

Assoporti
Associazione Porti Italiani

Data 12/04/2017



ASSOPORTI
www.assoporti.it

Rassegna stampa

Speciale



2° Forum Nazionale sulla portualità e la logistica

**Livorno
5 Aprile 2017**

L'Italia leader nel Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dai suoi porti

La nostra blue economy ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export superando anche Francia, Spagna e Turchia

L'Italia, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nel settore della blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica svoltosi a Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio.

Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che «oggi qui istituzioni e operatori nazionali dell'economia del mare costruiscono il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie». Le prime risposte, ha aggiunto, «potranno venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, ma la risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno». Intanto, ha detto Cancian, «l'Italia è all'avanguardia in termini progettuali con il Piano strategico na-

zionale che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione: ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per farsi che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal ministero, soluzioni condivise con un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord

autostrade del mare». Lo ha dichiarato il coordinatore Ue per le Autostrade del mare Brian Simpson al convegno «Motorways of the sea. The maritime dimension of the Ten-T Network - Innovazione dei porti e della catena logistica a servizio dell'interconnessione dei trasporti», a Trieste, sottolineando che l'Italia ha «un ruolo fondamentale nella politica marittima europea».



Le autostrade del mare sono parte della politica europea Ten-T delle infrastrutture europee, ha dichiarato il coordinatore, spiegando i tre pilastri che sostengono l'approccio Ue al tema: «Le priorità sono l'ambiente, l'integrazione del trasporto marittimo nella catena logistica, la sicurezza marittima».

Simpson ha assicurato che lavorerà per garantire «finanziamenti adeguati per aiutare il settore a rinnovarsi per rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Europa». Cancian ha infine proposto che «Cassa Depositi e Prestiti potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola».

Da Trieste è venuta la risposta: «L'Unione europea è pronta a finanziare progetti per ridurre emissioni, introdurre innovazione tecnologica, promuovere scambi intermodali e trasporti verticali nell'ambito delle

rendere compatibile, più pulito ed efficace il settore».

Wojciech Sopinski, consulente dello stesso Simpson, ha spiegato che al momento sono 40 le azioni in corso, per un finanziamento europeo complessivo di 359 milioni di euro e un investimento indotto di 965 milioni di euro; 26 progetti riguardano l'ambiente: Nuove infrastrutture per combustibili alternativi, 9 azioni si occupano di logistica e 5 di sicurezza.

DAL 2° FORUM DELLA PORTUALITÀ E LOGISTICA

La riscoperta del mare per l'economia dell'Italia

Dal ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio e dal presidente di RAM Antonio Cancian le linee guida per la presidenza italiana del G7 Trasporti



LIVORNO - Premesso che nei convegni, anche i più importanti, le buone intenzioni si sprecano e l'ottimismo prevale anche sul pessimismo della ragione, dal Forum di mercoledì scorso sono comunque emerse alcune indicazioni a mio parere assai importanti. Che fanno da premessa alle linee d'azione che il governo italiano di Gentiloni - ammesso che a fine maggio ci sia ancora - intende rilanciare nel G7 Trasporti che presiederà a Cagliari.

Antonio Fulvi
(segue a pagina 10)

La riscoperta del mare

Dalla messe quasi infinita di analisi e di dati emersi sia dalle relazioni che dei workshop - la stampa quotidiana ha riferito le cronache dettagliate - è apparso evidente che la rivoluzione dei trasporti e della logistica oggi in atto non è destinata né a rallentare, né a cambiare registro. In sostanza: come ha scritto di recente su queste colonne il presidente di Confetra Nereo Marcucci, e come hanno sottoscritto lo stesso presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Livorno-Piombino Stefano Corsini, la globalizzazione non è reversibile, e non è reversibile il processo di crescita delle grandi full-containers, con esemplari arrivi a trasportare fino a 22 mila teu. Che significa? Significa che nessun porto, nemmeno i mega-scali del nord Europa o della Cina, potrà fare da solo: anche perché l'entrata in funzione delle tre grandi Alleanze sta rendendo fragilissimi i porti che non sono serviti da tutte e tre. I "sistemi" in sostanza non sono solo un modo di ridurre polverizzazione di investimenti e valorizzare la programmazione: ma sono anche e specialmente la sopravvivenza. Non è un caso che dopo decenni di disinteresse, anche i grandi Fondi internazionali d'Investimento ci stiano puntando.

Quello che si è detto, poi, a margine delle relazioni ufficiali, ha avuto il proprio impara. Il ministro Delrio e il governatore Rossi hanno entrambi commentato in termini

critici (o "astiosi", come qualcuno ha voluto definirli) la decisione del sindaco di Livorno Nogarini di candidarsi al comitato di gestione dell'Autorità. Rossi ci ha detto di aver designato un tecnico puro, quell'ingegner Enrico Becattini che è il direttore generale dell'assessorato regionale ai Trasporti. Un esempio controcorrente dopo tante (troppe) nomine di sapore politico. Si va avanti. Stesso criterio per l'Autorità di Sistema della Liguria e di Carrara. Da tutti è arrivato il Mantra sulla Darsena Europa: serve al porto, serve alla Toscana, serve all'Italia.

Noterella al margine: sui grandi media economici nazionali del Forum di Livorno non si è parlato, se non (su qualcuno soltanto) con poche righe. Davvero, come ha detto Delrio, l'Italia sta rendendosi consapevole del valore della sua logistica portuale nell'economia?

Qualche dubbio permane.

CANCIAN: GRAZIE A RAM PROGETTI PER 140 MLN

ROMA - Livorno capitale del Sistema Mare per un giorno con il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", svoltosi mercoledì 5 Aprile. Alla presenza del ministro Delrio, l'evento ha visto radunarsi al terminal crociere di Livorno i principali interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore per un momento di confronto e approfondimento, promosso e organizzato dal Mit e da Rete Autostrade Mediterranee spa, società che collabora come organismo in house con il Ministero.

Con il Forum la città di Livorno è stata una delle tre tappe in preparazione alla Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma il 21 e 22 Giugno a Cagliari.

«Il porto di Livorno, uno dei principali scali del Mediterraneo, si è confermato scenario ideale per ospitare questo Forum, che ha analizzato come il sistema portuale e logistico nazionale, impegnato nell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, debba guardare allo scenario internazionale, in trasformazione» dichiara il presidente e amministratore delegato di Ram, Antonio Cancian. «Il Sistema Mare della Penisola deve operare in ottica di interconnessione, integrazione e coordinamento per uno sviluppo a livello euromediterraneo: solo questo permetterà di riaffermare il ruolo del Mediterraneo come bacino fondamentale dei traffici marittimi, in particolare verso sud e verso est, e dell'Italia come piattaforma logistica naturale delle vie da e per l'Europa».

Il Forum ha permesso di formulare le linee guida per il futuro della Blue Economy: «una visione complessiva e integrata sul Mediterraneo, che già guida l'attività di Ram - ha proseguito il presidente Cancian - che con approccio scientifico, strutturato, strategico si fa promotrice di una programmazione sostenibile dal punto di vista economico-finanziario, ambientale, sociale e integrata a livello economico e progettuale. Nel solo biennio 2015-2016 Ram ha contribuito all'approvazione e avvio di 9 progetti europei per un valore complessivo di 140 milioni di euro, per il 25% finanziati con fondi europei».

Un progetto che tocca da vicino anche lo scalo labronico, spiega Cancian: «Il Terminal che ha ospitato l'iniziativa è coinvolto, insieme ad altri porti della Penisola, in un progetto per la realizzazione di 'smart & green ports', per lo stoccaggio, il bunkeraggio e la distribuzione di Gnl, del valore complessivo di 44 milioni. Da questi fondi per la progettualità ha origine inoltre uno sviluppo indiretto: attorno alle iniziative finanziate si generano altri investimenti, pubblici e/o privati, o tramite PPP, per ulteriori interventi realizzativi e di successivi di gestione».

«Ulteriori benefici per il sistema portuale e logistico deriveranno dagli incentivi per l'intermodalità Marebonus e Ferrobonus. Con una dotazione complessiva rispettivamente di circa 93 milioni di euro e di 40 milioni di euro gli incentivi, che saranno gestiti da Ram, saranno un elemento propulsore per implementare l'uso della modalità marittima e, se in ottica di intermodalità si pensa alla 'cura del ferro', ferroviaria per un risparmio in termini economici e ambientali. Tutto questo come passaggio propedeutico all'introduzione di un Eurobonus, sistema di incentivi coordinati a livello comunitario, per il quale Ram ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta CEF».

Forum sulla portualità con Delrio, rivedi l'evento

Mercoledì 5 aprile a Livorno si è tenuto il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" con il Ministro

2 COMMENTI

lunedì 03 aprile 2017 16 28

Si è tenuto mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il "2° **Forum Nazionale** sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio** e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore.

Clicca qui per guardare il video della registrazione dell'evento.

L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come



- segue

organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.



Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno

dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

«Di fronte alle sfide crescenti servono risposte forti e decise»

di Renato Roffi

LIVORNO - Lo abbiamo sempre detto e ce lo siamo sentito ripetere in tutte le sale ad ogni piè sospinto: per l'Italia l'economia del mare è, non solo fondamentale, ma vitale, una vera *condicio sine qua non*, ed è proprio in tale chiave che ieri si è celebrato a Livorno il "secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica", organizzato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da Rete autostrade mediterranee (Ram), con la partecipazione del ministro Graziano Delrio, e delle personalità più rappresentative del complesso strategico che spinge il nostro sistema portuale.

La manifestazione si è svolta con l'obiettivo di tracciare un bilancio sull'attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (continua in ultima pagina)



Riccardo Nencini, Graziano Delrio ed Antonio Cancian

Di fronte alle sfide

gistica (Psnpl) in una fase estremamente significativa di discussione e di avvio della riforma della legge 84/94 e per disegnare efficacemente le strategie che dovranno sostenere la competitività dei nostri porti negli anni a venire.

Fare in qualche modo gli onori di casa e portare i saluti di rito è toccato al neo presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Stefano Corsini, al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi e al sindaco della città ospitante, Filippo Nogarini.

Rossi, in particolare, esprimendo soddisfazione per la scelta della sede livornese, ha toccato rapidamente i temi brucianti dell'occupazione, con riferimento alla vicenda della Grandi Molini Italiani, degli investimenti operati sullo scalo piombinese e sulle opportunità connesse con la prospettiva della (sperrano) futura darsena Europa.

Il lavoro sono stati introdotti e condotti dal presidente di Ram, Antonio Cancian che ha posto appassionatamente l'accento sull'indispensabilità di fare sistema e di far convergere verso il settore portuale e logistico le migliori energie della nazione con lo scopo di stare al passo con la rapida trasformazione globale determinata dalla concentrazione sempre meno controllata dei flussi di traffico su nodi e corridoi internazionali e per avere la

possibilità di fronteggiare i mutamenti legati alla non perfetta stabilità generale della politica e al prepotente irrompere sugli scenari di nuovi soggetti e di nuovissime tecnologie.

«Di fronte alle sfide crescenti - ha spiegato il presidente di Ram - servono risposte forti e decise e la prima potrà aversi già nel prossimo G7 dei Trasporti che si svolgerà a Cagliari a cui la giornata di oggi è senz'altro prodromica».

Secondo Cancian l'Europa deve fare rete al proprio interno e connettersi con l'esterno cercando di colmare il divario fra lo slancio che la Ue ha impresso al tema della produttività e le risorse messe a disposizione a tale scopo.

