del Mediterraneo e ci illustra le strategie di crescita, gli investimenti previsti, pubblici e privati, i progetti in cantiere, che rappresentano una prospettiva di sviluppo non solo per il porto ma anche per il territorio.

**Presidente può dirci in sintesi quali sono i più importanti obiettivi che deve raggiungere il Porto di Taranto nei prossimi anni ed i più importanti progetti in corso di realizzazione per garantire il raggiungimento?**

I macro obiettivi riguardanti lo sviluppo del Porto di Taranto, così come delineati nel Piano Operativo Triennale, presentato successivamente al mio insediamento si possono sintetizzare come segue: realizzare un Porto di Terza generazione, un porto che non sia solo un centro di movimentazione o un centro di attività industriali ma anche "piattaforma logistica" interfacciata con le filiere



produttive e trasportistiche. Un obiettivo ambizioso e a lungo termine che intendo perseguire attraverso l'implementazione di processi di internazionalizzazione e miglioramento del rapporto porto/città, il tutto nel pieno rispetto dell'ambiente.

Lunedì 26 marzo procederemo ad inaugurare il cantiere per l'avvio dei lavori di realizzazione del progetto *"Piastra Portuale - Piastra Logistica integrata al sistema intermodale della rete trasportistica del Corridoio Adriatico"*.

La realizzazione della *"Piastra Portuale di Taranto"*, per un investimento complessivo di circa 220 milioni di euro, rappresenterà una svolta decisiva per lo sviluppo dei traffici commerciali nel porto. Indiscutibili vantaggi ne trarrà il territorio per le ricadute che tale insediamento andrà a generare. Si tratterà, infatti, di un'infrastruttura di logistica di circa 200.000 metri quadri, unica in Italia nel suo genere - poiché ubicata direttamente in ambito portuale - che consentirà alla città e alle sue imprese di confrontarsi con un settore nuovo per Taranto che, conseguentemente, richiederà nuove figure professionali, nuove specializzazioni, nuovi investimenti e, quindi, nuove sfide.

Per limitarci ai progetti in via di definizione, nell'ottica di conciliare il rapporto Porto-Città, è previsto un piano di risanamento del c.d. "water front" direttamente fruibile dalla collettività. Il molo San Cataldo, lato di levante che sarà oggetto di lavori di "Rettifica, allargamento e adeguamento strutturale della banchina", potrà ospitare terminal portuali dedicati ad attività crocieristiche, passeggeri, logistiche, culturali e ricreative. In tale ottica è programmata la *realizzazione di un centro servizi polivalente* al molo San Cataldo in grado di assolvere, appunto, a funzioni logistiche, culturali e ricreative. La realizzazione dell'edificio polifunzionale intende promuovere, coerentemente con le indicazioni del nuovo Piano Regolatore Portuale, un processo di riqualificazione del water front portuale e di integrazione tra la città e il porto.

**Ritiene che i Paesi del Mediterraneo (Nord Africa in particolare) possano rappresentare un'opportunità per il nostro shipping ed in che termini? Quali sono a Suo avviso le aree mondiali che in questo momento stanno dando maggiore impulso al trasporto marittimo?**

Oggi gli scambi e i flussi non consistono più soltanto in meri spostamenti di merci intese come materie prime e prodotti commerciabili, dalle aree di produzione ai mercati di consumo. Si assiste ad un fenomeno di più ampia portata che vede scambi di *commodities* immateriali di diversa natura: *competenze, tecnologie, risorse naturali, ambientali, energetiche e culturali* tra paesi che hanno registrato un diverso tasso di crescita del prodotto interno lordo nonché una diversa composizione della popolazione. E il Mediterraneo vanta una posizione geografica di privilegio in questo panorama. I paesi del Nord Africa e del Vicino e Medio Oriente, ad esempio possiedono una popolazione molto più giovane con un tasso di crescita più elevato rispetto ai Paesi europei il che si traduce nella necessità di ripensare il ruolo da attribuire al Mediterraneo e di considerarlo luogo di sperimentazione per processi di integrazione e partenariato

Negli ultimi anni, inoltre, lungo la sponda meridionale del Mediterraneo si sono sviluppate nuove importanti realtà portuali come, ad esempio, Malta o, in Egitto, quelle di Port Said e Damietta o, in Marocco, quella di Tangeri. Questi scali possono contare su spazi fisici ampi per la loro operatività e su un mercato significativo, in particolare con riferimento alle materie prime e ai semilavorati.

