



# Porti e Mediterraneo

Ottobre 2011

**"Porti e Mediterraneo" è realizzato da Assoporti (Associazione Porti Italiani) ed SRM (Studi e ricerche per il Mezzogiorno)**

Presidente Assoporti: Francesco Nerli

Direttore Generale SRM: Massimo Deandreis

Coordinamento editoriale: Alessandro Panaro (SRM)

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

Editing e sviluppo editoriale: Marina Ripoli (SRM)

**Il paper è disponibile sui siti web [www.assoporti.it](http://www.assoporti.it) e [www.srm.med.com](http://www.srm.med.com)**

# Uno strumento al servizio della Portualità Italiana



*Nello scorso luglio Assoporti ed SRM hanno siglato un importante accordo che ha l'obiettivo principale di realizzare studi congiunti sul grande fenomeno internazionale della portualità e della logistica, da questo sono nati i presupposti per la nascita di "Porti e Mediterraneo" uno short paper periodico che rientra nel più ampio progetto di SRM denominato "Osservatorio Permanente sull'Economia del Mediterraneo" e che si concretizza nel sito web SRM-MED.com.*

*SRM ed Assoporti hanno infatti l'obiettivo di assicurare agli operatori un servizio efficace e costante di analisi economiche e territoriali dedicato ai fattori di sviluppo e di competitività dei porti italiani nel bacino del Mediterraneo. Se infatti il settore marittimo riveste una notevole importanza per la crescita infrastrutturale ed economica del Paese, i porti italiani rappresentano una piattaforma naturale di sviluppo all'interno dell'Area Med, e quindi una delle chiavi di osservazione per comprendere le dinamiche e l'impatto di reciproca relazione economica tra l'Italia e i Paesi Mediterranei.*

*Su questi temi intendiamo dunque offrire uno strumento di studio e di approfondimento. Il prodotto nello specifico, presenta una prima sezione sugli elementi di competitività e sulle opportunità di crescita dell'Italia nel bacino del Mediterraneo; segue poi un focus sul traffico merci e passeggeri dei Porti Italiani che ne evidenzia la forte presenza nel Mar Mediterraneo e nelle rotte che percorrono le navi verso il Medio Oriente e le Americhe. La terza e quarta sezione segnano infine il passaggio dall'analisi dei numeri all'ascolto del territorio e all'informazione sul mondo portuale e della sua vitalità.*

*In particolare, proponiamo una rubrica dedicata agli incontri con le personalità che qualificano lo scenario nazionale, 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 prima testimonianza è proprio quella del Presidente di Assoporti, Francesco Nerli, che ringrazio per la sensibilità mostrata sui temi del Mediterraneo e per il contributo che fornisce al progetto dell'Osservatorio di SRM in rappresentanza della portualità italiana.*

Massimo Deandreis  
Direttore Generale SRM



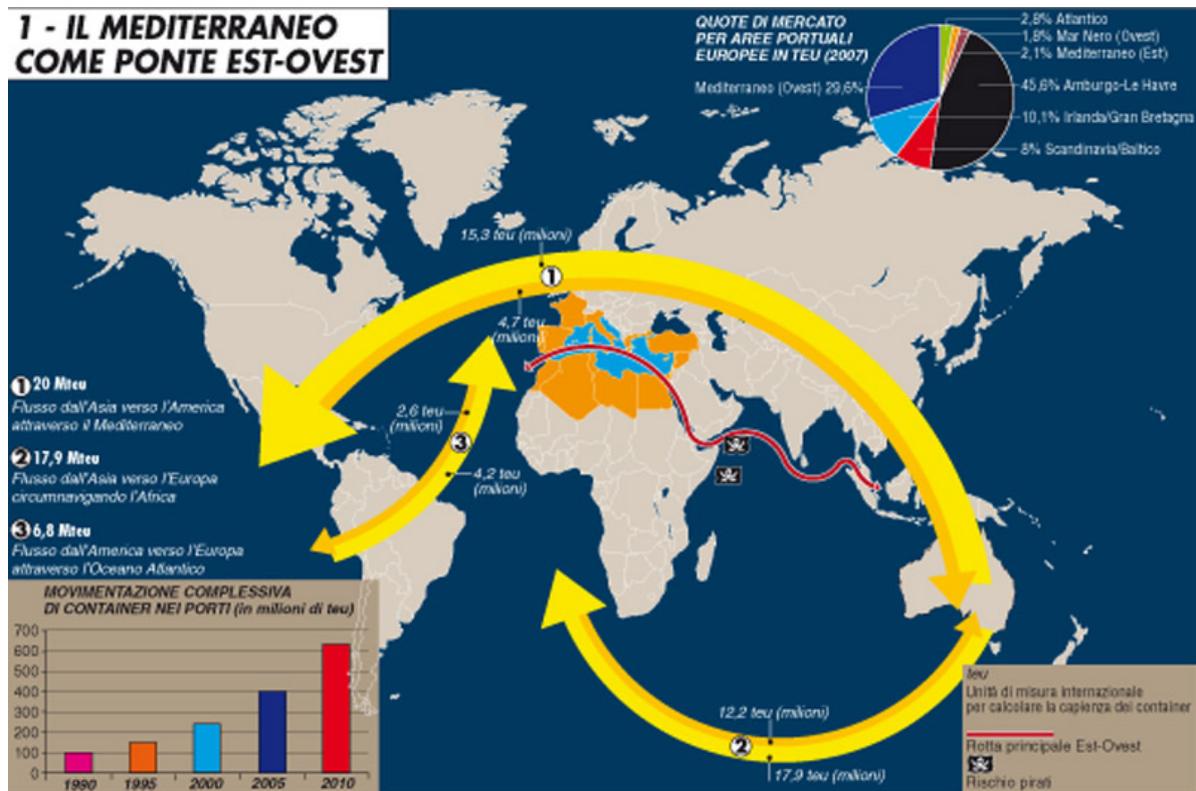
# 1. Il Mediterraneo: elementi di competitività e opportunità di crescita per l'Italia

Le relazioni politiche ed economiche dell'Unione Europea con i paesi della sponda Sud del Mediterraneo hanno subito negli ultimi anni una profonda evoluzione. La realizzazione di una zona di libero scambio euro-mediterranea, cioè il progetto ambizioso di eliminare tutte le barriere commerciali e i dazi per assecondare lo sviluppo di una macro regione allargata a 600 milioni di abitanti, appariva come lo strumento più adeguato per accelerare il processo di integrazione delle economie mediterranee con i paesi europei, anche se i rapporti economici tra le due aree erano e restano asimmetrici. I propositi di pervenire ad accordi precisi entro il 2010 non hanno avuto seguito operativo forse anche per lo scenario che registra la crescente destabilizzazione della regione mediterranea in tutte le sue aree (Balcani, Medio Oriente, Maghreb). Il termine è quindi stato prorogato al 2012.

Nelle nuove relazioni che si stanno creando tra Europa e Mediterraneo, la posizione preminente dell'Italia nell'interscambio con i diversi paesi che si affacciano sul bacino consente di ripensare il ruolo del nostro Paese come cerniera fra le ricche regioni nord europee e le aree mediterranee più periferiche che stanno costruendo il loro sviluppo.