Sul punto l'Italia, con il suo Piano strategico nazionale, è decisamente indirizzata verso un serio coordinamento per l'integrazione indirizzata al conseguimento di soluzioni condivise e di una progettazione sinergica sul modello delle realtà più avanzate del Nord Europa.

Nel concludere il suo dire, Cancian ha sostenuto l'opportunità di costituire un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una società di gestione del risparmio, identificata, magari, nella Cassa depositi e prestiti, per coordinare i finanziamenti a livello regionale, nazionale ed europeo.

Si tratta di un'ipotesi che Ram sta guardando con interesse in una visione più complessiva del sistema mediterraneo di cui le nuove quin-

dici Autorità potrebbero e dovrebbero rappresentare il fulcro agendo come braccio operativo del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, anche nell'ottica di programmare, in una visione più estesa, una valida gestione degli incentivi all'autotrasporto e, sopra tutto, all'intermodalità.

L'intervento chiaro e propositivo di Antonio Cancian è stato seguito dalla proiezione di un'intervista con l'esperto di geopolitica Lucio Caracciolo, impossibilitato ad essere presente, e dagli interventi specialistici di Olaf Merk, esperto di portualità e shipping, di Enrico Grassi, rappresentante della Corte dei Conti europea e di Heraldo Ruijters, direttore del comparto investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della Commissione europea.

Per Caracciolo occorre (tema ripreso poi dal ministro) coltivare e far rendere al massimo la nostra centralità nel Mediterraneo investendo in sicurezza e infrastrutture: l'Italia, insomma, deve lavorare seriamente ed efficacemente per intercettare i traffici sul fronte marittimo e sulle rotte del Nord scommettendo sulla creazione e il rafforzamento delle interconnessioni nazionali ed internazionali e sulla capacità di attrarre investimenti.

Dopo relazioni specialistiche e di squisito rigore tecnico di Merk, Grassi e Ruijters, è stata la volta dell'attentissimo intervento del ministro Delrio che, dopo aver ringraziato tutto l'amplissimo staff dei suoi collaboratori, a cominciare

dal personale Guardia Costiera, per finire con il suo vice, Nencini, con Puija, Merlo e lo stesso Cancian, ha affermato l'assoluta necessità di porre il mare al centro della nostra politica di sviluppo, con tutto il potenziale economico e di progresso sociale che porta con sé.

«L'Italia - ha detto - è ciò che è perché si trova al centro del Mediterraneo, da cui è bagnata per più di tre quarti e a cui si devono la civiltà e la cultura di cui abbiamo ragione di essere orgogliosi».

La nostra posizione geografica è una risorsa antica ed unica che ci consente di configurarci come polo attrattivo delle merci, una posizione che dobbiamo far valere al massimo incrementando l'intermodalità e la logistica, continuando ad affinare la capacità di contenere i tempi delle operazioni doganali, in cui siamo già ai primissimi posti in Europa».

Secondo il ministro dobbiamo percorrere sempre più decisamente la strada degli investimenti all'interno dei porti e delle catene logistiche agendo in sintonia e collaborazione con le Regioni.

«Dobbiamo fare in modo che Genova e La Spezia siano davvero i porti di Milano e di Torino senza che le merci debbano prendere la via del Nord e, per far ciò, è necessario potenziare e rendere competitivi i grandi corridoi nazionali e trans-europei ampliando l'Alta velocità / capacità. E' già finanziata l'alta velocità per il Meridione ed è operativa la linea veloce fra Mila-

-segue

no e Brescia mentre stiamo rispettando le scadenze riguardo all'Eurotavy che dovrà collegare Genova con Rotterdam».

Delrio ha, infine, espresso fidu-

cia nella pur perfezionabile (come tutto ciò che è umano) riforma della legge 84/94 che sta muovendo i suoi primi passi, ha chiesto piena e leale collaborazione alle Autorità di

Sistema e ha spiegato che occorre impegnarsi nel fare bene cose semplici per costruire, mattone dopo mattone, giorno dopo giorno, il sistema portuale del prossimo futuro

per non perdere la grande occasione di trarre il massimo dalle immense potenzialità offerte dal nostro mare e dall'invidiabile collocazione dell'Italia al centro del Mediterraneo.

2° Forum Nazionale Portualità e Logistica: Progettare non banchine ma sistemi

LIVORNO- *“Dobbiamo fare sistema e mettere in campo la programmazione per fare il salto di qualità a un ritmo di crescita più forte”* Queste le parole il [presidente della Regione Enrico Rossi](#) intervenuto a Livorno **“2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia”**, a fare gli onori di casa il presidente della AdSp di Livorno e Piombino, **Stefano Corsini**, che ha introdotto sul palco l'iniziativa alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, è stato organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT.

“Non c'è nessuna possibilità di sviluppo” ha continuato Rossi, *“se non inserito in una visione nazionale, c'è un aspetto della globalizzazione che esclude il localismo o il regionale, stare in casa propria è un errore che non ci possiamo permettere per la crescita”*. Parlando del porto di Livorno come volano dello sviluppo regionale e nazionale Rossi ha ribadito, *“La Darsena Europa per noi è la scommessa sul futuro non siamo smisurati sulle nostre ambizioni ma crediamo che questo progetto debba andare avanti”*. Che la Regione Toscana creda fermamente nella progettazione livornese il governatore della Toscana non manca di sottolinearlo come in altre occasioni pubbliche: *“Non so se ci sono altre Regioni che hanno investito sulla propria portualità come noi, questo però non ci dà diritto a rivendicare niente, ma abbiamo la necessità di costruire banchine e sistemi integrati per fare logistica. Questo è il messaggio di fondo espresso dal presidente della Regione . “E' necessario il collegamento della Darsena Toscana con RFI senza rottura di carico. Il collegamento con l'Interporto Vespucci che ormai si identifica come un retroporto. Dobbiamo terminare la logistica con il collegamento ferroviario”*.

-segue

Le parole chiave espresse sono logistica e interconnessione di sistemi, abbandonando ogni forma di localismo: *“Abbiamo raggiunto una buona intesa con i porti di La Spezia e Marina di Carrara non ci siamo chiusi in una visione localistica. Ho il convincimento che il collegamento col il nord si farà ma abbiamo bisogno di un Sottocorridoio Tirrenico stradale almenodi quattro corsie stradali per collegare Milano con Roma adeguatamente. I legami commerciali tra Livorno e Roma si collocano sullo 0,2% dei traffici per mancanza del corridoio stradale, so che il ministro ci sta lavorando, abbiamo fiducia”.*

Il sindaco di Livorno, Filippo Nogarini, intervenuto al Forum ha espresso la volontà di abbandonare ogni forma di polemica: *“La città ha bisogno di avere un ruolo sempre più importante e questa è la direzione giusta per avere una ripresa. Il porto di Livorno è in ripresa anche se ci sono aziende in difficoltà che rischiano la chiusura come il Terminal Lucarelli e Grandi Mulini”*

L'Italia necessita di connessione e risorse per produrre sviluppo

LIVORNO– Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata al centro del **"2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica"** svoltosi al **Terminal Crociere del Porto di Livorno**. Il Forum, organizzato dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** e da **Rete Autostrade Mediterranee (RAM)**, ha visto la **partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore**.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** e **RAM**, il **Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica** ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la **Risorsa Mare**.

-segue

Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarini, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità».

«Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è *side event*. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno. Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione.

-segue

Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa».

Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità».

Porti, Italia è leader nel Mediterraneo della blu economy

Livorno - L'Italia è leader nell'area del Mediterraneo nella Blue economy con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. È il dato emerso questa mattina in occasione del secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica in corso al terminal crociere del porto di Livorno. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro. Il Forum, organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete autostrade mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

DELRIO: «ITALIA E' PORTA PER INGRESSO MERCI DA ASIA»

«L'Italia è immersa nel Mediterraneo. E tutto quello che succede dall'altra parte del nostro mare ci riguarda e ci riguarderà sempre. Anche se non lo si vuole. La cooperazione della nostra Guardia costiera con le altre guardie costiere dei Paesi che si affacciano sul Mediterraneo, l'intensificarsi degli scambi commerciali e culturali con gli altri paesi africani, la stabilizzazione della Libia, la pace in Siria sono tutti argomenti che riguardano questo Paese». Lo ha detto il ministro delle infrastrutture Graziano Delrio intervenendo al secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica in corso a Livorno. «Sono reduce da un giro per l'Asia che ha toccato Iran, Vietnam, Cina e Giappone - ha proseguito Delrio - proprio per discutere con i miei colleghi della centralità dell'Italia come grande porta di accesso dentro il Mediterraneo per le merci dirette in tutta Europa».

Forum sulla portualità con Delrio, rivedi l'evento

Mercoledì 5 aprile a Livorno si è tenuto il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" con il Ministro

 2 COMMENTI

lunedì 03 aprile 2017 16:28

Si è tenuto mercoledì 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Graziano Delrio** e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore.

Clicca qui per guardare il video della registrazione dell'evento.

L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come

-segue

organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.



Sarà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Rossi nomina Becattini nel comitato di gestione

ENRICO Rossi, presidente della Regione, nomina il suo rappresentante nel comitato di gestione del porto di sistema Livorno-Piombino, Enrico Becattini, durante il Forum della Portualità e della Logistica avvenuto nella città labronica. «Abbiamo optato per un tecnico, direttore generale dell'assessorato dei trasporti, per ribadire il ruolo operativo che il comitato deve avere», ha detto Rossi - e così è anche per il comitato di gestione dell'Authority Carrara-La Spezia». Rossi ha parlato poi della scelta del sindaco Nogarin: «Non credo che un sindaco possa designare se stesso, anche come opportunità». Non sarà ufficiale, ma è un parere che pesa. Stesso parere da parte del ministro Graziano Delrio. «A mio giudizio la scelta del sindaco di Livorno non è condivisibile; anche perché un sindaco ha già un suo pesante carico di impegni e responsabilità. Comunque sia, il discrimine saranno le competenze che la legge indica con chiarezza». Anche il sindaco Nogarin comunque ha detto la sua. Dopo aver ricordato che anche Genova e Trieste hanno designato i rispettivi sindaci nel comitato di gestione dell'Authority, ha ribadito che la scelta della giunta comunale intende rivendicare l'importanza della città e del territorio nella pianificazione del sistema portuale. È un giudizio sul forum? «Mi preoccupa che la linea emergente dagli interventi», ha sottolineato il sindaco, «è stata quella di un prevalente impegno economico pubblico a favore di comparti che tornano principalmente a vantaggio del privato. Dobbiamo in ogni modo difendere», ha concluso, «il ruolo del territorio in uno sviluppo della pianificazione portuale che sul territorio incide pesantemente». Altra notizia raccolta a margine del Forum: oggi alle 15 dovrebbe concludersi la gara per la privatizzazione della quota di maggioranza della "Porto 2000". Bocche cucite sui risultati. Ma da parte dei sindacati interni, una preoccupazione principale: «Dei tre concorrenti, temiamo di finire nelle mani degli spagnoli». Gli altri due gruppi, come noto, fanno capo rispettivamente agli armatori Grimaldi ed Onorato.

E Rossi designa il superdirigente Becattini

LIVORNO- NEI CONVEGNI, si sa, ci sono sempre due parti da seguire: quella ufficiale e quella nei corridoi. Che a volte, è più interessante. Nella fattispecie, il Forum della Portualità e della Logistica ci ha permesso di raccogliere qualche dichiarazione su aspetti operativo-politici locali che non hanno avuto spazio nelle conferenze. La prima è di Enrico Rossi, presidente della Regione. Riguarda la nomina del suo rappresentante nel comitato di gestione **del porto di sistema Livorno-Piombino**. «Abbiamo optato per un tecnico, Enrico Becattini, direttore generale dell'assessorato dei trasporti, per ribadire il ruolo operativo che il comitato deve avere: ci ha detto Rossi - e così è anche per il comitato di gestione **del porto di sistema Carrara-La Spezia**».