Se da un lato si assiste al fenomeno tutto nuovo che vede importanti investimenti cinesi nel Continente Africano (*da ultimo la realizzazione da parte di China Merchant International di un terminal container in Nigeria*), dall'altro non è da escludersi il fatto che il Nord Africa possa diventare per gli Europei una valida alternativa alla Cina e non solo per la vicinanza geografica. Si potrebbe realisticamente prospettare la creazione di un bacino di produzione competitivo e qualitativamente differenziato con merce destinata sia ai mercati Comunitari che alle stesse regioni africane. Questo decentramento della produzione verso occidente riserverebbe al Mediterraneo un ruolo autonomo di *"cuore della produzione"* e via di accesso ai maggiori mercati di consumo, superando, o integrando, anche l'attuale posizione di crocevia tra produzione in Oriente e consumi in Occidente.

Per quanto attiene le aree mondiali che in questo momento stanno dando maggiore impulso al trasporto marittimo, ritengo che, fermo restando il perdurare della forza trainante di Brasile, Russia India e Cina (c.d. paesi BRIC), non si è ancora in grado di individuare le aree in cui gli effetti della crisi stanno configurando i potenziali di crescita e sviluppo stabilendo nuove gerarchie tra i Paesi, settori produttivi, ecc.

Tuttavia, gli stakeholders dell'industria dello shipping si dichiarano fiduciosi sulla base di indicatori di crescita quali il continuo aumento dei volumi in uscita dalla Cina, la ripresa degli ordini di nuove navi, il rinnovato interesse nello sviluppo dei porti e nei relativi investimenti.

La fiducia nella ripresa dell'economia mondiale si legge anche dai dati sugli investimenti in ordini di navi oceaniche che le maggiori compagnie di navigazione stanno effettuando.

**La proiezione internazionale del porto di Taranto; quali sono gli orientamenti strategici che Lei ha dato a questa grande infrastruttura per renderla sempre più al servizio delle imprese e del territorio? Taranto ha dato luogo ad accordi con altre realtà portuali italiane ed estere ed in che termini?**

Un processo di internazionalizzazione è per natura particolarmente complesso in quanto bisogna efficacemente inserirsi in un contesto caratterizzato da notevoli differenze economiche, politiche, sociali e culturali rispetto alla realtà locale. Un contesto che si evolve nel tempo ed in tempi diversi in relazione alle diverse aree d'interesse. Un processo che deve essere costante e prevedere continui aggiornamenti al fine di prevenire e conoscere per tempo cambiamenti e nuovi scenari e quindi ridurre il livello di incertezza, i rischi e le sorprese, specialmente nell'ambito di aree geografiche nelle quali non si ha esperienza diretta.

L'attività di internazionalizzazione prevede una specifica organizzazione ed investimenti necessari all'ingresso nei nuovi mercati con effetti diluiti nel tempo in quanto i risultati del processo delle non si verificano nell'immediato. Prevede la raccolta di informazioni, l'attivazione e soprattutto il costante mantenimento dei contatti, l'adeguamento del messaggio di comunicazione al contesto dei mercati locali, un significativo budget per le spese di organizzazione, viaggi, ecc. e soprattutto una particolare propensione ad un'attività "diversa", che richiede costante auto-aggiornamento e consapevolezza dell'importanza e del valore della stessa talvolta intangibile.

Personalmente intendo dare maggiore impulso al processo di internazionalizzazione del porto di Taranto avviato dall'AP sin dal 2002. Lo scorso mese di ottobre è stato sottoscritto un MoU con lo scalo cinese di Shenzhen che si va a sommare ai protocolli d'intesa con i porti Yingkou e Xiamen. Sono in via di definizione accordi con altri scali Cinesi, Europei ed anche africani.

Riveste particolare rilevanza nell'odierno sistema globalizzato della produzione e dei consumi e dei rapporti socio-culturali far conoscere sempre di più non solo le potenzialità ed i progetti di sviluppo del porto di Taranto ma anche del territorio tarantino e di tutto il sistema Puglia nel suo complesso.

Per tali motivazioni le attività connesse al processo di internazionalizzazione dovranno essere costantemente implementate e tendere al miglioramento.