Nel bacino mediterraneo, che abbraccia 25 Stati di tre continenti diversi, transita il 19% dell'intero traffico marittimo mondiale: circa 1,4 miliardi di tonnellate di merci, delle quali oltre un terzo viene scaricata o caricata in Italia. La figura che segue evidenzia i flussi di merce che interessano il Mediterraneo, specificando anche le diverse rotte:

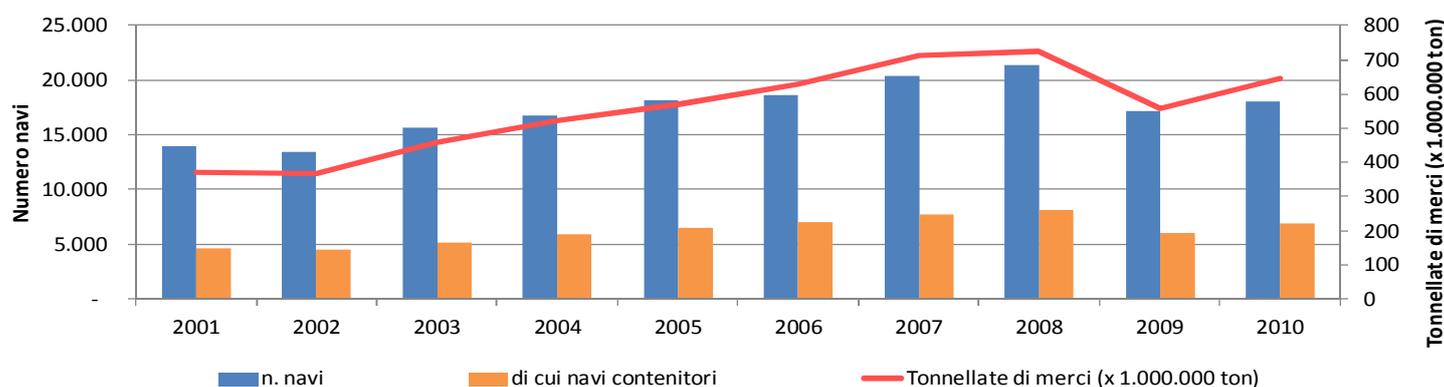
Figura 1 – Il Mediterraneo come ponte Est-Ovest



Fonte: Limes, 2009

La crescente rilevanza del Mediterraneo come area di passaggio degli interscambi commerciali mondiali può essere rilevata anche dal grafico che segue nel quale è rappresentato il trend del traffico del canale di Suez, principale porta d'accesso per i flussi di merci provenienti da Est e diretti verso l'Occidente:

Grafico 1 – Numero navi e tonnellate di merci in transito nel canale di Suez



Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti, 2011

Nel bacino del Mediterraneo sono presenti ben 80 scali di rilevanza internazionale e, dalla seconda metà degli anni 90, si registra un forte sviluppo della portualità nell'ambito del trasporto containerizzato per effetto dell'aumento dell'offerta dei servizi di transhipment e di feederaggio. Proprio con riferimento alle infrastrutture marittime e in particolare per quanto riguarda il mercato del transhipment, i Paesi che si affacciano sul bacino del Mediterraneo rappresentano un forte elemento di competizione per i porti italiani ed europei per la rapidità con cui hanno costruito le loro infrastrutture e il costo del lavoro inferiore, che gli consentono di offrire servizi ad elevato valore aggiunto a costi contenuti rispetto ai competitors.

La tabella che segue indica l'andamento del traffico dal 2006 al 2010 del traffico container nei principali porti del Mediterraneo e del Mar Nero evidenziando il confronto con i principali porti dei Paesi della sponda Nord: Italia, Francia e Spagna.

Tabella 1 – Movimento contenitori nei porti del Mediterraneo e del Mar Nero. Anni 2006-2010 \*

PAESE	PORTO	Teus (numero)					Var % 10/06
		2006	2007	2008	2009	2010	
ES	Valencia	2.612.049	3.042.665	3.602.112	3.653.890	4.206.937	61,1%
ET	Port Said	2.660.449	2.755.805	3.186.589	3.300.951	3.600.000	35,3%
IT	<b>Gioia Tauro</b>	<b>2.938.176</b>	<b>3.445.337</b>	<b>3.467.824</b>	<b>2.857.440</b>	<b>2.851.261</b>	<b>-3,0%</b>
ES	Algeciras	3.256.776	3.420.533	3.327.616	3.042.782	2.806.884	-13,8%
M	Marsaxlokk	1.480.000	1.900.000	2.330.000	2.260.000	2.371.000	60,2%
TR	Ambarli	1.446.269	1.940.000	2.262.000	1.835.986	2.064.000	42,7%
MA	Tanger-Med**		600.000	920.708	1.222.000	2.058.430	243,1%
ES	Barcellona	2.318.239	2.610.100	2.569.549	1.800.662	1.931.033	-26,0%
IT	<b>Genova</b>	<b>1.657.113</b>	<b>1.855.026</b>	<b>1.766.605</b>	<b>1.533.627</b>	<b>1.758.858</b>	<b>6,1%</b>
IT	<b>La Spezia</b>	<b>1.136.664</b>	<b>1.187.040</b>	<b>1.246.139</b>	<b>1.046.063</b>	<b>1.285.155</b>	<b>13,1%</b>
IL	Haifa	1.053.000	1.170.000	1.395.900	1.140.000	1.264.000	20,0%
ET	Damietta	830.050	894.185	1.124.969	1.139.018	1.060.000	27,7%
TR	Mersin	643.749	782.028	844.632	843.917	1.024.171	59,1%
IL	Ashood	693.000	808.700	827.900	655.041	1.017.000	46,8%
FR	Marsiglia	946.445	1.002.879	851.425	876.757	956.857	1,1%
GR	Pireo	1.403.408	1.373.138	433.582	664.895	863.808	-38,4%
TR	Izmir	847.926	892.217	895.000	826.645	726.675	-14,3%
ET	El Dekheila	324.093	505.677	716.331	661.456	692.000	113,5%
ET	Alessandria	437.924	471.334	548.124	615.977	650.000	48,4%
IT	<b>Livorno</b>	<b>657.592</b>	<b>745.557</b>	<b>778.864</b>	<b>592.050</b>	<b>628.489</b>	<b>-4,4%</b>
RL	Beirut	339.174	444.169	527.209	591.190	599.433	76,7%
IT	<b>Taranto</b>	<b>892.303</b>	<b>755.934</b>	<b>786.655</b>	<b>741.428</b>	<b>581.936</b>	<b>-34,8%</b>
IT	<b>Cagliari-Sarroch</b>	<b>687.657</b>	<b>547.336</b>	<b>307.527</b>	<b>736.984</b>	<b>576.092</b>	<b>-16,2%</b>
RO	Costanza	1.037.068	1.411.370	1.380.935	594.299	557.000	-46,3%
IT	<b>Napoli</b>	<b>444.982</b>	<b>460.812</b>	<b>481.521</b>	<b>515.868</b>	<b>532.432</b>	<b>19,7%</b>
SLO	Capodistria	218.970	305.648	350.000	343.165	476.731	117,7%
RUS	Novorossiysk	226.570	342.183	381.000	307.188	471.400	108,1%
IT	<b>Venezia</b>	<b>316.641</b>	<b>329.512</b>	<b>379.072</b>	<b>369.474</b>	<b>393.913</b>	<b>24,4%</b>
UA	Odessa	395.564	523.000	572.142	255.461	351.600	-11,1%
CY	Limassol	360.805	377.037	416.970	353.914	348.854	-3,3%
ES	Malaga	464.838	542.405	428.623	289.871	298.401	-35,8%
IT	<b>Trieste</b>	<b>220.310</b>	<b>265.863</b>	<b>335.943</b>	<b>276.957</b>	<b>277.058</b>	<b>25,8%</b>
GR	Salonicco	337.596	442.638	238.912	269.844	273.131	-19,1%
ES	Tarragona	12.203	47.136	45.903	221.203	255.407	1993,0%
IT	<b>Salerno</b>	<b>359.707</b>	<b>385.306</b>	<b>330.373</b>	<b>269.300</b>	<b>234.809</b>	<b>-34,7%</b>

\* Sbarchi + imbarchi + trasbordi > 200 mila.

\*\*L'incremento di Tanger-Med è stato calcolato sul dato al 2007.