PICCOLO accenno, con l'aggiunta che non si tratta di un giudizio ufficiale, alla scelta del sindaco Nogarin. «Non credo che un sindaco possa designare se stesso, an-

che come opportunità». Non sarà ufficiale, ma è un parere che pesa. Stesso parere da parte del ministro Graziano Delrio. Che ci è andato già senza remore. «A mio giudizio la scelta del sindaco di Livorno non è condivisibile; anche perché un sindaco ha già un suo pesante carico di impegni e responsabilità. Comunque sia, il discrimine saranno le competenze che la legge indica con chiarezza». Come a dire: «non giudichiamo sul piano politico ma su quello della reale esistenza dei requisiti che la Riforma richiede ai com-



La Regione sceglie il direttore generale dell'assessorato ai trasporti Becattini: «Avrà il ruolo operativo che il comitato deve avere»

ponenti dei comitati di gestione». Anche il sindaco Nogarin comunque ci ha detto la sua. Dopo aver ricordato che anche Genova e Trieste hanno designato i rispettivi sindaci nel comitato di gestione **del porto di sistema**, ha ribadito che la scelta della giunta comunale in-



Il presidente Stefano Corsini

tende rivendicare l'importanza della città e del territorio nella pianificazione del sistema portuale. E un giudizio sul Forum?

«Mi preoccupa che la linea emergente dagli interventi - ha sottolineato il sindaco - è stata quella di un prevalente impegno economico pubblico a favore di comparti che tornano principalmente a vantaggio del privato. Dobbiamo in ogni modo difendere - ha concluso - il ruolo del territorio in uno sviluppo della pianificazione portuale che sul territorio incide pesantemente».

ALTRA notizia raccolta a margine del Forum: oggi alle 15 dovrebbe concludersi la gara per la privatizzazione della quota di maggioranza della "Porto 2000". Bocche cucite sui risultati. Ma da parte dei sindacati interni, una preoccupazione principale: «Dei tre concorrenti, temiamo di finire nelle mani degli spagnoli». Gli altri due gruppi, come noto, fanno capo rispettivamente agli armatori Grimaldi ed Onorato.

A. F.

Localismi virtuosi

«L'ITALIA deve fare del proprio particolarismo, del nostro municipalismo non una condanna ma una risorsa. La bellezza del nostro municipalismo deve creare più diversità, più cultura, più capacità, più talento e non deve indebolire il sistema Italia»

La via della seta

«DOBBIAMO capire che noi non siamo soltanto storicamente il terminale della Via della Seta - ha detto il ministro Delrio - , ma possiamo tornare ad esserlo, tornare ad esserlo. E un esempio è il porto di Trieste che è già attrezzato per rifornire Budapest e Belgrado»



Livorno e Piombino

«LE SFIDE che abbiamo davanti non sono quelle tra i porti di Livorno e Piombino, ma anzi fare sistema e riuscire a competere nella sfida tra la sponda nord e la sponda sud dell'Atlantico. Per questo abbiamo aperto un tavolo al ministero sulla logistica insieme alle Regione»

Stop corruzione

«TROPPE imprese cercano scorciatoie in questo Paese». Lo ha detto il ministro Delrio parlando di corruzione nei grandi appalti pubblici. «e cose vanno fatte per bene. Mi aspetto che cresca la consapevolezza che una impresa si presenta ad una gara pensando di fare il giusto guadagno e di fare un buon lavoro per il Paese. Questa è la normalità»

Il «d-day» per Grandi Molini mentre tutti sono al fianco dei lavoratori



IL HO INCONTRATO lavoratori di Grandi Molini in presidio permanente davanti allo stabilimento contro il licenziamento di 30 di loro su 45. Nei prossimi giorni ci sarà un incontro al ministero dello sviluppo economico con l'azienda e, nel portare ai lavoratori la mia solidarietà, mi sono impegnata a seguire la vicenda attraver-

-LIVORNO-

verso il ministro Calenda». A riferirlo è la onorevole del Pd Silvia Velo (nella foto), sottosegretaria all'ambiente. È stato il presidente della Regione Toscana a chiedere un incontro al ministro. E annuncia «chiediamo che l'azienda ritiri i licenziamenti. È un incontro con la proprietà alla quale ho scritto una lettera. **Intanto su nostra sollecitazione si è impegnata a sistemare presto la banchina in con-**

sione a Grandi Molini». Sempre ieri al presidio i delegati Spi-Cgil quartieri nord hanno pranzato con gli operai. Il gruppo Donatori Avis **Sansepolcro** e i portuali hanno donato derrate alimentari. La Srs a pranzo ospiterà per il tempo necessario i lavoratori Grandi Molini nella mensa in via delle Coralline. Oggi intanto ci sarà l'otteso incontro in Provincia su questa dura vertenza.

Grandi Molini, con i lavoratori ministro, Rossi, sindaco e Velo

LIVORNO

Dalla tribuna del Forum il ministro **Graziano Delrio** prova, così come gli altri relatori, a disegnare la strada per costruire una portualità che crei sviluppo e occupazione. Ma l'impatto con la dura realtà del presente ha il volto dei lavoratori di Grandi Molini alle prese con l'incubo delle lettere di licenziamento che potrebbero arrivare dal 18 aprile in poi: chiedono un faccia a faccia con il ministro, Delrio li incontra. Loro gli raccontano l'odissea di ritrovarsi con questa mannaia sopra la testa e gli chiedono di intervenire **sull'Authority** perché faccia il possibile con questo benedetto bando riguardante la banchina sulla quale s'affaccia l'industria che finora ha dato loro una busta paga.

L'incontro con Delrio è solo uno dei colloqui con esponenti politici di primo piano che hanno avuto ieri i lavoratori di questa azienda in difficoltà. Tutto era cominciato a sorpresa alle nove del mattino con il governatore **Enrico Rossi**, che si presenta al presidio di via Leonardo Da Vinci.

Oggi nuovo round a Palazzo Granducale: nuova riunione alla quale parteciperà **Gianfranco Simoncini**, consigliere di Rossi per i problemi del lavoro.

«Noi chiediamo che l'azienda ritiri i licenziamenti, vogliamo avere un colloquio con la proprietà»: parola di Rossi, che annuncia di aver scritto



Dall'alto: presidio davanti ai Grandi Molini e il governatore Enrico Rossi

una lettera ai vertici dell'azienda, chiedendo di tornare indietro rispetto a quella che definisce «una perdita grave per tutta la Toscana e per la sua agricoltura, oltre che per quella

umbra e laziale».

Rossi ricorda che **l'Authority** («anche su nostra sollecitazione») si è impegnata a «rivedere entro pochi mesi la banchina e a fare gli investimenti richie-

sti». E aggiunge: «La Regione farà di tutto perché non si verifichi una così rilevante perdita lavorativa e perché questa struttura, che di recente ha visto un investimento di alcune decine di milioni, sia pienamente in funzione per il porto di Livorno, per l'agricoltura Toscana e anche per l'occupazione, che dobbiamo difendere».

Di fronte alla platea del forum è il sindaco **Filippo Nogarini** a usare accenti ancor più accorati: prende le vicissitudini degli addetti del Lucarelli Terminal e di Grandi Molini come esempi di problemi da prendere di petto. Il porto - afferma - mostra statistiche di traffici in crescita eppure restano aperte crisi occupazionali che esigono una risposta.

Più tardi emerge la prospettiva di un faccia a faccia che porterà il braccio di ferro al tavolo del ministero dello sviluppo economico. La conferma arriva da **Silvia Velo**, sottosegretaria all'ambiente e deputata Pd, che ieri ha ascoltato i lavoratori di Grandi Molini «da giorni in presidio permanente contro la minaccia di licenziamento di almeno 30 dipendenti». L'incontro sarà «nei prossimi giorni»: al ministero sarà convocata l'azienda. La sottosegretaria ribadisce che, «nel portare ai lavoratori la mia solidarietà e la mia vicinanza, ho preso l'impegno di seguire con attenzione la vicenda attraverso il ministro **Antonio Calenda**».

LA RIPRODUZIONE È RISERVATA

Camanzi: «Anche nei sistemi portuali sia equo l'accesso alle infrastrutture»

«ANCHE nei porti, come nelle ferrovie, gli aeroporti e le autostrade compito dell'Autorità è garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi». Lo ha detto il presidente dell'Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, a margine dei lavori del secondo forum nazionale della portualità e della logistica, in corso oggi a Livorno. «La buona regolazione economica - ha aggiunto - è parte significativa della legge di riforma della portualità

ed è compito dell'Autorità realizzarla. Una regolazione economica coerente per tutte le modalità di trasporto facilita la creazione di valore lungo tutta la catena dell'economia portuale e la rende più competitiva in Europa e nel mondo. Le Autorità di sistema portuale avranno a disposizione un quadro di regolazione ispirato ai principi dell'efficienza economica delle gestioni e all'integrazione intermodale, che caratterizzano i lavori dell'Autorità di regolazione dei trasporti».



INTERESSE La platea del Forum

FORUM IL GOVERNATORE: «NON C'È UN ALTRO CASO, SIAMO COMPETITIVI»

«La Toscana ha investito quasi 700 milioni»

«LA TOSCANA è in Europa la seconda regione che ha investito di più nella logistica e nelle infrastrutture, dietro solo alle Fiandre che ha il porto di Rotterdam: abbiamo investito quasi 700 milioni di euro nella portualità ora chiediamo al Governo che faccia la sua parte con investimenti che saranno certamente inferiori ai nostri». Lo ha detto il governatore toscano, Enrico Rossi, a margine del secondo forum nazionale sulla portualità e la logistica che si svolge a Livorno. «Non c'è un altro caso in Italia come la Toscana» ha sottolineato Rossi - e così facendo abbiamo prodotto una svolta, sia a Piombino, che ha avuto una straordinaria trasformazione, che a Livorno, su cui continuiamo a intervenire. Per questo che

chiedo a Delrio che si facciano gli investimenti necessari a fare del polo Livorno-Piombino una grande infrastruttura competitiva in Europa. Tra questi Rossi ha richiamato il già realizzato collegamento ferroviario diretto tra porto e rete nazionale «che sta già dando ottimi risultati», i lavori «che inizieranno entro il 2017 per realizzare lo scavalco ferroviario» che collegherà direttamente il porto con le aree retrostanti, così come quelli per la realizzazione della Darsena Europa, rispetto alla quale ha detto di mettere una condizione per l'utilizzo dei 250 milioni della Regione, quella di realizzare una palificazione adeguata a permettere un escavo fino a 20 metri, capace di far attraccare le grandi navi.

«Dal mare passa il futuro dell'Italia Opportunità di ricchezza e lavoro»

Il ministro Delrio: «Trascurate per anni, ora cerchiamo di rimediare»

L'ITALIA, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nella blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio. Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie.