Per quanto attiene le partnership con altre realtà portuali italiane lo scorso 20 febbraio i tre presidenti delle AP di , Taranto, Bari e Brindisi hanno costituito l'Associazione dei Porti Pugliesi (Apulian Ports Association "APP"). L'associazione si pone tre gli obiettivi quello di creare un "sistema portuale regionale" che consentirà di competere nello scenario competitivo dei traffici internazionali con un impegno congiunto, basato sulla complementarità dei servizi offerti dai tre scali. In secondo luogo, una politica di armonizzazione delle procedure operative e di condivisione di Know-how consentirà all'APP una maggiore efficacia dei costi ed efficienza e, quindi, indubbiamente, ad una maggiore competitività.

#### **Ha dato luogo ad accordi o sinergie con altre infrastrutture/imprese (ferroviarie, interportuali, accordi con grandi carrier, etc.) e di che tipo?**

In data 18 giugno 2010 è stato sottoscritto tra Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Regione Puglia, RFI SpA, Autorità Portuale di Taranto e Distripark Taranto scarl, un Protocollo di intesa dal titolo "*Norme, condizioni ed obblighi per l'esecuzione ed il finanziamento dell'intervento di attrezzaggio infrastrutturale ferroviario nonché del collegamento del bacino logistico "Porto di Taranto" con la rete ferroviaria nazionale*".

Il citato protocollo individua RFI SpA quale soggetto attuatore e beneficiaria del finanziamento PON Reti e Mobilità 2007-2013 (fino ad un massimo di €.35.000.000,00).

L'intervento di miglioramento e potenziamento del raccordo ferroviario area portuale di Taranto/rete ferroviaria nazionale si pone l'obiettivo di dotare le aree portuali e retroportuali di un efficiente (in termini di tempi e costi di trasporto e benefici impatti ambientali e di sicurezza) raccordo ferroviario al fine di poter garantire tale indispensabile modalità di trasporto terrestre.

La potenzialità di movimentazione per 5 binari operativi ed operazioni di carico/scarico dei pianali con gru a portale è pari a circa 190.000 UTI ottenuta come prodotto di 2400 (lunghezza binari operativi) per 40 (UTI/ anno x ml di binario operativo) per 2 (coefficiente di dinamicità).

L'intervento innescherà una significativa inversione di tendenza dell'attuale e prevista ripartizione modale del traffico merci contribuendo in maniera rilevante alla riduzione degli impatti ambientali.

Stiamo, infine, valutando la possibilità di perfezionare le sinergie con altre importanti infrastrutture nazionali ed internazionali.

#### **Parliamo di problematiche dei porti in generale; a Suo avviso quali sono le questioni che occorre risolvere al più presto per rendere maggiormente competitivi i nostri porti anche in modo da gestire e arginare meglio la competizione con i porti spagnoli, nordeuropei e nordafricani? Quale di questi tre blocchi di porti teme di più (Spagna, Nord Europa, Nord Africa)?**

Sicuramente bisognerebbe al più presto dotare le autorità portuali italiane della tanto auspicata "Autonomia" al fine di potersi confrontare in posizione paritetica con gli altri Enti di governo dei porti europei e consentire di poter stabilire rapporti di collaborazione diretta o, anche, competere ad armi pari senza vincoli di carattere burocratico, procedurale ed amministrativo che pongono i porti italiani in una inevitabile posizione discriminatoria. Ritengo che la competizione debba essere uno stimolo al miglioramento e che si debba guardare con sano spirito di competizione a chi riesce a migliorare il proprio business soprattutto in termini di qualità dell'offerta dei servizi connessi all'industria dello shipping.

Oltre ad una rivisitazione in chiave più moderna della governance dei porti, occorrerebbe intervenire per lo snellimento dei procedimenti relativi ai contratti ed appalti pubblici, la realizzazione delle opere infrastrutturali ed la adozione/approvazione del PRP.

#### **Quale è secondo Lei "la carta vincente" che rende il porto di Taranto più attrattivo per il settore armatoriale, rispetto ad altre realtà portuali?**

Il Porto di Taranto sta adeguando in modo significativo la propria offerta infrastrutturale ma già oggi può vantare: la presenza di un bacino di consumo e di produzione (*Regione Puglia*) fortemente in espansione; la posizione geografica favorevole in quanto baricentrica rispetto al bacino del Mediterraneo discostata di sole 172 m.n. dalla rotta Suez – Gibilterra; la presenza del raccordo ferroviario sul



terminal contenitori che consente il trasferimento delle merci via ferrovia in centro Europa in 34 ore; la disponibilità di strutture e di grandi spazi in porto e nel retroporto; la privilegiata collocazione sul territorio in quanto situato fuori dalla città con immediato accesso alla rete stradale e autostradale; l'assenza di "colli di bottiglia"; la presenza della ferrovia ai confini della circoscrizione territoriale; la presenza a soli 20 Km. di superstrada dell'aeroporto cargo di Grottaglie; un buon sistema intermodale a livello regionale ed, infine, l'impegno per il bene del territorio di ridurre fortemente la quota di transshipment a favore dell'import-export per contribuire alla crescita occupazionale imprenditoriale.