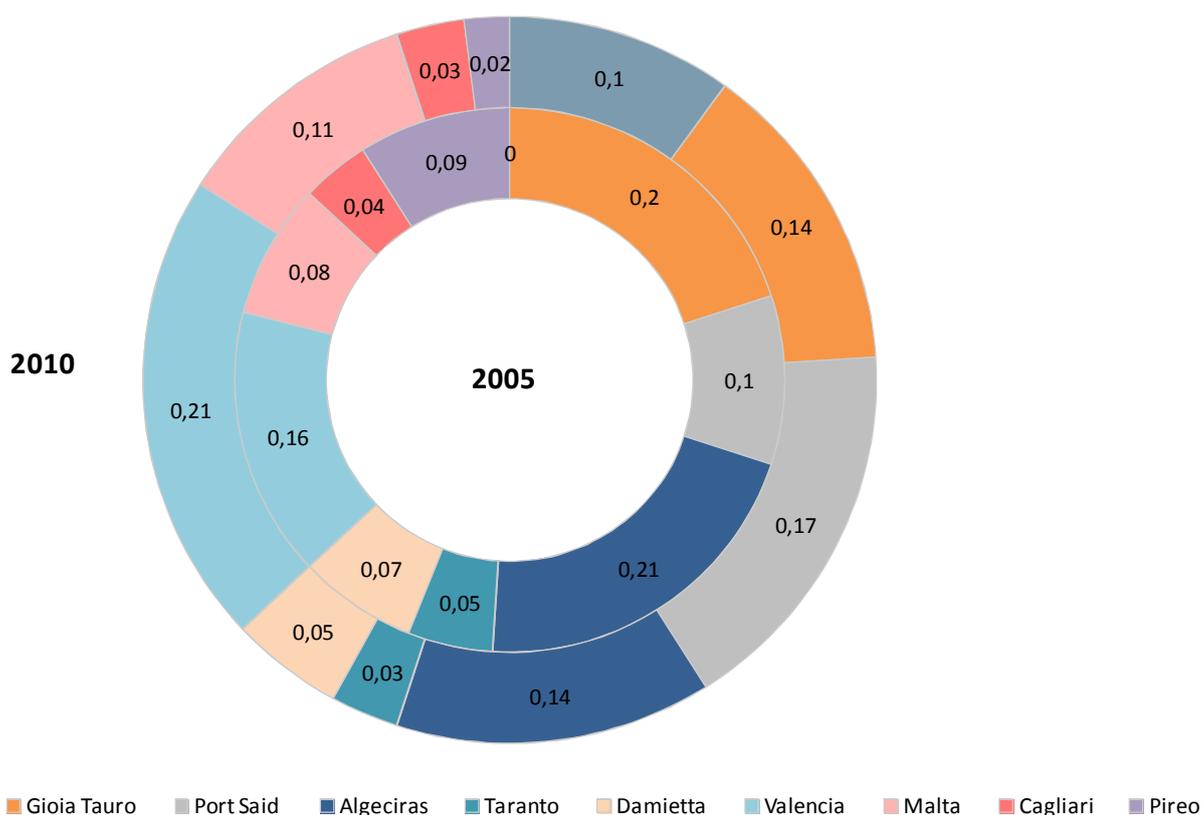
Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti, 2011 (in grassetto i porti italiani)

La tabella mostra la notevole crescita dei porti hub non UE con le sole eccezioni di Haydarpasa (-55,9%), Costanza (-46,3%) e Odessa (-11,1%) che registrano una riduzione importante. Valencia, che occupa la prima posizione per traffico di container nel bacino del Mediterraneo, è l'unico porto europeo che vanta una percentuale di crescita superiore al 60% (+61,1%).

Riguardo ai porti italiani, è Gioia Tauro lo scalo che detiene il primato nazionale e occupa la terza posizione nel bacino mediterraneo, con una movimentazione sostanzialmente stabile rispetto a quella del 2006; non altrettanto può dirsi per gli altri due hub nazionali, Taranto e Cagliari, per i quali si rileva una riduzione rispettivamente del 35% e del 16%. Si evidenzia inoltre la buona performance di Napoli che, pur mantenendo la natura di porto polivalente, ha registrato un incremento significativo nel segmento dei container (+20%).

Nel complesso la tabella sopra esposta mostra come la geografia del transhipment nel bacino del Mediterraneo stia cambiando rapidamente, a vantaggio dei porti della Sponda Sud. Tale spostamento si evince anche dall'analisi del grafico seguente che mette a confronto le quote di mercato negli hub del Mediterraneo del 2005 e del 2010.

**Grafico 2 – Quote di mercato negli hub del Mediterraneo. Confronto 2005-2010**



Fonte: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2010

I dati di traffico riguardanti l'andamento dei porti di transhipment nel Mediterraneo dimostrano che, nonostante una variazione positiva del 42% tra il 2005 e il 2010 dei container trasbordati in quest'area (da 13 milioni di teu a 18,9), i porti italiani hanno perso sia quote di mercato sia traffici, passando dal 29% al 20% (da 4,4 milioni di teu a 4 milioni), in favore soprattutto di Tanger Med (+10%), Valencia (+5%), Malta+4%) e Port Said (+7%).

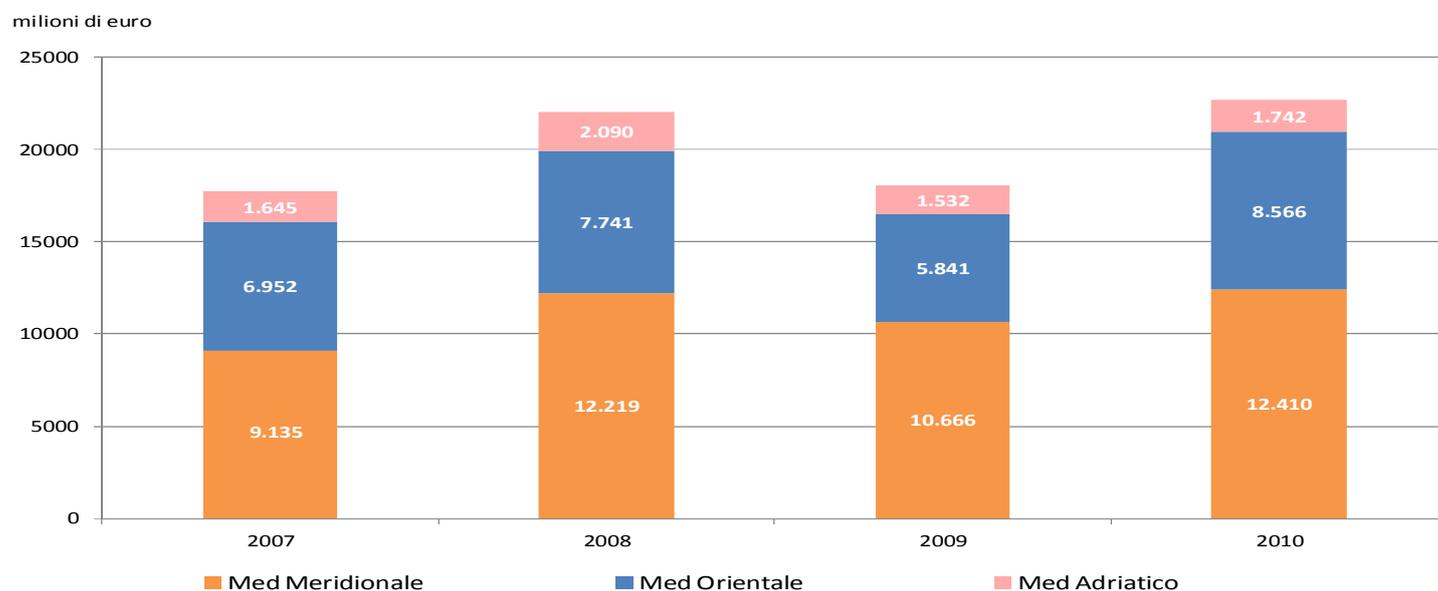
Se è vero che rappresentano un elemento di competitività, occorre anche considerare che il litorale nordafricano e i Paesi asiatici del Mediterraneo Orientale (in primis Israele e Turchia) costituiscono soprattutto una opportunità di cooperazione per il nostro Paese in quanto possono rappresentare un importante pilastro dell'interscambio commerciale via mare. Lo testimoniano le numerose imprese italiane che hanno investito in quell'area e soprattutto il comportamento dell'armamento italiano, che ha già a disposizione la seconda flotta mondiale di traghetti e continua ad effettuare massicci investimenti in nuove navi che consentono di mettere in campo un'offerta di trasporto capillare: prendendo in considerazione i soli traffici regolari ro/ro merci e/o passeggeri, sono attualmente oltre 450 le partenze settimanali, servite da oltre 100 navi, che collegano porti italiani con altri porti (nazionali od esteri) del Mediterraneo.