LA PORTUALITÀ italiana e la logistica collegata, così come la stanno programmando da Bruxelles e da Roma. Oppure, parafrasando una vecchia battuta, come avremmo voluto conoscere ma non abbiamo mai saputo chiedere. Il 2° Forum nazionale sulla portualità e sulla logistica, che si è tenuto ieri mattina al Palacrociera del porto (con una coda tecnico-specialistica di commissioni ad hoc) è andato avanti su un doppio binario: gli aspetti più legati al territorio, di cui si sono fatti portavoce il presidente della Regione Enrico Rossi e il sindaco

LA DATA DEL 2021
«I programmi europei guardano all'innovazione. Saremo all'appuntamento»

Filippo Nogarini; e quelli più generali sulle grandi reti europee, sviluppati sia dal presidente di RAM Antonio Cancian, sia da Olaf Merk dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, sia da Enrico Grassi (Corte dei Conti Europea, settore investimenti) e da Herard Ruijters (DG MOVE europea). Le conclusioni del ministro Delrio (che aveva al suo fianco in platea il senatore Marco Filippi, il viceministro dell'ambiente Silvia Velo e il viceministro dei trasporti Nencini) sono state in-



Merci transitate

L'ITALIA, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nella cosiddetta «blue economy», l'economia che passa dal mare

Volume d'affari

I TRAFFICI hanno prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi al Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno

linea con i concetti generali di un «sistema» trasportistico interconnesso, che punti a spostare il trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia («cura del ferro») e alle navi («cura del mare») sia per motivi economici che ambientali.

«L'ITALIA ha trascurato per an-



QUASI AMICI La stretta di mano tra Enrico Rossi e Graziano Delrio

ni» ha detto con passione il ministro: il valore e le opportunità che il suo mare le offre. Stanno cercando di rimediare, per recuperare un ruolo storico fondamentale, sia una serie di opportunità economiche che creino ricchezza e posti di lavoro. Delrio si è anche riferito ai programmi europei per un forte svi-

luppo e modernizzazione di tutto il sistema logistico del vecchio continente, sottolineando come la pianificazione è fatta dal governo italiano per le ferrovie, per i porti, per il sistema degli interporti e per i relativi collegamenti, sta confermando che l'Italia «ci sarà» all'appuntamento stabilito da Bruxelles per il 2021. Positivo e aperto a ogni pro-



«Ho apprezzato - ha detto il governatore Enrico Rossi - l'attenzione del ministro per la Costa»

spettiva di sistema il saluto di Stefano Corsini, presidente dell'Autorità di sistema portuale.

APPASSIONATO anche l'intervento di Enrico Rossi. Ha ricordato che la Regione Toscana è forse tra le prime in Italia «se non la prima» ad aver investito pesantemente le proprie risorse sul sistema logistico. «La Darsena Europa» ha detto Rossi, non può né deve essere messa in discussione, perché ha una valenza strategica per il territorio ma anche per la pianificazione europea dei trasporti. E ancora: «Dobbiamo avere una visione che abbandoni i limiti dei localismi» ha detto per lavorare tutti insieme allo sviluppo di un sistema Italia». In questo quadro, Rossi ha anche chiesto a Delrio di appoggiare la richiesta di una pianificazione delle direttrici ferroviaria e stradale costiere che ancora oggi, dopo decenni di progetti, sono fortemente carenti. Ed ha rivolto un messaggio di solidarietà ai dipendenti della Grandi Molini che stanno rischiando il posto.

TELEGRAFICO l'intervento del sindaco Nogarini. Anch'egli ha ricordato le vertenze in corso per la Grandi Molini, e per la Lucarelli Terminal, emblematiche di un porto che da una parte cerca dimensioni europee e dall'altra vede a rischio decine di posti di lavoro. E si è detto aperto a lavorare insieme con i governi nazionale, regionale e portuale in un quadro «di sistema». Interventi tecnici, con molti riferimenti alla pianificazione, quelli di Antonio Cancian e dei già citati Olaf Merk, Enrico Grassi e Herard Ruijters, tutti centrati sulla necessità di sviluppare un sistema integrato di porti e di connessioni terrestri che offra servizi adeguati al gigantismo navale in atto. Con slides e tabelle a dimostrare che sulla crescita dimensionale delle navi containers e sulle grandi concentrazioni di armatori non si torna indietro.

Antonio Fulvi

«Maxi-Darsena, nessun problema In estate acceleriamo sul bando»

L'esponente del governo a Livorno per il forum nazionale in vista del G7 Trasporti previsto a Cagliari
«L'Italia è un molo nel Mediterraneo per far arrivare in Europa le merci della nuova "via della seta"»

di Mauro Zucchelli
LIVORNO

Per l'annuncio più atteso dal porto di Livorno bisognerà attendere il pomeriggio quando il ministro Graziano Delrio arriva all'iniziativa Pd: sì, il governo punta sulla Darsena Europa; sì, il porto di Livorno ha «condizioni uniche». Ma soprattutto: «in estate daremo una accelerata sul bando per la maxi-Darsena, non ci sono problemi».

Al mattino, al conclave della portualità è il governatore Enrico Rossi a invitare il governo a «fare la propria parte» con «investimenti che saranno certo inferiori ai nostri». E, dopo aver ringraziato sia i numeri uno uscenti delle due autorità (Giuliano Galanti e Luciano Guerrieri) sia il neo-presidente Stefano Corsini, rivendicando alla Toscana il fatto di essere in Europa «seconda solo alle Fiandre» come «regione che ha investito di più in logistica e infrastrutture».

Il Forum livornese lo organizzano al terminal crociere il ministero delle Infrastrutture e Reti Autostrade Mediterranee in vista del G7 Trasporti (previsto a fine maggio a Cagliari): lì rispunta, per mano di Delrio l'identikit dell'Italia come una sorta di grande molo d'Europa

in mezzo al Mediterraneo. Parte da questo sguardo all'atlante per tornare a insistere sulla «cura del ferro».

Nel menù però non ci sono né la vitamina C né le proteine della carne bensì gli incentivi tipo «mare-bonus» e «ferro-bonus». E soprattutto le infrastrutture: non è sufficiente una striscia di terra che si allunga in mare per creare un molo portuale, soprattutto se in mezzo ha una lunga dorsale di montagne come l'Appennino (e se la merce trova troppi intoppi per uscire dal porto).

Intoppi? Il «mantra» di Delrio – anticipato nella lunga intervista al Tirreno di ieri – mette l'accento su tre tipi di accessibilità che hanno bisogno di sprint. Uno, le briglie della burocrazia: «Avevamo 112 procedimenti amministrativi in questo campo, adesso abbiamo uno sportello unico. E non dimentichiamo la velocizzazione dell'iter doganale: siamo i primi al mondo sotto questo profilo, eravamo al 37° posto fino a pochi anni fa». Due, l'arrivo della merce dal mare: «Abbiamo lavorato sodo alla semplificazione dei dragaggi in tandem con il ministero dell'Ambiente, e in particolare con il sottosegretario Silvia Velo». Tre, lo smistamento della merce verso l'interno: «E qui c'è tutto il programma di in-

frastrutture principalmente ferroviarie, che qui a Livorno rappresentano un esempio straordinario come il nuovo collegamento direttissimo fra Darsena Toscana e rete ferroviaria nazionale perché si prenda il container appena sbarcato e lo si porti fino alla destinazione finale nel minor tempo possibile».

Non è una novità, l'idea dell'Italia-molo. Ci aveva scommesso dieci anni fa un gigante internazionale come Eurokai di Herr Thomas Eckelmann: far giungere sui mercati europei passando dai porti italiani anziché da Rotterdam-Amburgo le merci in arrivo dall'Estremo Oriente via Suez. Ma allora le Alpi erano ancora una barriera: rendevano difficile per noi sfondare verso la Baviera, ma ci mettevano un po' al riparo dalla proverbiale competitività degli scali nordeuropei (anche se Rotterdam è già adesso il settimo scalo di riferimento per la merce italiana...). Presto non sarà più così perché è in pista un programma di trafori che renderanno le Alpi assai più permeabili ai flussi di merci. Tradotto: più facile per i nostri porti spedire merce nel cuore d'Europa ma, al tempo stesso, via ogni protezione rispetto all'aggressività concorrenziale dei grandi scali del Northern Range. Tant'è ve-

ro che Rotterdam esplicitamente è sbarcato a Milano alla conquista di flussi di merci con incontri riservati di cui il Tirreno ha dato conto.

Il ministro dice anche qualcosa che sembra poco più d'un inciso: è indispensabile far maturare nel Paese la consapevolezza della posta in gioco nei porti. È un po' surreale immaginarsi che «se ne parli la sera a cena davanti al tg»? Eppure «tutti sanno bene cos'è il problema dei migranti», è necessario allora che l'opinione pubblica abbia ben presente la rivoluzione che s'innescerà quando tutti i trafori saranno in funzione a pieno regime. Delrio lascia capire che non è un problema di audience: paradossalmente è ridivolgendosi a una platea di addetti ai lavori che spera di trovare lo slancio per far uscire questi temi dallo stretto giro degli specialisti e diventare «agenda del Paese». Dunque con tutta la rilevanza possibile quando c'è da convincere il ministro Padano ad allargare i cordoni della borsa.

E come se, insistendo sul milione di occupati in questo settore, volesse indicare che la logistica può essere il «mestiere» dell'Italia – certo, insieme al turismo e alla manifattura ad alto valore aggiunto – nella nuova divisione internazionale del la-

voro: come quando l'Inghilterra ha deciso di lasciar perdere la propria industria pur di diventare una delle piazze finanziarie del mondo. Lo dirà, parlando con i cronisti, **Mino Giachino**, ex sottosegretario ai trasporti e ora responsabile Fi di settore: «I porti sono la "fabbrica del lavoro" del 21° secolo».

Di fronte alla platea del Forum, il ministro indica due orizzonti precisi: 1) un ruolo nel Mediterraneo che guardi al dialogo economico con la sponda nordafricana; 2) la "via della seta" sulla quale punta la Cina.

È **Lucio Caracciolo**, direttore di Limes, a mettere in evidenza le potenzialità di questo pro-

getto di Pechino «tanto grandioso quanto indefinito: praticamente un marchio sotto il quale vengono catalogate mille iniziative». Per la Cina - afferma - è la risposta alla «sovracapacità produttiva e all'impossibilità di far crescere il mercato interno se non a prezzo di innescare spinte al cambiamento politico». E per noi italiani? «Una straordinaria opportunità di cui forse non siamo ancora pienamente consci».

Sì, ma intanto «all'interno di un porto che vede i traffici crescere», restano irrisolti alcune crisi occupazionali: e qui il sindaco **Filippo Nogarini** ricorda i casi degli addetti del Lucarelli Terminal e di Grandi Molini. Il tema è incandescente (vi aveva fatto riferimento anche Rossi), ma a differenza di quanto accaduto in altre occasioni quando aveva usato toni di bruciante rottura il leader M5s usa la tribuna con l'aplomb di uomo di governo e sottolinea quanto sia importante investire in porto per creare occupazione.

Ma il forum è anche l'occasione in cui esperti di primo piano indicano la rotta di un futuro possibile. Ad esempio, **Olaf Merk** (esperto Ocse per la portualità) segnala gli effetti del gigantismo navale e dell'oligopolio dei grandi gruppi: si pensi che «otto dei primi venti operatori internazionali

sono spartiti negli ultimi due anni» e che «le prime 4 flotte mondiali avevano in mano il 23% del mercato nel 2000 e ora più del doppio». Risultato: ai porti non resta che scoprire strategie di collaborazione per non restare schiacciati.

E se **Enrico Grassi** (Corte dei Conti europea) mette in guardia dai rischi dell'"overdose" di progetti infrastrutturali destinati a implodere per surplus rispetto ai traffici, **Herald Ruijters** (direttore Dg Move Ue) invita a «preparare progetti in vista della scadenza del 2020» guardando anche alla capacità di alleanze fra porti: l'esempio è l'**Authority** unica che raggruppa Copenhagen e Malmoe che, appartenenti a due Stati differenti, sono cresciuti dopo le loro "nozze".