# 4. Med News

## dal mondo portuale

### ***Assoportri ribadisce la necessità dell'Autonomia Finanziaria per le Autorità Portuali italiane***

Nel corso dell'Assemblea annuale dell'European Sea Ports Organisation (ESPO) tenutasi a Sopot in Polonia è stato approvato all'unanimità il "Port Manifesto" in cui sono esposte in sintesi le priorità dell'organizzazione.

In particolare, il "Manifesto" riassume gli elementi essenziali che confermano l'importanza delle Autorità Portuali, le quali devono essere messe in condizione di svolgere il loro ruolo rilevante, nonché di avere una reale autonomia finanziaria, al fine di garantire un'azione efficace di effettiva promozione degli scali, sia in termini di pianificazione degli investimenti, che in termini di sviluppo del retro porto e devono poter svolgere compiti di controllo sulle attività svolte in porto.

Nel documento è anche evidenziata la necessità di evitare la proliferazione di altre entità o agenzie con competenze simili e l'opportunità che si forniscano soluzioni operative efficienti per i porti, abolendo pratiche restrittive e promuovendo la semplificazione delle procedure.

Assoportri ha condiviso i contenuti del "Port Manifesto", alla cui stesura ha dato un contributo propositivo; in particolare, il Presidente Francesco Nerli, ha sottolineato la rilevanza dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali e la necessità di favorire forme di Partenariato Pubblico-Privato, purché sia individuata una corretta ripartizione dei rischi economici tra l'investitore privato ed il soggetto pubblico per evitare che quei rischi possano scaricarsi interamente sulla parte pubblica e sulla collettività.

<http://www.assoportri.it/stampa/ultimeNews/assoportriNews>

### ***Le Associazioni di categoria e le Organizzazioni sindacali lanciano l'allarme per la tutela della sicurezza nei porti***

A pochi giorni dal termine in cui verranno meno le norme che tutelano la specificità del settore (oggi contenute nel D.lgs 272/99) consentendo adeguata operatività e tutela della sicurezza del lavoro, le Associazioni rappresentative delle imprese e dei terminalisti portuali, le OO.SS. dei lavoratori portuali e Assoportri richiamano l'attenzione del Governo sulla necessità di adottare un provvedimento per la sicurezza nei porti. I richiami finora inascoltati prefigurano un'incertezza normativa che comporterà, come conseguenza, l'impraticabilità delle attività operative dei porti, in danno delle imprese, dei lavoratori - che non potranno fare a meno di valutare azioni di tutela - e dell'intero Paese.

<http://www.assoportri.it/stampa/ultimeNews/assoportriNews>

### ***I porti chiedono interventi al Ministero per sostenere la crisi e far fronte alla crescente competitività dei porti del Mediterraneo***

In considerazione delle necessità e priorità delle Autorità Portuali e della portualità in genere, il Vice ministro allo Sviluppo Economico e Infrastrutture, Mario Ciaccia, ha incontrato Assoportri per avviare un tavolo di ascolto permanente che individui nuove soluzioni normative e tecniche che favoriscano lo sviluppo del settore.

Nel corso dell'incontro si è trovato accordo tra i rappresentanti delle Autorità Portuali e il Ministero sulla visione di una portualità integrata nelle reti di trasporto e logistiche europee nonché proiettata verso la Sponda Sud del Mediterraneo e sulla necessità di attuare l'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Portuali.

Sono stati inoltre affrontati i temi dell'esigenza di un rafforzamento dei poteri e del ruolo delle stesse Autorità; di una velocizzazione e razionalizzazione dei molteplici controlli nella fase portuale; dell'opportunità di riesaminare il tema dei servizi tecnico-nautici con attenzione alla loro valenza economica. Tali argomenti formeranno oggetto di approfondimento con il coinvolgimento di tutte le parti interessate.

### ***I porti intervengono nuovamente sul tema dei dragaggi***

Assoportri è intervenuta nuovamente sul tema dell'emergenza dei dragaggi da effettuarsi negli scali portuali nazionali.