L'Italia si è confermata nel 2009 il primo partner commerciale della regione precedendo Germania e Francia: il nostro Paese conta per un quinto (21%) dell'interscambio commerciale complessivo fra l'Ue e i Paesi dell'area mediterranea: nel 2008 l'Italia ha esportato per 27 miliardi e importato per 39,2 miliardi per un totale di 66,2 miliardi di euro (44 miliardi nei primi 11 mesi del 2009), cifra appena inferiore alla somma del commercio dell'Italia con Russia, Usa e Giappone.

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 del nostro Paese con quelli 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 Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto; Med orientale che raccoglie Israele, Libano, Siria e Turchia e Med adriatico che aggrega Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro e Croazia. Le esportazioni marittime dell'Italia verso i Paesi dell'Area Med costituiscono il 25% dell'export marittimo totale. Dalla figura che segue si evince che esse si concentrano soprattutto nei Paesi del Mediterraneo Meridionale (per il 55% nel 2010). E' cresciuto nel tempo il peso dell'export verso i Paesi del Mediterraneo Orientale (+23,2% tra il 2007 ed il 2010); in primis verso la Turchia (+24,3% tra il 2007 ed il 2010).

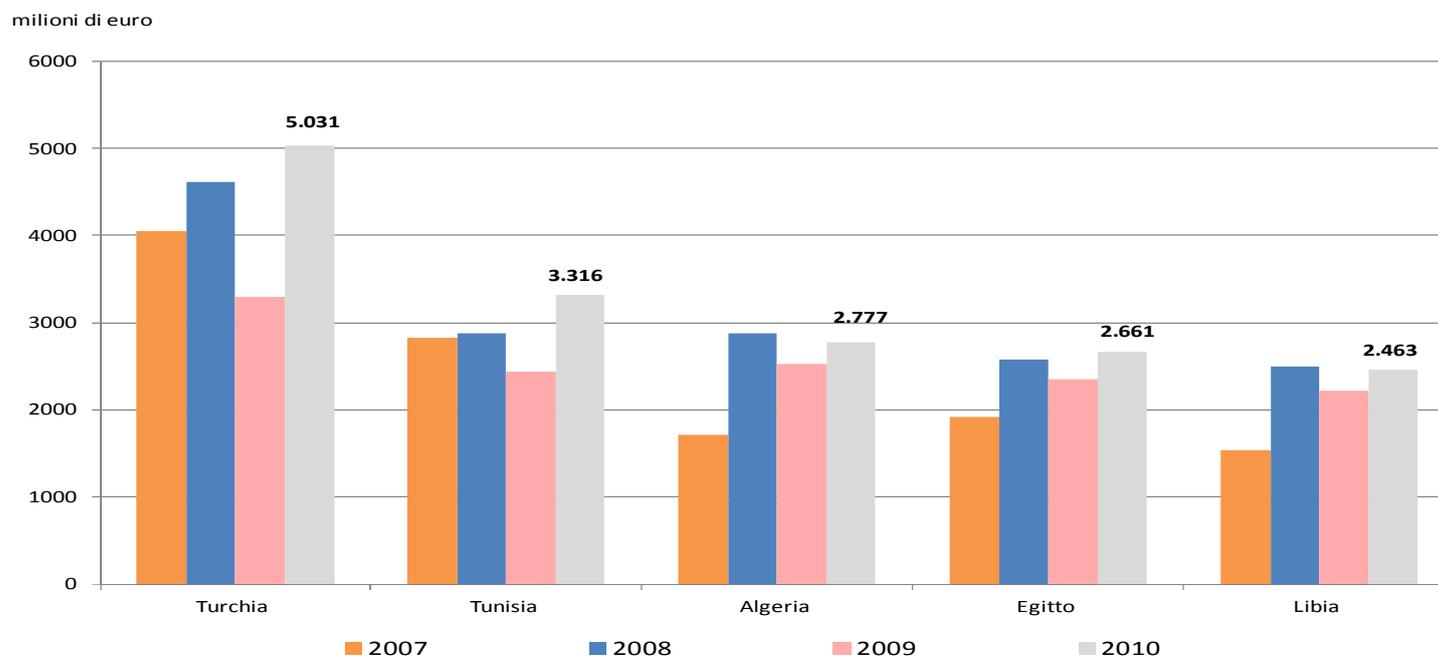
**Grafico 3 – Export marittimo dell'Italia verso i Paesi del Mediterraneo. Anni 2007-2010**



Fonte: elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2011

Nel dettaglio, a parte la Turchia, i principali Paesi «obiettivo» dell'export marittimo si trovano nell'Area *Med Meridionale*.

**Grafico 4 – Principali paesi "obiettivo" dell'export marittimo italiano. Anni 2007-2010**

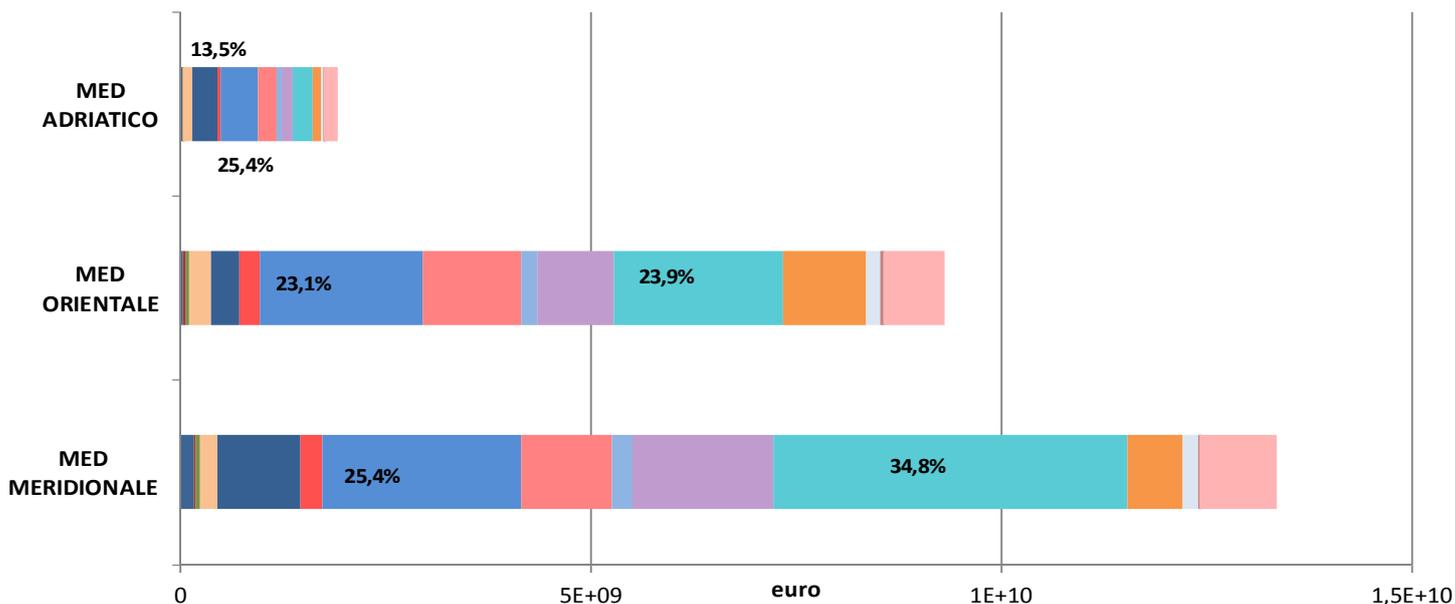


Fonte: elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2011

Un dato da evidenziare, emerso dall'analisi dell'export 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. A seguire, si trovano *coke e prodotti petroliferi*