**OLAF MERK
(OCSE)**

Raddoppiata in 16 anni la quota di mercato delle prime quattro flotte mondiali. I porti devono collaborare per non farsi schiacciare.

A destra:
la platea del
Forum (Marzi
Pentafoto)



Nella foto
grande:
da sinistra
Corsini,
Provinciali,
Il ministro
Delrio
e l'ammiraglio
Di Marco
(dal profilo
Twitter
del Mlt)

Cancian: serve un fondo infrastrutture da affidare alla Cassa Depositi e Prestiti

Antonio Cancian, l'uomo al timone di Rete Autostrade Mediterranee (Ram), braccio operativo del ministero dell'economia sul fronte delle "autostrade del mare", disegna la fisionomia di una trasformazione che «concentra flussi su nodi e corridoi» in nome di «connessioni fatte di infrastrutture e di info-strutture».

Ma per farlo serve un fiume di denaro: ecco che **Cancian** lancia l'idea di «un "fondo per la portualità e la logistica" da far gestire a una "Sgr" come, ad esempio, Cassa Depositi e Prestiti» che «potrebbe coordinare e intercettare - dice alla platea del forum livornese - opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della nostra penisola».

PORTO DALLE 10 LO STREAMING DEL CONVEGNO

Il ministro Delrio al forum sulla logistica La sfida del sistema Livorno-Piombino

L'APPUNTAMENTO ha valenza nazionale, o anche internazionale in vista del G7 dei trasporti: ma il 2° Forum della logistica e dei trasporti, che si svolge oggi al Palacrociera con una coda in Fortezza Vecchia, ha anche un peso significativo per il sistema portuale Livorno-Piombino. Sia perché ci saranno il ministro dei trasporti Delrio e il presidente di Rete Autostrade del Mediterraneo a parlare di Darsena Europa e di "hub" dei ro/ro, progetti centrali per noi. Sia perché siamo alla prima occasione pubblica in cui il presidente dell'Autorità Stefano Corsini e il sindaco della città Filippo Nogarini si confronteranno sul Mantra che entrambi proclamano, ovvero quello di "far siste-

ma" che ad oggi ha funzionato poco e male. Terzo intervento quello del governatore Enrico Rossi. Da Rossi il porto si aspetta che al di fuori delle sofferte relazioni con il suo ex-partito, non solo mantenga gli impegni della Regione per la Darsena Europa, ma acceleri tutte le operazioni dello "scavalco" ferroviario necessarie perché l'interporto di Guasticce diventi un vero retroporto del sistema Livorno-Piombino. Il presidente Stefano Corsini non ha solo il ruolo di ospite di un evento nazionale "scippato" a Genova per le riserve alchimie della politica dei trasporti. Ha anche la responsabilità di "creare" uno dei sistemi portuali più promettenti del Tirreno, grazie alla ferrovia



IL RUOLO Il ministro Delrio

che già arriva alle banchine containers, dei grandi spazi disponibili a Piombino e dei primati labronici. Tanto che l'AdsP offrirà da stamani alle 10 a tutta la città lo "streaming" del convegno sul suo sito www.porto.livorno.it.

A.F.

2° FORUM NAZIONALE SU PORTUALITÀ E LOGISTICA



LIVORNO - (Renato Roffi) Lo abbiamo sempre detto e ce lo siamo sentito ripetere in tutte le salse ad ogni piè sospinto: per l'Italia l'economia del mare è, non solo fondamentale, ma vitale, una vera *condicio sine qua non*, ed è proprio in tale chiave che ieri si è celebrato a Livorno il "secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica", organizzato dal ministero delle Infrastrutture e Trasporti e da Rete autostrade mediterranee (Ram), con la partecipazione del ministro Graziano Delrio, e delle personalità più rappresentative del complesso strategico che spinge il nostro sistema portuale. La manifestazione si è svolta con l'obiettivo di tracciare un bilancio sull'attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl) in una fase estremamente significativa di discussione e di avvio della riforma della legge 84/94 e per disegnare efficacemente le strategie che dovranno sostenere la competitività dei nostri porti negli anni a venire.

Fare in qualche modo gli onori di casa e portare i saluti di rito è toccato al neo presidente dell'AdSp del Mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino), Stefano Corsini, al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi e al sindaco della città ospitante, Filippo Nogarini.

Rossi, in particolare, esprimendo soddisfazione per la scelta della sede livornese, ha toccato rapidamente i temi brucianti dell'occupazione, con riferimento alla vicenda della Grandi Molini Italiani, degli investimenti operati sullo scalo piombinese e sulle opportunità connesse con la prospettiva della (speriamo) futura darsena Europa.

Il lavoro sono stati introdotti e condotti dal presidente di Ram, Antonio Cancian che ha posto appassionatamente l'accento sull'indispensabilità di fare sistema e di far convergere verso il settore portuale e logistico le migliori energie della nazione con lo scopo di stare al passo con la rapida trasformazione globale determinata dalla concentrazione sempre meno controllata dei flussi di traffico su nodi e corridoi internazionali e per avere la possibilità di fronteggiare i mutamenti legati alla non perfetta stabilità generale della politica e al prepotente irrompere sugli scenari di nuovi soggetti e di nuovissime tecnologie.

«Di fronte alle sfide crescenti - ha spiegato il presidente di Ram - servono risposte forti e decise e la prima potrà aversi già nel prossimo G7 dei Trasporti che si svolgerà a Cagliari a cui la giornata di oggi è senz'altro prodromica».

Secondo Cancian l'Europa deve fare rete al proprio interno e connettersi con l'esterno cercando di colmare il divario fra lo slancio che la Ue ha impresso al tema della progettualità e le risorse messe a disposizione a tale scopo.

Sul punto l'Italia, con il suo Piano strategico nazionale, è decisamente indirizzata verso un serio coordinamento per l'integrazione indirizzata al conseguimento di soluzioni condivise e di una progettazione sinergica sul modello delle realtà più avanzate del Nord Europa.

Nel concludere il suo dire, Cancian ha sostenuto l'opportunità di costituire un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una società di gestione del risparmio, identificata, magari, nella Cassa depositi e prestiti, per coordinare i finanziamenti a livello regionale, nazionale ed europeo.

Si tratta di un'ipotesi che Ram sta guardando con interesse in una visione più complessiva del sistema mediterraneo di cui le nuove quindici Autorità potrebbero e dovrebbero rappresentare il fulcro agendo come braccio operativo del ministro delle Infrastrutture e Trasporti, anche nell'ottica di programmare, in una visione più estesa, una valida gestione degli incentivi all'autotrasporto e, sopra tutto, all'intermodalità.

L'intervento chiaro e propositivo di Antonio Cancian è stato seguito dalla proiezione di un'intervista con l'esperto di geopolitica Lucio Caracciolo, impossibilitato ad essere presente, e dagli interventi specialistici di Olaf Merk, esperto di portualità e shipping, di Enrico Grassi, rappresentante della Corte dei Conti europea e di Herald Ruijters, direttore del comparto investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della Commissione europea.

- segue

Per Caracciolo occorre (tema ripreso poi dal ministro) coltivare e far rendere al massimo la nostra centralità nel Mediterraneo investendo in sicurezza e infrastrutture; l'Italia, insomma, deve lavorare seriamente ed efficacemente per intercettare i traffici sul fronte marittimo e sulle rotte del Nord scommettendo sulla creazione e il rafforzamento delle interconnessioni nazionali ed internazionali e sulla capacità di attrarre investimenti.

Dopo relazioni specialistiche e di squisito rigore tecnico di Merk, Grassi e Ruijters, è stata la volta dell'attesissimo intervento del ministro Delrio che, dopo aver ringraziato tutto l'amplissimo staff dei suoi collaboratori, a cominciare dal personale Guardia Costiera, per finire con il suo vice, Nencini, con Puija, Merlo e lo stesso Cancian, ha affermato l'assoluta necessità di porre il mare al centro della nostra politica di sviluppo, con tutto il potenziale economico e di progresso sociale che porta con sé.

«L'Italia - ha detto - è ciò che è perché si trova al centro del Mediterraneo, da cui è bagnata per più di tre quarti e a cui si devono la civiltà e la cultura di cui abbiamo ragione di essere orgogliosi.

La nostra posizione geografica è una risorsa antica ed unica che ci consente di configurarci come polo attrattivo delle merci, una posizione che dobbiamo far valere al massimo incrementando l'intermodalità e la logistica, continuando ad affinare la capacità di contenere i tempi delle operazioni doganali, in cui siamo già ai primissimi posti in Europa».

Secondo il ministro dobbiamo percorrere sempre più decisamente la strada degli investimenti all'interno dei porti e delle catene logistiche agendo in sintonia e collaborazione con le Regioni.

«Dobbiamo fare in modo che Genova e La Spezia siano davvero i porti di Milano e di Torino senza che le merci debbano prendere la via del Nord e, per far ciò, è necessario potenziare e rendere competitivi i grandi corridoi nazionali e transeuropei ampliando l'Alta velocità / capacità. E' già finanziata l'alta velocità per il Meridione ed è operativa la linea veloce fra Milano e Brescia mentre stiamo rispettando le scadenze riguardo all'Eurotav che dovrà collegare Genova con Rotterdam».

Delrio ha, infine, espresso fiducia nella pur perfettibile (come tutto ciò che è umano) riforma della legge 84/94 che sta muovendo i suoi primi passi, ha chiesto piena e leale collaborazione alle Autorità di Sistema e ha spiegato che occorre impegnarsi nel fare bene cose semplici per costruire, mattone dopo mattone, giorno dopo giorno, il sistema portuale del prossimo futuro per non perdere la grande occasione di trarre il massimo dalle immense potenzialità offerte del nostro mare e dall'invidiabile collocazione dell'Italia al centro del Mediterraneo.

Una rivoluzione che coinvolga anche la base

ROMA - C'è da augurarsi che il Forum sulla portualità e logistica che si tiene oggi a Livorno non sia solo un'occasione formale per il consueto elenco di programmi e progetti destinati ancora per molto a rimanere a metà del guado. Nell'intervento qui a fianco del presidente di Confetra Nereo Marucci si possono leggere obiettivi richiamati ai punti di forza dell'azione del ministero e di Ram, ma anche le preoccupazioni per alcuni dei

Antonio Fulvi
(segue in ultima pagina)

Una rivoluzione

ritardiche - complice la complessa articolazione del potere tra Stato e Regioni - potrebbero vanificare in tutto o in parte quanto oggi fatto.

Sul Forum, ci sono state prese di posizione di ogni tipo, in preparazione dell'evento: da quella di Antonio Cancian (RAM), che è di fatto il co-organizzatore della manifestazione, a quella del vicepresidente - e facente funzione di segretario generale - di Assiporti Francesco Palmiro Mariani (su "Economia & Lavoro" di QN di lunedì scorso) secondo il quale bisogna che escano dal Forum indicazioni concrete "sulle scelte infrastrutturali collegandosi finalmente al mercato" e non alle aspirazioni (o peggio) dei singoli potentati politici portuali. Si ribadisce che mentre in passato il MIT aveva solo compiti di vigilanza, "oggi ha una funzione di indirizzo nelle scelte". Tradotto: basta con un grande progetto di un grande o grandissimo terminal contornati ogni venti chilometri di costa, per di più chiedendo allo Stato di finanziarlo.

Una rivoluzione, certo: e come tutte le rivoluzioni, bisogna che non solo sia guidata dall'alto ma faccia presa anche in basso, nelle comunità portuali che oggi si ricordano nelle Autorità di sistema.