Ricordando che il governo ha inserito nel Decreto Liberalizzazioni (1/2012) un articolo che regola le norme in materia, modificando parzialmente quanto previsto nella legge 84/94 di riforma della legislazione portuale, Assoportri ha evidenziato che l'articolo contiene disposizioni migliorative del quadro normativo specifico attuale, poiché stabilisce, ad esempio, la possibilità di reimpiegare

quei materiali che vengono considerati come "risorsa". Tuttavia può essere migliorato ancora facendo alcune limitate rettifiche e integrazioni con l'obiettivo di rispondere più adeguatamente alle esigenze di sviluppo dei porti e, in particolare, per consentire l'accesso alle navi di grandi dimensioni.

Assoporti ha elaborato una ipotesi alternativa di quell'articolo che si ritiene adeguata alle esigenze e peculiarità degli scali marittimi italiani ed alla tutela dell'ambiente.

Assoporti ribadisce che è importante richiamare l'attenzione dei legislatori sulle necessità di non perdere questa occasione per fornire alla portualità nazionale un quadro normativo organico e chiaro, che agisca in modo concreto per l'adeguamento delle infrastrutture alle esigenze del mercato senza appesantimenti burocratici e con i tempi strettamente necessari

<http://www.assoporti.it/stampa/ultimeNews/assoportiNews>

#### ***I porti italiani si presentano uniti a due importanti eventi internazionali:***

Tra marzo ed aprile 2012 per valorizzare la richiesta degli associati in tema di presentazione del sistema italiano dei porti, sono state seguite le seguenti iniziative:

#### ***Intermodal South America, tenutasi a San Paolo ad aprile 2012***

Sotto l'ormai consolidato slogan "Italy – All in one" i porti italiani hanno aderito a questa iniziativa per la prima volta nell'area dell'America Latina. La partecipazione nasce dall'intenso lavoro effettuato nel corso dell'ultimo anno con l'Ambasciata del Brasile in Italia, che ha consentito ai porti italiani di creare alcune relazioni strategiche con i porti brasiliani, grazie all'attività di collegamento effettuata da Assoporti.

Affacciarsi in Brasile significa prendere atto dell'enorme potenzialità di crescita e di risorse disponibili di quel Paese. Esso, inoltre, rappresenta una base strategica per le Americhe, sia per la sua appartenenza al Mercosul (Mercato Comune Sud-americano) sia all'accordo Unasul (Unione dei Paesi sudamericani).

La vetrina messa in atto a San Paolo nel mese di aprile scorso ha consentito alle Autorità Portuali presenti non soltanto di partecipare all'evento fieristico che vede sempre un flusso di visitatori molto importante, ma anche di presentarsi nel corso del seminario tenuto in collaborazione con ICE e Invitalia.

L'evento ha rappresentato un primo passo di presentazione della propria infrastruttura portuale per alcuni scali, mentre, per altri, la possibilità di consolidare rapporti e collaborazioni già esistenti.

#### ***Salone Internazionale Trasporti e Logistica (SITL) di Parigi. 27-30 marzo 2012***

I porti italiani hanno partecipato con il proprio stand "Italy, All in One" all'importante evento che ogni anno accoglie gli operatori del settore provenienti da ogni parte del mondo ed è stata l'occasione per accogliere numerosi visitatori e operatori interessati ad approfondire i rapporti con gli scali presenti. All'edizione del SITL, nell'area coordinata da Assoporti, erano presenti: i porti liguri (Genova, Savona e La Spezia), i porti siciliani (Palermo, Messina e Augusta), i porti di Napoli, Salerno e Gioia Tauro.

Dopo una conferenza stampa organizzata dai porti liguri nella prima giornata dei lavori, sono seguiti incontri bilaterali in particolare con i porti del Nord Africa, che erano stati preventivamente concordati.

Assoporti ha rilevato che la forma della partecipazione collettiva ormai si è consolidata, dopo i successi ottenuti a Barcellona, a Monaco, ad Istanbul e persino in Cina, e offre la possibilità ad ogni porto di usufruire di uno spazio dedicato, oltre ad un'area comune dove organizzare incontri e conferenze.

<http://www.assoporti.it/stampa/ultimeNews/assoportiNews>

**[www.assoporti.it](http://www.assoporti.it)**  
**[www.srm-med.com](http://www.srm-med.com)**