*raffinati*: 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. Il grafico che segue indica quanto appena esposto:

**Grafico 5 – Merci esportate per via marittima verso l'area Med. Anno 2010**



- 01-Prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicoltura; pesci ed altri prodotti della pesca
- 02-Carboni fossili e ligniti; petrolio greggio e gas naturale
- 03-Minerali metalliferi ed altri prodotti delle miniere e delle cave; torba; uranio e torio
- 04-Prodotti alimentari, bevande e tabacchi
- 05-Prodotti dell'industria tessile e dell'industria dell'abbigliamento; cuoio e prodotti in cuoio
- 06-Legno e prodotti in legno e sughero (esclusi i mobili); articoli di paglia e materiali da intreccio; pasta da carta, carta e prodotti di carta; stampati e supporti registrati

Fonte: elaborazioni SRM su dati Coeweb, 2011

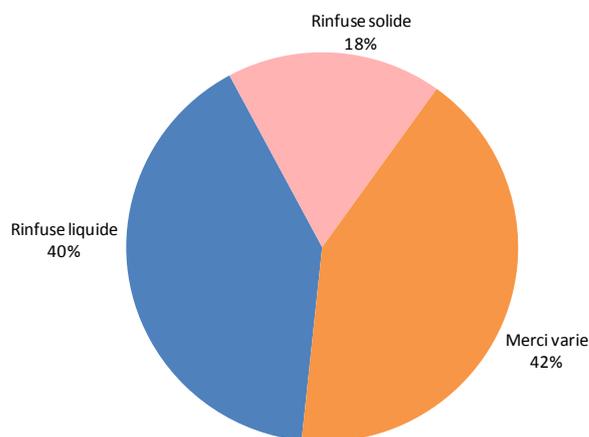
## 2. Traffico merci e passeggeri nei Porti Italiani

L'analisi del traffico merci e passeggeri riferito al 2010<sup>1</sup> mostra la ripresa rispetto all'anno precedente in tutti i segmenti di traffico merci mentre il trend negativo permane solo per numero dei passeggeri trasportati.

Nel Settore Portuale Nazionale, il volume totale dei traffici ha registrato un incremento pari al 9,9% con 388,8 milioni di tonnellate. In particolare, il traffico delle merci solide (69,2 milioni di tonnellate movimentate) ha registrato un aumento del 16,9% mentre meno decisi appaiono gli incrementi registrati nelle merci liquide, il cui volume di traffico (157,3 milioni di tonnellate) fa rilevare un 5% rispetto al 2009 e nei teus movimentati che con 9,7 milioni hanno conseguito un aumento del 2% rispetto all'anno precedente.

Il grafico che segue evidenzia in modo immediato la ripartizione delle tipologie di merce movimentate dai porti italiani nel 2010.

**Grafico 6 - Ripartizione del traffico merci per tipologia. Anno 2010**

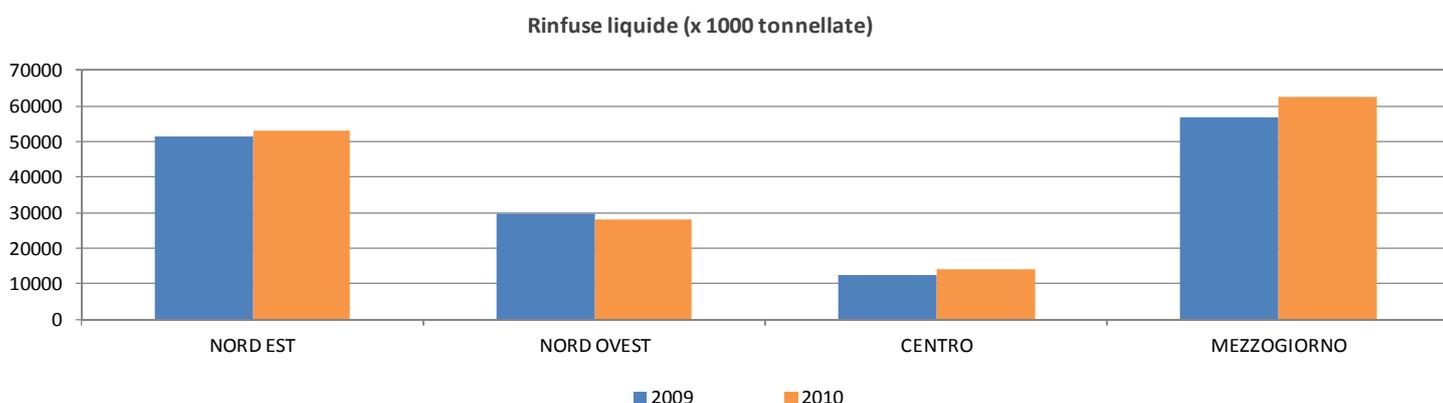


Fonte: elaborazione SRM su dati Assoporti, 2011

Un moderato calo si osserva anche nel movimento passeggeri con una riduzione di circa il 3,4% rispetto al 2009, per un totale di 42 milioni di unità imbarcate e sbarcate negli scali italiani.

I grafici che seguono focalizzano l'analisi su ciascun segmento di traffico mettendo a confronto le macroaree in cui è suddiviso il territorio italiano: Centro, Mezzogiorno, Nord Est e Nord Ovest.

**Grafico 7 – Traffico di rinfuse liquide per macroarea. Anni 2009-2010**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, 2011

<sup>1</sup> L'analisi si riferisce ai dati dei traffici dei porti disponibili a settembre 2011.

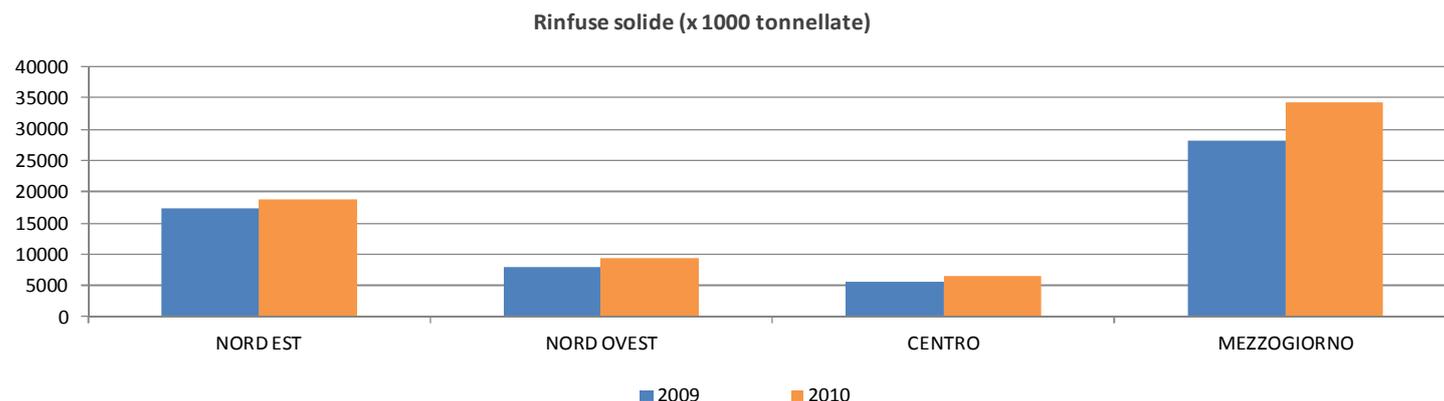
Anche nel 2010 è il Mezzogiorno l'area in cui si concentra maggiormente il **traffico di merci liquide**, con una movimentazione pari a 62,471 milioni di tonnellate e un incremento percentuale di circa 10 punti rispetto all'anno precedente. Questo risultato è dovuto soprattutto alla performance del porto di Augusta che nel 2010 ha movimentato oltre 28 milioni di tonnellate registrando un incremento pari al 10,6%.