Oggi a Livorno sentiremo che cosa ci dirà il ministro Delrio, che s'è preso sulle spalle la riforma e ne sta registrando i passi avanti, ma scontando anche i ritardi. Di certo siamo a una svolta. Sperando che sia storica e non solo da cronache di zuffe di pollaio.

Dal secondo Forum sulla Logistica anteprima sul G7 italiano Trasporti

L'incidenza della riforma portuale sugli assetti trasportistici dell'Unione Europa - L'avvento della tecnologia e la "risorsa mare" - I regolamenti attuativi del "mare-bonus" e del "ferro-bonus"



Graziano Delrio



Antonio Cancian

ROMA - Si tiene 5 aprile presso il Terminal Crociere del porto di Livorno il "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT, sarà uno dei 3 side

(segue in ultima pagina)

Forum sulla Logistica

event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore - rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria - ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal ministro Delrio, si affaccia sullo scenario

internazionale, soggetto a un'altrettanto intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Dopo i saluti delle autorità locali, sarà Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo.

Una panoramica di scenario sulle sfide geopolitiche più urgenti nel mondo contemporaneo, con focus sull'Italia e le Nuove Vie della Seta, sarà delineata da Lucio Caracciolo, direttore di Limes.

A seguire, la discussione si concentrerà su portualità e logistica, definendo i trend di innovazione e le strategie di crescita globale con gli interventi di Olaf Merk, esperto di Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF)

presso l'Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), che presenterà le sfide per il sistema, ed Enrico Grassi, auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione, che illustrerà i recenti orientamenti della Corte dei Conti comunitaria utili ad accrescere l'efficacia degli investimenti negli scali italiani.

Ultimo intervento della mattinata sarà quello di Herald Ruijters, direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea, che presenterà opportunità e sfide per il sistema portuale e logistico della Penisola nell'ambito delle politiche di trasporto dell'Unione Europea, con uno sguardo al periodo di programmazione 2021-2027.

Sarà il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio a delineare le conclusioni della discussione e a definire il piano programmatico del Forum

di Livorno, secondo passo di un percorso permanente di confronto strutturato per gli operatori di portualità e logistica mirato allo sviluppo di uno dei grandi asset della competitività dell'intero Paese e della sua economia: la risorsa mare.

Il pomeriggio sarà strutturato come un vero e proprio workshop, al quale si parteciperà su invito, ed incentrato sui provvedimenti adottati nell'ultimo anno in attuazione proprio del PNSPL. Avremo quindi diversi discussioni e diversi temi, tra gli altri: l'avvio della Piattaforma Logistica Nazionale, la nuova normativa su scavi e dragaggi, le nuove regole di programmazione e pianificazione delle opere in ambito portuale, le nuove Linee Guida per la redazione dei PRG di Sistema Portuale, i regolamenti attuativi di marebonus e ferrobonus, l'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale Unionale.

Il tutto si svolgerà dalle ore 15 alle ore 18, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia (Porto di Livorno).

Da Confetra: volontà costruttiva e cantiere "a rete"



Nereo Marcucci

ROMA - Le modalità organizzative scelte per il 2° Forum voluto dal Ministero dei trasporti e delle Infrastrutture che si svolgerà a Livorno oggi 5 aprile ci permetteranno di apprezzare un quadro realistico del contesto nazionale ed europeo e - nel pomeriggio - consentiranno di fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori di uno tra i diversi "cantieri" aperti due anni fa.

Un cantiere che è un working in progress di natura sistemica che in primo luogo ha chiesto coesione e condivisione tra le componenti pubbliche e private nella costruzione di strumenti finalizzati al possibile sviluppo dell'economia nazionale.

Il cantiere è aperto necessariamente fino a Bruxelles dove il nostro Paese è oggi in grado di difendere gli interessi nazionali intervenendo appropriatamente su temi vitali perché suscettibili di distorcere la competizione tra i diversi sistemi logistico/portuali nazionali.

Per funzionare nell'interesse di tutti il "cantiere a rete" deve incontrare nel Paese la volontà

Nereo Marcucci
(presidente Confetra)
(segue in ultima pagina)

Volontà costruttiva

costruttiva di molti attori.

Constato, senza voler fare graduatorie, che così è stato con l'Agenzia delle Dogane per l'applicazione intelligente delle nuove regole doganali comunitarie per la difesa dei depositi IVA; e con il comando generale delle Capitanerie di Porto a proposito dell'introduzione della dichiarazione obbligatoria del peso dei contenitori, con le parti sociali per gestire le gravi crisi di Taranto e Gioia Tauro.

I temi strategici dei quali abbiamo abbondantemente discusso in

questi anni saranno trattati nei 7 slot previsti dal programma. Mi limito quindi a constatare che nel 2016 siamo saliti nel ranking dei Paesi con controlli doganali efficienti e veloci; che è cresciuto il numero di teus movimentati; ed è cresciuta la quota di mercato nello short sea shipping. Credo si tratti per la prima volta della "riconquista" di quote di mercato scippateci da altri Paesi comunitari.

Restano aperti problemi pesanti ereditati e nuovi. Il più importante riguarda l'allargamento della condivisione degli obiettivi del cantiere.

Il bilanciamento dei poteri sia elettivi che burocratici è sale della democrazia; ma chi li esercita - mi

chiedo - può esprimere il proprio ruolo in tempi ragionevoli e con la necessaria specializzazione e competenza?

Temo che se così non fosse la "cura del ferro" potrebbe abortire anche nel 2017; e che il completamento del Gottardo rischierebbe di essere più una opportunità per scendere dal Nord Europa a Milano piuttosto che per salire dai porti tirrenici attraverso Milano verso il Centro Europa.

La certezza delle decisioni dei Comitati di gestione delle Autorità di sistema portuale potrebbe essere oggetto di continui ricorsi a causa della partecipazione di soggetti che non corrispondono alle norme.

Infine la regolamentazione delle concessioni è in discussione da otto

mesi ma, nel frattempo si sovrappone un ulteriore quinto livello di regolazione. Tutti temi sui quali occorre riflettere, ma anche trovare coesione e volontà comune per risolverli.

Livorno: si è aperto stamane il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Si è aperto stamane nella città toscana il “2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica – Portualità, trasporto marittimo, logistica: l’Italia che cambia nel mondo che cambia”, alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L’evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo in house con il MIT, sarà uno dei side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle nuove Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale.

L’evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a una intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l’avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Al via il 2° Forum Nazionale Portualità e Logistica a Livorno

LIVORNO- Al via stamani, al Terminal Crociere del Porto il “**2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica - Portualità, trasporto marittimo, logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia**”, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e di interlocutori nazionali e internazionali tra istituzioni e operatori del settore. L'evento, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), società che collabora come organismo *in house* con il MIT, sarà uno dei *side event* preparatori della prossima Riunione ministeriale della presidenza Italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari. In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, il 2° Forum guiderà i protagonisti del settore – rappresentanti delle nuove Autorità di Sistema Portuale, di interporti, di associazioni di categoria – ad allargare la prospettiva in scala internazionale. L'evento vuole analizzare il volto con cui il sistema portuale e logistico italiano, impegnato in un profondo cambiamento grazie alla riforma avviata dal Ministro Delrio, si affaccia sullo scenario internazionale, soggetto a una intensa trasformazione per le spinte impresse da diversi fattori: l'avvento di nuove tecnologie, le alleanze tra grandi operatori e altre sfide a livello globale.

Interverranno:

- Antonio **Cancian**, Presidente e Amministratore Delegato di Rete Autostrade Mediterranee;
- Lucio **Caracciolo**, direttore di Limes;
- Olaf **Merk**, Esperto di Portualità e Shipping dell'International Transport Forum (ITF) presso l'Organization for Economic Co-operation and Development (OECD);
- Enrico **Grassi**, Auditor presso la Corte dei Conti Europea - Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione;
- Herald **Ruijters**, Direttore per il settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della DG Move della Commissione Europea.

Le conclusioni sono affidate al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano **Delrio**.

Italia, la Blue Economy raddoppia la ricchezza



L'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali marittimi nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del **"2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica"** svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Alla presenza del ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente AdSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarini, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

- segue

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infostrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità».

«Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno. Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa».

Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità».

L'Informatore Navale

Forum Portualita' Livorno:GIACHINO (F.I.):I porti sono la fabbrica del lavoro del 21° Secolo.Sbloccare lo Sportello Unico dei Controlli e la Nuova Diga al Porto di Genova

Forum Portualita' Livorno : Livorno, 5 aprile 2017 – Dalle relazioni degli esperti internazionali appare chiaro che anche il mondo dello shipping viaggia ad una velocità superiore al sistema della portualita' e della logistica italiana che pure è uno dei pochissimi settori ad aver recuperato i livelli di traffici del precrisi. Il sistema della portualita e della logistica può dare un contributo importante a aumentare la crescita della nostra economia perché vorrei ricordare a tutti che oggi l'Italia ha un PIL inferiore di 8 punti a quello del 2007 e ha una disoccupazione superiore del 30% a quella del 2011. Occorre pertanto far decollare la Riforma dei porti e sbloccare 1)- Lo sportello unico dei controlli , misura a costo zero ma importantissima per la concorrenza con i porti del Nord Europa; 2)- Accelerare gli investimenti strategici a partire da quello della Nuova Diga Foranea per Genova, il più importante porto italiano e l'unico in grado di recuperare i 600-800.000 container diretti all'Italia ma che scelgono di sbarcare a Anversa o Rotterdam causandoci una importante perdita di lavoro e di tasse portuali e IVA. Senza la nuova Diga Genova rischia di essere tagliata fuori dai nuovi traffici. Così l'ex Sottosegretario ai trasporti e attuale responsabile nazionale,trasporti di Forza Italia Mino GIACHINO interpellato a margine dei lavori del Forum della Portualita' in corso a Livorno. Mino Giachino ex sottosegretario ai Trasporti e presidente di Saimare Martedì 11.4 ore 14.30 CONSULTA TRASPORTI E LOGISTICA di Forza Italia Nella sala della sede in Via IN LUCINA 17 ore 14.30

L'economia del mare muove il Paese: ogni euro prodotto dalla "Blue economy" ne genera 1,9 sul resto dell'economia Il futuro del sistema portuale e logistico al "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi a Livorno

Livorno, 5 aprile 2017 – Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro. L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore. Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare. Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarin, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea. Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come «le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie.

-segue

In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una “economia dei flussi” e in una nuova “geografia funzionale” connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità». «Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall’Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l’importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l’esterno. Ma se l’Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l’Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell’ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un’azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa». Il Presidente Cancian ha poi concluso: «Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L’impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all’autotrasporto e all’intermodalità».

Logistica e infrastrutture: il presidente della Regione Toscana Rossi chiede nuovi investimenti

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Nuovi investimenti nella logistica e nelle infrastrutture in Toscana. È quanto ha chiesto il presidente Enrico Rossi nel corso del suo intervento al secondo Forum nazionale sulla portualità e la logistica che si è tenuto al Terminal crociere del porto di Livorno e che è stato concluso dall'intervento del ministro dei trasporti Graziano Delrio.

“Non c'è un altro caso in Italia – ha detto Enrico Rossi – di una Regione che abbia investito quasi 700 milioni di euro nella sua portualità. Così facendo abbiamo prodotto una svolta, sia a Piombino, che ha avuto una straordinaria trasformazione, che a Livorno, su cui continuiamo ad intervenire. È per questo che chiedo al ministro Delrio che si facciano gli investimenti necessari a fare del polo Livorno-Piombino una grande infrastruttura competitiva a livello europeo”.

Tra questi Rossi ha richiamato il già realizzato collegamento ferroviario diretto tra porto e rete nazionale “che sta già dando ottimi risultati”, i lavori “che inizieranno entro il 2017 per realizzare lo scavalco ferroviario” che collegherà direttamente il porto con le aree retrostanti, così come quelli per la realizzazione della Darsena Europa, rispetto alla quale ha detto di mettere una condizione per l'utilizzo dei 250 milioni della Regione, quella di realizzare una palificazione adeguata a permettere un escavo fino a 20 metri, capace di far attraccare le grandi navi.

“Ho apprezzato – ha precisato il presidente Rossi – l'attenzione con cui il ministro guarda alla costa toscana, ma non possiamo non affrontare l'altra grande questione, quella della Tirrenica. Dobbiamo realizzare un sottocorridoio tirrenico da Milano a Roma e fare in modo che, pur nel rispetto dell'ambiente, abbia quattro corsie. Sto insistendo su questo punto dal 2010 e spero sia arrivata la possibilità di fare qualcosa al riguardo. So che il ministro ci sta lavorando e che presto avremo positive notizie al riguardo”.

Rossi si è anche detto convinto che “per dare un futuro a Piombino sia necessario un collegamento viario diretto tra la città e la rete autostradale nazionale, ed è anche su questo punto che vorremmo realizzare un'intesa con il Governo, compatibilmente con le risorse finanziarie a disposizione”.

Quanto alla sinergia tra i porti di Carrara e La Spezia, il presidente ha detto di essere sereno “perché questa scelta porterà cose positive per Carrara soprattutto se realizzeremo le opere già discusse e rispetto alle quali c'è stato l'impegno del viceministro Riccardo Nencini”.

Rossi ha ringraziato infine le autorità portuali uscenti di Piombino, Luciano Guerrieri e di Livorno, Giuliano Gallanti, che hanno lavorato per farci arrivare a questo punto e ha fatto i migliori auguri alla neo autorità, Stefano Corsini, “che sta lavorando in perfetta sintonia con il territorio, per giungere ai quei risultati che tutti attendiamo”.

2° Forum della Portualità e della Logistica: Camanzi (ART), nostro compito è garantire accesso equo a infrastrutture

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – “La buona regolazione economica è parte significativa della legge di riforma della portualità ed è compito dell’ART realizzarla”. Lo ha dichiarato il Presidente dell’Autorità di regolazione dei trasporti, Andrea Camanzi, a margine dei lavori del 2° Forum Nazionale della Portualità e della Logistica, in corso oggi a Livorno.

“Anche nei porti, come nelle ferrovie, gli aeroporti e le autostrade – ha aggiunto Camanzi – compito dell’Autorità è garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi. Una regolazione economica coerente per tutte le modalità di trasporto facilita la creazione di valore lungo tutta la catena dell’economia portuale e la rende più competitiva in Europa e nel mondo”.

“Le Autorità di sistema portuale – ha concluso il Presidente – avranno così a disposizione un quadro di regolazione ispirato ai principi della efficienza economica delle gestioni e alla integrazione intermodale, che caratterizzano i lavori dell’ART”.

Porti: Forum nazionale, Italia leader Mediterraneo blu economy

Con 480 milioni di tonnellate di merci transitate scale nazionali



(ANSA) - LIVORNO, 5 APR - L'Italia, con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali, è leader nell'area del Mediterraneo nel settore della blue economy: ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. Sono i dati diffusi oggi al secondo Forum nazionale su portualità e logistica svoltosi a Livorno organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei trasporti con Rete autostrade mediterranee e al quale ha partecipato anche il ministro Graziano Delrio.

Antonio Cancian, presidente di Rete autostrade mediterranee, ha sottolineato che "oggi qui istituzioni e operatori nazionali dell'economia del mare costruiscono il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale impressionante, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie". Le prime risposte, ha aggiunto, "potranno venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, ma la risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno". Intanto, ha detto Cancian, "l'Italia è all'avanguardia in termini progettuali con il Piano strategico nazionale che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione: ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal ministero, soluzioni condivise con un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa". Cancian ha infine proposto che "Cassa Depositi e Prestiti potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola".

(ANSA).

Porti: Delrio, il paese rifletta sulla centralità dell'Italia sul Mediterraneo

Il ministro al Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno



(ANSA) - LIVORNO, 5 APR - "Tutto il Paese deve sviluppare una profonda riflessione sulla centralità che l'Italia deve avere sul Mediterraneo. Dai temi dell'immigrazione, che in questo momento preoccupano i nostri cittadini, alle opportunità di sviluppo che ci offre il sistema della logistica, l'Italia deve riuscire a trasformare il suo particolarismo in una risorsa e non in una condanna". Lo ha detto il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, intervenendo al secondo Forum nazionale su portualità e logistica di Livorno. "Sono reduce - ha aggiunto - da una serie di viaggi in Iran, Vietnam, Cina e Giappone proprio per promuovere la centralità del Paese come grande molo del Mediterraneo e come porta d'accesso all'Europa. Le sfide che abbiamo davanti dunque non sono quelle tra i porti di Livorno e Piombino, ma anzi fare sistema e riuscire a competere nella sfida tra la sponda nord e la sponda sud dell'Atlantico. E' per questo che abbiamo aperto un tavolo al ministero sulla logistica insieme alle Regioni". (ANSA).

Cancian (Ram): «Portualità e logistica, un fondo con Cassa depositi e prestiti»

LIVORNO. Ha difeso la riforma della governance dei porti dagli attacchi («È un periodo di rodaggio: a noi piace, ma può essere modificata») e ha citato lo scalo di Taranto come esempio: «In due anni abbiamo investito 240 milioni. Stiamo costruendo la casa della portualità». Il ministro Graziano Delrio ha partecipato ieri al secondo forum della portualità organizzato da Ram. E proprio il presidente di Rete Autostrade Mediterranee ha lanciato l'idea di «un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una Sgr - a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti - che potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema italiano. L'impegno di Ram - continua Cancian percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico -economica di progetti europei e territoriali».

L'economia del mare muove il Paese. Cancian (RAM), interconnettersi per affrontare le sfide globali

(FERPRESS) – Livorno, 5 APR – Blue economy, l'Italia è leader nell'area del Mediterraneo con 480 milioni di tonnellate di merci transitate dagli scali nazionali. Nel 2016 il Paese ha prodotto oltre 50 miliardi di euro di import-export, superando gli altri stati dell'area. L'Italia, inoltre, è il primo Paese al mondo per il segmento Ro-Ro (Roll on Roll off, trasporto autoveicoli e automezzi gommati), con 93,6 milioni di tonnellate trasportate. Le imprese del settore sono 160mila e occupano un milione di addetti. Le sole imprese italiane appartenenti al settore movimentazione merci e passeggeri nel 2015 hanno prodotto 7,7 miliardi di euro.

L'importanza dell'economia del mare è stata oggi al centro del "2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica" svoltosi oggi al Terminal Crociere del Porto di Livorno. Il Forum, organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee (RAM), ha visto la partecipazione di più di 350 istituzioni e operatori del settore.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RAM, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Alla presenza del Ministro alle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, che ha chiuso i lavori, ne hanno discusso Stefano Corsini, presidente ADSP Mar Tirreno Settentrionale; Enrico Rossi, presidente della Regione Toscana; Filippo Nogarin, sindaco di Livorno; Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di RAM; Olaf Merk, esperto di portualità e shipping ITF presso l'OECD; Enrico Grassi, Auditor Corte dei Conti europea; Herald Ruijters, Capo Unità DG MOVE Trans-European Transport Network; Lucio Caracciolo, direttore di Limes, è intervenuto con un video messaggio sulla situazione geo-politica dell'area mediterranea.

Antonio Cancian, presidente di RAM, ha aperto i lavori della mattinata sottolineando come "le istituzioni e gli operatori nazionali dell'economia del mare si sono incontrati a Livorno per costruire il futuro: il settore portuale e logistico deve fare sistema per tenere il passo di una trasformazione globale dai ritmi impressionanti, dettata dalla concentrazione di flussi su nodi e corridoi, instabilità politiche, dall'avvento di e-commerce e nuove tecnologie. In un mondo in cui tutto è iperconnesso in una "economia dei flussi" e in una nuova "geografia funzionale" connettività e supply chain sono determinanti: per uno Stato la connessione ai grandi flussi significa più infrastrutture e infrastrutture, più crescita, più stabilità".

"Di fronte a queste sfide serve una risposta forte – ha continuato Cancian – La prima risposta può già venire dal prossimo G7 Trasporti di Cagliari, di cui questo Forum è side event. La risposta forte però è attesa dall'Europa che, di fronte a questa trasformazione, deve riscoprire l'importanza di fare rete al suo interno e connettersi con l'esterno.

- segue

Ma se l'Europa ha dato forte slancio al tema della progettualità, meno è stato fatto dal punto di vista delle risorse. Su questo l'Italia ha una risposta nel Piano Strategico Nazionale, che spinge fortemente a ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, e dunque razionalizzazione. Ora tocca al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli avviati dal Ministero, soluzioni condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa".

Il Presidente Cancian ha poi concluso: "Un Fondo per la portualità e la logistica gestito da una SGR – a mio avviso Cassa Depositi e Prestiti – potrebbe coordinare e intercettare opportunità di finanziamento a livello regionale, nazionale, europeo per lo sviluppo del sistema della Penisola. L'impegno di RAM percorre questa direzione adoperandosi, come partner strategico per la definizione della fattibilità tecnico-economica di progetti europei e territoriali inquadrati in una vision complessiva del Mediterraneo, come ente propulsore, attraverso le 15 Autorità di Sistema Portuale, di una progettualità di valore e sostenibile dal punto di vista tecnico-economico, sociale e ambientale e come braccio operativo del MIT per la gestione degli incentivi all'autotrasporto e all'intermodalità".

Conftrasporto: Uggè a Camanzi, non tenti di attribuirsi compiti non previsti per il Garante

(FERPRESS) – Roma, 5 APR – Riforma dei porti: sulle dichiarazioni rilasciate oggi dal presidente dell'Autorità di regolazione dei Trasporti Andrea Camanzi – a margine del Forum nazionale della Portualità – interviene attraverso una nota Paolo Uggè, a capo di Conftrasporto e vice presidente di Confcommercio.

“Tra le affermazioni rese oggi a Livorno da Camanzi – spiega Uggè – registro che sarebbe ‘compito dell’Authority realizzare la riforma dei porti per garantire un accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture e ai servizi, al fine di una regolazione coerente per tutte le modalità di trasporto’. Auspico – prosegue il presidente di Conftrasporto – che il tentativo da parte di Andrea Camanzi di attribuirsi compiti non contemplati per l’Autorità di cui è a capo non sia un modo per supportare la richiesta di quest’ultima di assoggettare a contributo settori per i quali la legge non prevede tale obbligo”.

Il riferimento è al contributo annuale del 6 per mille chiesto alle imprese di autotrasporto dal garante per il suo funzionamento, e alla relativa delibera, che fissa la soglia di fatturato minimo assoggettato al contributo a 5 milioni di euro contro i 30 milioni di un anno fa.

“Il presidente Camanzi sa benissimo che contro questo provvedimento esistono procedure pendenti al Tar e che si è in attesa del pronunciamento della Corte Costituzionale”, conclude Uggè.