A seguire c'è il Nord Est con oltre 53 milioni di tonnellate (+3,4%), grazie ai risultati di Trieste, che in questo segmento si conferma il principale scalo nazionale, con oltre 36 milioni di tonnellate.

Seguono poi a distanza il Nord Ovest con quasi 28 milioni di tonnellate, l'unica area che registra una flessione rispetto al 2009 (-5,5%), anche per effetto del calo rilevato dal porto di Genova con 19,697 milioni di tonnellate che comunque mantiene la terza posizione nella graduatoria nazionale.

Infine il Centro con 13,8 milioni di tonnellate, che registra un incremento importante rispetto al 2009 (+12,5%), anche per la buona performance di Livorno (+24,2%) con oltre 9 milioni di merci liquide movimentate.

**Grafico 8 – Traffico di rinfuse solide per macroarea. Anni 2009-2010**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, 2011

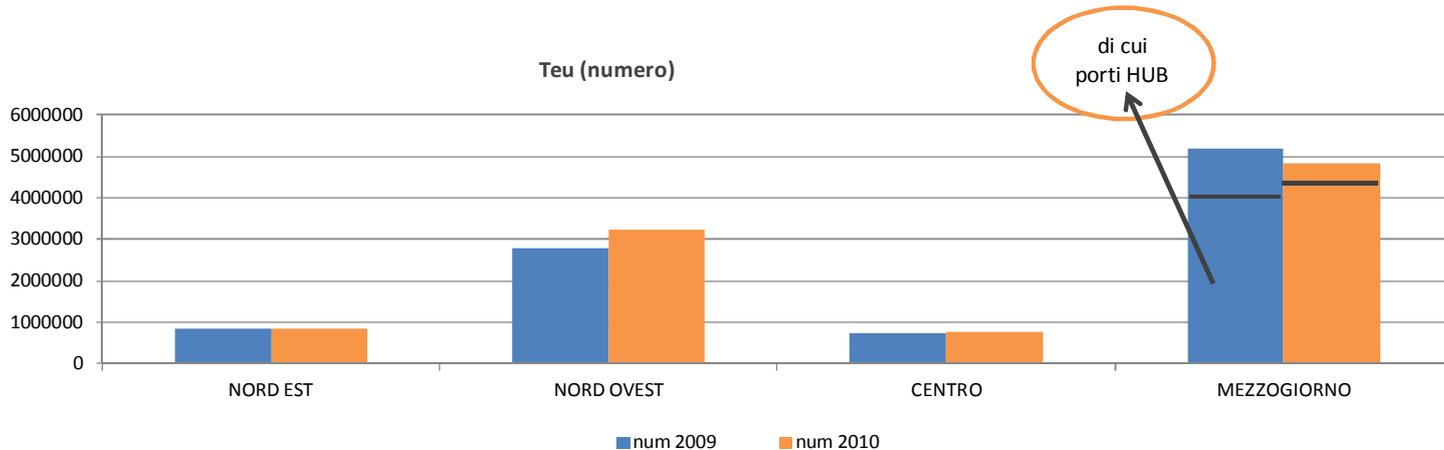
Nel 2010 con un incremento del 22% e un volume di traffico di 34,27 milioni di tonnellate, il Mezzogiorno conferma il primato nella **movimentazione di rinfuse solide**. A tale risultato ha contribuito in misura rilevante la performance di Taranto che con un traffico di 18,138 milioni di tonnellate ha registrato un incremento del 60% rispetto al 2009

Segue il Nord Est, che ha guadagnato 8 punti percentuali rispetto al 2009, registrando la buona performance di Ravenna con 9,76 milioni di tonnellate movimentate (+13,5%).

C'è poi a distanza il Nord Ovest che ha recuperato posizioni rispetto all'anno precedente con un incremento del 17% soprattutto per effetto dei buoni risultati ottenuti da Genova che con un traffico di 4,6 milioni di tonnellate ha guadagnato 25 punti percentuali.

Infine il Centro che con un traffico di 6,6 milioni di tonnellate ha registrato un incremento del 18% soprattutto dovuto ai volumi fatti rilevare nel porto di Piombino.

**Grafico 9 – Traffico di TEU'S per macroarea. Anni 2009-2010**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, 2011

Per **movimentazione di TEUS**, il Mezzogiorno con oltre 4,8 milioni di teus rimane la macroarea in cui si concentra il più elevato traffico di container nonostante una flessione del 6,6%, con Gioia Tauro che si conferma il principale hub italiano con oltre 2,8 milioni di Teus movimentati, sostanzialmente stabile rispetto al 2009. Va segnalata invece la difficile situazione degli altri due hub,

Cagliari (576.092) e Taranto (581.936) che hanno mostrato entrambi una flessione del 22% rispetto al 2009. Di contro, il porto di Napoli con un incremento del 3% ha presentato una movimentazione di oltre 532 mila teus e quindi una performance analoga a quella di questi hub.

Segue il Nord Ovest con Genova e La Spezia che con un volume totale di traffico rispettivamente di 1,7 e 1,2 milioni di teus, si confermano secondo e terzo scalo nazionale in questo segmento.

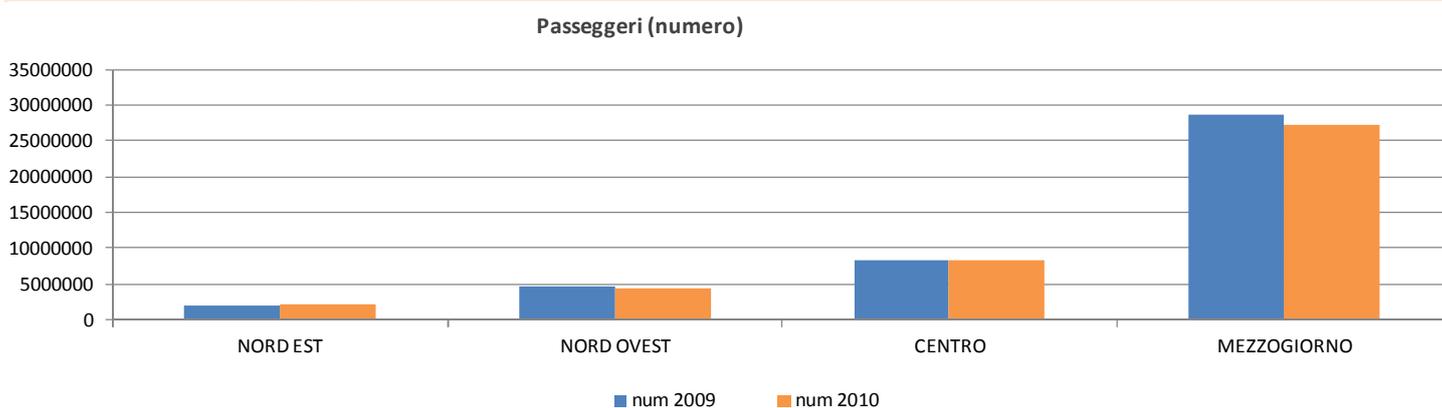
A distanza si trova il Nord Est in cui il traffico di 855 mila teus è distribuito nei porti di Ravenna, Venezia e Trieste.

Infine il Centro che, con oltre 788 mila teus ha registrato un incremento del 7,6% rispetto al 2009, dove il traffico container è in pratica concentrato nel solo porto di Livorno

L'analisi al 2010 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.

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 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 si riduce al 2%.

**Grafico 10 – Traffico di passeggeri per macroarea. Anni 2009-2010**



Fonte: Elaborazioni SRM su dati Assoporti, 2011

Anche per il **traffico passeggeri** è maggiore la concentrazione nella macroarea Mezzogiorno che però con poco più di 27 milioni di passeggeri trasportati ha registrato un calo del 5,6% rispetto al 2009 particolarmente accentrato nel porto di Napoli (-14,5%). Seguono poi il Centro, il Nord Ovest e il Nord Est che presentano un andamento sostanzialmente stabile rispetto al 2009.

# 3. Incontri con i protagonisti del sistema portuale

## Intervista al Presidente di Assoporti – sen. Francesco Nerli

In questa sezione si intraprende un importante programma di incontri con le personalità più prestigiose che qualificano lo scenario del sistema portuale nazionale con l'obiettivo di promuovere una discussione consapevole sulla rilevanza strategica di queste infrastrutture nel rafforzare la posizione dell'Italia nel Mediterraneo.



Si è deciso di inaugurare la sezione con l'autorevole testimonianza del senatore Francesco Nerli, il Presidente di Assoporti (l'associazione che rappresenta le autorità portuali e altri organismi portuali del nostro Paese), che in passato ha ricoperto per due mandati il ruolo di Presidente dell'Autorità Portuale di Napoli e prima ancora di Civitavecchia. Si tratta quindi di una personalità che da sempre "naviga nelle acque dei porti" in grado quindi di analizzare al meglio le tendenze e le trasformazioni di un settore, quello portuale, che – per la ricchezza e l'occupazione che genera nell'economia nazionale – rappresenta uno dei comparti produttivi a più alto valore aggiunto per il nostro Paese.

Il tema dell'incontro si è basato sulle questioni che saranno affrontate nel corso dell'Assemblea Generale di Assoporti del 18 ottobre 2011.

**Presidente, senza dilungarci sugli effetti della crisi globale ed il conseguente calo dei traffici commerciali i cui effetti sono oramai noti, occorre prendere atto dei segnali di preoccupante rallentamento per il transhipment nazionale e della crescente competitività dei porti che si affacciano sul bacino del Mediterraneo. Quali sono secondo lei le priorità sulle quali agire per consentire al sistema portuale italiano di recuperare quote di mercato?**

Ferma rimane la priorità di un'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, proporzionata al rilievo dei singoli porti da queste amministrati. Questo stesso criterio meriterebbe di essere utilizzato anche come misura di una politica di sviluppo per attuare una logica e naturale collocazione di scelta di investimenti per infrastrutture portuali e di reti logistiche innestate sui porti. Al di là di questo, occorrono altri interventi tempestivi per scongiurare il rischio della marginalizzazione dei porti italiani, che stanno rischiando di perdere quote di mercato a vantaggio di altri porti del Mediterraneo e, anzitutto della Sponda Sud.

In questa direzione, sembrerebbe opportuno privilegiare:

1. la riproposizione di priorità di interventi "a costo zero", ovvero anzitutto di modifiche normative intese a facilitare, velocizzare ed in definitiva efficientare, lo svolgimento dei compiti attribuiti dall'ordinamento alle Autorità Portuali (quindi delle funzioni dei porti). In sintesi, si tratta di interventi di semplificazione e velocizzazione procedurale, nel campo della pianificazione e realizzazione delle infrastrutture (portuali e di interesse della portualità); nello specifico dei dragaggi; in tema di rilascio delle concessioni ed autorizzazioni; di certezza dei tempi e dei contenuti per le diverse intese e concertazioni che contraddistinguono gli iter procedurali che quotidianamente e faticosamente a partire dalle Autorità Portuali e dalle Aziende Speciali vedono il coinvolgimento ed interessano molteplici altri enti, amministrazioni, corpi dello Stato e tutti gli operatori.
2. l'apertura di un confronto con il livello della politica (Governo, maggioranza, opposizione) su temi di rilievo provenienti dalla sfera UE. Anzitutto, la revisione degli orientamenti comunitari sulle reti TEN che è già molto avanti ma merita un ulteriore approfondimento in attesa di una formalizzazione della modifica di quegli indirizzi, anche per dare maggior forza alle inavese o non compiute esigenze della nostra portualità. Altro spunto di rilievo è dato dalla recente dichiarazione del Commissario Europeo ai Trasporti Siim Kallas, nella quale ha preannunciato l'intendimento di proporre entro il 2013, un nuovo "pacchetto" di misure per i porti.

**In vista del raggiungimento di tali obiettivi secondo lei quale ruolo possono assumere le Autorità Portuali?**

Per certi versi, gli spunti europei inducono a meditare anche sul modello di "governance" dei nostri porti.

Si presta a ciò anche il rapporto sulla stessa *governance* dei porti europei, presentato da ESPO nella conferenza tenutasi a Cipro nel maggio scorso del quale Assoporti ha curato la traduzione in italiano che sarà distribuita in occasione dell'Assemblea.

Oltre a quest'utile contributo di ESPO, vorrei fare un chiarimento riguardo il ruolo e al funzione effettiva di un soggetto autonomo di amministrazione dei porti in Italia.

Fondamentale è che l'Autorità Portuale abbia capacità di promuovere e partecipare alla costruzione di sistemi logistici territoriali ma anche di promuovere o essere protagonisti di iniziative di crescita e di sviluppo, di intese con interporti, piattaforme ed operatori logistici, con altri porti, di sviluppare iniziative formative per le comunità portuali nonché progetti in tema di ambiente con il coinvolgimento ed a beneficio delle comunità circostanti.

In sintesi, che attuano iniziative analoghe a quelle sviluppate, in misura diversa, dalle Autorità Portuali italiane, grandi e piccole. Non le cito singolarmente. Ne dimenticherei qualcuna. Ma dai progetti di utilizzo di fonti alternative, alle intese e collaborazioni con porti lontani (dall'Estremo Oriente all'America Latina al Nord Africa) o con altri porti europei, con interporti ed altro, tutte le Autorità Portuali italiane hanno dato vita ad iniziative avanzate. Lo hanno fatto nonostante i molti tagli di spesa, del tutto irrazionali nella loro linearità, di cui non si coglie il motivo se si considerano gli avanzi che esse generano.

Per consentire alle Autorità Portuali di svolgere pienamente il ruolo a supporto dello sviluppo e del sistema Paese, riteniamo però necessario un quadro strategico nazionale per il settore portuale.

**Individuate queste esigenze, quali secondo lei sono le azioni che dovrebbe intraprendere il Governo per ridare slancio alla nostra portualità, in particolare nel bacino del Mediterraneo?**

I porti sono una componente di rilievo strategico del nostro sistema economico – produttivo e quindi devono avere una disciplina organizzativa e di gestione che asseconi le nuove esigenze della realtà produttiva. Sono note a tutti noi l'incidenza della componente marittima del nostro commercio estero, l'importanza delle c.d. Autostrade del mare (nazionali e intracomunitarie), i traffici inframediterranei, l'importanza dell'area Mediterranea in uno scenario che vede un peso non più predominante nella tratta marittima nord atlantica, i collegamenti che garantiscono la continuità territoriale delle aree insulari grandi e piccole; il valore crescente, anche in tempi di crisi, della crocieristica.

Ciò che chiediamo sono regole chiare e di rapida applicazione: solo in questo modo saremo in grado di lavorare e lavorare bene.

# 4. News in breve dal mondo portuale

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

In considerazione delle necessità e priorità dei porti italiani e della crisi economica mondiale, Assoporti si è attivata presso i ministeri competenti in sinergia con il cluster marittimo-portuale.

I rappresentanti delle Autorità Portuali italiane hanno concordato la necessità di riproporre, anche in considerazione dell'aumento dell'IVA avvenuta all'interno della Manovra Finanziaria, la richiesta di concessione dell'autonomia finanziaria attraverso il riconoscimento di almeno quel punto in più dell'IVA per la parte prodotta dalla movimentazione delle merci nei porti.

Inoltre i soci di Assoporti con voce unanime, in vista del prossimo varo di un decreto legge sullo sviluppo e sulle infrastrutture, hanno rivolto al governo la richiesta urgente di inserire nel testo almeno quelle norme che non gravano sul bilancio dello Stato con l'obiettivo di trovare le soluzioni agli aspetti di criticità più operativi e di ruolo delle Autorità Portuali. Le richieste di Assoporti riguardano: la semplificazione delle procedure per la pianificazione delle aree portuali e per i lavori di dragaggio dei fondali, interventi essenziali per garantire la competitività del comparto. In primis - secondo l'associazione - è necessaria la conferma e il rafforzamento del ruolo di governo, di amministrazione e di coordinamento delle Autorità Portuali, la semplificazione della burocrazia, l'affidamento di poteri sanzionatori in materia di sicurezza ed igiene del lavoro, la chiara definizione dei compiti del presidente, l'autonomia gestionale e funzionale delle Autorità Portuali e l'affidamento alle stesse dell'amministrazione esclusiva dei compendi demaniali. In mancanza del soddisfacimento di tali richieste, indispensabili per far fronte alla crescente competitività dei porti del Mediterraneo che stanno investendo in misura rilevante sulle infrastrutture e sui servizi portuali, Assoporti paventa il rischio di mettere a repentaglio un settore che è una risorsa per la crescita dell'intero Paese.

## ***Varato il nuovo Piano della Logistica:***

La presenza ai numerosi incontri dei porti italiani alla Consulta dell'Autotrasporto, coordinata dal Sottosegretario Bartolomeo Giachino, per il nuovo Piano della Logistica, è stata intensa e ha portato al varo del documento. Il Piano della Logistica riconosce il valore strategico dei porti per l'economia e la mobilità dell'intero Paese ed individua quattro pilastri dello sviluppo futuro del settore: alternativa ai porti del Nord Europa, aumento della quota di scambi intercontinentali, sviluppo dei traffici Inframed, crescita dei collegamenti marittimi domestici alternativi al tutto-strada

Il Piano indica anche alcune misure ritenute indispensabili ed urgenti per provare a vincere la sfida del Mediterraneo: in primo luogo, occorre consolidare i poteri delle Autorità portuali – proprio in quanto enti indipendenti e neutrali – e contemporaneamente sopprimere le barriere di accesso che non siano giustificate da esigenze di protezione della sicurezza e dell'ambiente.

In secondo luogo occorre definire priorità di intervento per i porti fortemente ancorati ai corridoi europei.

In terzo luogo occorre promuovere la finanza di progetto anche all'interno dei porti, non già in competizione con le autorità portuali, ma in un clima di effettiva collaborazione. In questo contesto occorre promuovere strumenti finanziari nuovi per realizzare le infrastrutture essenziali in una logica di sussidiarietà infrastrutturale.

Al fine di definire le priorità, in una situazione di risorse scarse è indispensabile vi sia una pianificazione da definire attraverso la cabina di regia. Nell'attuazione del Piano il contributo dei privati e della finanza di progetto sarà valorizzata.

Il documento è disponibile sul sito di Assoporti, nella sezione Documenti e Statistiche.

## ***Sottoscritto accordo per l'innovazione tecnologica nei porti e per la sicurezza:***

Assoporti ha sottoscritto un accordo con UIRnet relativo all'informatizzazione e alle procedure documentali in porto, con l'obiettivo di ottimizzare gli interfaccia tra i diversi soggetti ed i relativi sistemi.

L'organizzazione della catena intermodale, il perfetto funzionamento di tutti gli snodi sia in termini documentali sia in termini reali, diventano sempre di più un pre-requisito per l'attrazione dei traffici. Assoporti ritiene che accanto ad interventi di tipo finanziario, da adottare quanto prima per favorire il rilancio del settore, occorrono investimenti per imporre definitivamente quello che è l'elemento chiave per il futuro sviluppo del comparto: l'innovazione.

Le operazioni di ammodernamento infrastrutturale, unite all'utilizzo di queste nuove tecnologie, puntano infatti a rafforzare il ruolo strategico dei porti e delle piattaforme logistiche a servizio del Mediterraneo. L'obiettivo è disporre di opere, attrezzature e sistemi di gestione in grado di conciliare rapidità, quindi il contenimento dei tempi di gestione delle operazioni logistiche, regolarità, a ritmi o "frequenze" crescenti, e la flessibilità nell'operatività, vale a dire la capacità di adattare le caratteristiche dei flussi alle esigenze del mercato finale, sia sulla base delle molteplici destinazioni geografiche verso cui essi sono diretti, sia per quanto riguarda le dimensioni dei carichi. In questo modo, i porti italiani possono acquisire una maggiore forza competitiva nei confronti dei porti della Sponda Sud del Mediterraneo che, in tale direzione, stanno effettuando notevoli investimenti.

Per meglio sottolineare l'importanza del tema della sicurezza sul lavoro, è stato sottoscritto un accordo in materia tra Assoporti e INAIL, che presto assumerà in pieno le proprie funzioni di rilevazione del quadro generale della sicurezza nei porti.

***Il sistema portuale italiano si presenta unito a tre importanti eventi internazionali:***

Nel 2010 ed inizio 2011 per valorizzare la richiesta degli associati in tema di presentazione del sistema italiano dei porti, sono state seguite le seguenti iniziative:

- *Il Salone Internazionale della Logistica*, che ha avuto luogo a Barcellona nei giorni dal 25 al 28 maggio 2010, ha visto per la prima volta l'allestimento di un padiglione italiano dedicato ai porti e alla logistica. Assoporti, ha partecipato, in collaborazione con l'Unione Interporti Riuniti. Questa scelta si spiega per la volontà delle due associazioni di promuovere la realizzazione del cluster "terra-mare" che possa porsi come interlocutore primario nella costruzione di sinergie in grado di collegare il sistema logistico italiano (porti + interporti) ad altri sistemi logistici operanti nel bacino del Mediterraneo.

L'Associazione ha, inoltre, predisposto una brochure "ad hoc" che rappresenta l'intero sistema portuale.

La partecipazione ha riscosso un grande successo e il materiale è disponibile al link:

***<http://www.assoporti.it/stampa/internazionale/manifestazioni/recenti>***

- Assoporti ha concordato con gli incaricati dell'Istituto per il Commercio con Estero la partecipazione collettiva ad *EXPO Shanghai 2010*, a seguito di specifica richiesta da parte di alcuni associati interessati all'evento anche in vista del prossimo EXPO 2015 a Milano.

E' stato predisposto materiale multimediale nonché una brochure EXPO Porti d'Italia realizzata in inglese e in cinese. Un seminario dei porti italiani con autorevoli ospiti cinese ha avuto luogo il 15 ottobre presso il padiglione italiano.

La manifestazione è stata un'occasione importante per approfondire le realtà portuali, in stretta connessione con il territorio in cui sono inserite e quindi per promuovere lo sviluppo del settore nazionale nel contesto euromediterraneo.

***<http://www.assoporti.it/stampa/internazionale/missioniDelegazioni/recenti>***

- Su richiesta specifica nel corso di una riunione tenutasi a Barcellona, Assoporti ha partecipato alla *Fiera della Logistica di Monaco* per l'anno 2011 in collaborazione con l'Unione Interporti Riuniti. La partecipazione all'evento è stata l'occasione per presentare un sistema logistico portuale e interportuale che mira allo sviluppo dell'integrazione e della cooperazione, in un momento in cui le alleanze sono un obbligo funzionale, oltre che un'opportunità di mettere a fattore comune le rispettive operatività. Ciò soprattutto nell'ottica di incrementare la capacità del sistema logistico italiano nel suo insieme di attirare i crescenti traffici che attraversano il bacino del Mediterraneo. Nella loro azione promozionale di strategia di sistema, le due associazioni nazionali si sono avvalse del supporto di Invitalia, agenzia nazionale per l'attrazione di investimenti e lo sviluppo di impresa, che si è occupata di favorire una serie di incontri tra gli operatori italiani e una delegazione cinese della Municipalità Autonoma di Shenzhen (situata nella Provincia del Guangdong), con la quale l'Agenzia ha siglato un accordo di collaborazione nel 2010 sul tema della logistica.

***<http://www.assoporti.it/stampa/internazionale/manifestazioni/recenti>***

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