Intervista al presidente «Ram» Antonio Cancian Il Sistema portuale deve fare rete la parola chiave è interconnettere

LIVORNO - Alla vigilia del "2° Forum nazionale sulla portualità e la logistica", che si terrà domani al terminal crociere del porto di Livorno, abbiamo intervistato il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

«Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese (continua in ultima pagina)



Al centro il presidente di Ram Antonio Cancian

Sistema portuale

se possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione. Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a "fare rete", parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Arabico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

Il Sistema Mare Italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del canale di Suez, la "Nuova Via della Seta", l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il gigantismo navale, l'Internet delle Cose verso la digitalizzazione della catena logistica. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per uscire vincente

da queste sfide?

«Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità - con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza - sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione del Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banca all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riapra come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unimcamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale - e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di svi-

luppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale».

La Nuova Via della Seta che collegherà la Cina all'Europa è un grandioso obiettivo per realizzare il quale la Cina ha stanziato 1,4 trilioni di dollari da investire nei prossimi decenni (di cui 40 miliardi già raccolti). Qual è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità?

«Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro Paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A Maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra Ue e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi».

C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo? Il Gottardo sta diventando una via di penetrazione dei nostri mercati da parte dei porti del Northern Range e Milano continua a essere il porto di Rotterdam?

«La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud - dai porti della nostra Penisola - a nord. Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contigibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti,

devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale».

La strategia Ue in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete Ten-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del mare rappresentano la dimensione marittima. Ram nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo per sostenere l'iniziativa Autostrade del mare. Quali passi concreti sono stati fatti per migliorare il trasporto nell'Europa meridionale?

«Ram segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Mediterraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come Mit alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia - Italia - Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione. Altre due iniziative MoS che Ram ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questa Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna - Livorno - Palermo - Tunisi e Livorno - Alessandria d'Egitto.

La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne conseguono sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio».

In Italia il 56,5% della merce è

trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo?».

«L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il ministro ha a cuore non solo la "cura dell'acqua", ma anche, in riferimento all'intermodalità, la "cura del ferro", e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi. Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobonus, siamo pronti a partire con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi "in campo europeo", con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale Ram ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta Cef: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una "cura dell'acqua" - incentivi il trasporto marittimo e fluviale».

Parliamo di un tema a lei caro: quello delle risorse. Un mese fa 50 economisti italiani hanno inviato al Mit un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi ope-

re infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustificano il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

«La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti. Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP».

Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema Paese non si va avanti. Come se ne esce?

«La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e "incrociare" fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il "re-

galo", a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori, pubblici o privati che siano, di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. Ram in questo caso stimola e supporta il territorio per avviare società di progetto attraverso new co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto a gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come Bei, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo P-BI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker».

Il partenariato pubblico-privato in Italia è una via sempre percorribile?

«Certo, non è solo percorribile, ma anche necessario per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti».

Livorno: domani la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica



(FERPRESS) – Roma, 4 APR – Si terrà domani a Livorno la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, il Forum ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Dando seguito alla prima edizione (Bari, 2016), nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del PSNPL, il 2° Forum sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

Il 2° Forum costituirà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti (Cagliari, 21-22 giugno 2017) di cui ne avrà il patrocinio.

Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle linee guida dettate dall'Unione in materia di Aiuti di Stato e di accesso ai Servizi Portuali nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity.

Chiuderà i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio. Appuntamento dunque a Livorno il 5 aprile presso il Terminal Crociere del Porto di Livorno.

Livorno: Il 2°Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Livorno, 4 marzo 2017 - Per domani, a partire dalle ore 10.00, si terrà a Livorno Il 2°Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, che fa il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento.

A partire da domani, alle ore 10.00, sarà possibile guardare direttamente lo streaming del convegno andando sul sito istituzionale dell'Ente: www.porto.livorno.it

L'intervista al presidente di RAM, Antonio Cancian. Dal Forum deve emergere l'invito al sistema a fare rete

Occorre interconnettere i paesi del Mediterraneo

In occasione del secondo forum nazionale sulla Portualità e la Logistica, che si terrà dopodomani a Livorno, abbiamo intervistato per la rivista a cura dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Port News, il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, il 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica. Quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

R. - Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra Penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a 'fare rete'; parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Persico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

D. - Il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del Canale di Suez, la Nuova Via della Seta, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale e l'Internet delle Cose. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per

uscire vincente da queste sfide?

R. - Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità - con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza - sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione dei Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale - e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di sviluppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale.

D. - La 'Nuova Via della Seta' che collegherà la Cina all'Europa sarà uno dei più grandi ponti tra Oriente e Occidente. Qual è l'alleggerimento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità? Ulteriore domanda (o provocazione): si tratta di una vera opportunità per l'Italia?

R. - Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il Ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra EU e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi.

D. - C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo?

R. - La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud - dai porti della nostra Penisola - a nord.

-segue

Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti, devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale.

D. - La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima. RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo (Union for the Mediterranean - UfM) per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare. Quali passi concreti sono stati fatti in direzione del miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritiana e Tunisia)?

R. - RAM segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Mediterraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come MIT alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia-Italia-Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione.

Altre due iniziative MoS che RAM ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna-Livorno-Palermo-Tunisi e Livorno-Alessandria D'Egitto.

La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio.

R. - In Italia il 56,5% della merce è trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione Europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo? Che partita può giocare l'Italia?

R. - L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il Ministro ha a cuore non solo la 'cura dell'acqua', ma anche, in riferimento all'intermodalità, la 'cura del ferro', e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi.

Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobbonus, siamo pronti a partire con le nuove formule di Marebonus e Ferrobbonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa.. della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

-segue

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi 'in campo europeo', con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale RAM ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta CEF: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una 'cura dell'acqua' - incentivi il trasporto marittimo e fluviale.

D. - Parliamo di un tema a lei caro: quelle delle risorse. Un mese fa cinquanta economisti italiani hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustifichino il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

R. - La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema Portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti.

Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP.

D. - Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema paese non si va avanti. Come se ne esce?

R. - La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e 'incrociare' fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il 'regalo', a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori - pubblici o privati che siano - di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. RAM in questo caso stimola e supporta il territorio per avviare società di progetto attraverso new.co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle

-segue

opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto a gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come BEI, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo PBI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker.

D. - Il Partenariato Pubblico-Privato in Italia è una via sempre percorribile?

Certo, non è solo percorribile ma anche necessaria per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti.

A Livorno il secondo Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Livorno - L'appuntamento annuale è promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee.

Livorno - Il prossimo 5 aprile si terrà a Livorno il secondo **Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica**, appuntamento annuale promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e da Rete Autostrade Mediterranee Spa. Per l'occasione Port News, rivista a cura dell'Autorità di Sistema dell'Alto Tirreno, ha intervistato il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Dal Forum deve emergere l'invito al sistema a fare rete Occorre interconnettere i paesi del Mediterraneo



In occasione del secondo forum nazionale sulla Portualità e la Logistica, che si terrà il 5 aprile a Livorno, abbiamo intervistato per la rivista a cura dell'Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Tirreno, Port News, il presidente di Ram, Antonio Cancian.

Presidente, il 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica. Quali sono i traguardi che vi siete prefissati di raggiungere con questo evento? E perché avete deciso di promuoverlo a Livorno?

Dopo Bari, nel 2016 sede del 1° Forum, quest'anno "capitale per un giorno" di portualità e logistica sarà Livorno, uno dei più importanti scali della nostra Penisola e dell'intero Mediterraneo. Il Forum di Livorno sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove

sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Dal Forum deve emergere, forte e chiaro, l'invito al sistema a 'fare rete'; parola chiave dei lavori sarà "interconnettere", con reti e progetti, da intendere in maniera duale, all'interno e all'esterno. Sia sotto il profilo europeo che livello nazionale, questo significa collegando all'interno Stati e Regioni e collegando all'esterno l'Europa, e l'Italia in particolare, con il resto del mondo.

Il nostro obiettivo sul Mediterraneo è interconnettere i Paesi che si affacciano fra questo mare, ma anche collegare il Mediterraneo stesso con altri centri economici in evoluzione. Penso, in particolare, ai Paesi in via di sviluppo, al Mar Nero, al Mar Caspio, al Golfo Persico e, di più, a Cuba, che ha visto la recente apertura al mercato. Per chi opera nel settore dei trasporti e della logistica, fare rete è uno strumento imprescindibile per la crescita.

Il Sistema Mare italiano si trova ad affrontare importanti sfide europee e mondiali: il raddoppio del Canale di Suez, la Nuova Via della Seta, l'apertura del tunnel ferroviario del San Gottardo, il fenomeno del gigantismo navale e l'Internet delle Cose. Qual è la prospettiva di visione che deve avere l'Italia per uscire vincente da queste sfide?

Per uscire vincente dalle sfide che giungono dal contesto internazionale, l'Italia deve mettere in atto

una progettazione integrata, sia dal punto di vista della territorialità – con i luoghi e i Paesi, come detto in precedenza – sia dal punto di vista economico-finanziario, attraverso il blending di diverse forme di finanziamento che tengano conto di grant, loan e guarantees disponibili, per la definizione dei Business Plan dei progetti. Altro requisito è la sostenibilità del progetto, dal punto di vista tecnico-economico, finanziario, sociale.

Inoltre, per rispondere a queste sfide il nostro Paese deve mettere in atto politiche di sistema, per uno sviluppo infrastrutturale che comprenda ogni elemento, dalla banchina all'entroterra. In tal modo sarà possibile che l'Italia si riaffermi come un bacino fondamentale dei traffici marittimi, la naturale piattaforma logistica e nodo centrale per i traffici da e per l'Europa.

Il mare è tra i più importanti asset del capitale del Paese: secondo Unioncamere, nel 2015 la produzione delle attività legate all'economia del mare è arrivata a quasi 43 miliardi di euro di valore aggiunto prodotto, pari al 3,5% del totale dell'economia nazionale – e per questo è necessario comprenderne appieno e valorizzarne le potenzialità di sviluppo socio-economico. Penso, in particolare, al Mezzogiorno, per cui questo settore è particolarmente rilevante come driver per lo sviluppo economico e occupazionale.

La 'Nuova Via della Seta' che collegherà la Cina all'Europa sarà uno dei più grandi ponti

tra Oriente e Occidente. Qual'è l'atteggiamento che l'Italia deve avere nei confronti di questa nuova opportunità? Ulteriore domanda (o provocazione): si tratta di una vera opportunità per l'Italia?

Nell'ambito della Nuova Via della Seta, come sostiene il Ministro, l'Italia deve candidarsi a essere porta di ingresso e di uscita per l'Europa e "cerniera tra Europa occidentale e orientale". Il nostro paese è una grande piattaforma logistica naturale nel Mediterraneo: in tale cornice, i nostri porti possono offrire alla Cina l'attuazione della strategia "One Belt One Road" sia sul versante marittimo sia su quello ferroviario.

A maggio ci sarà in Italia una conferenza sul tema connettività tra EU e Cina che sarà l'occasione anche per discutere delle prospettive future.

Questo è un obiettivo che deve essere agganciato, perché il sistema della portualità e della logistica continui a far parte delle supply chain, da cui non possiamo restare esclusi.

C'è chi, come il professor Sergio Bologna, ritiene che i porti italiani non potranno che porsi in posizione "ancillare rispetto agli scali concorrenti del Nord Europa". Come a dire: inutile pensare di fargli concorrenza. Lei che idea si è fatta a tal riguardo?

La vera sfida da vincere, per non restare in posizione ancillare, è invertire la rotta delle merci lungo i corridoi verticali, in particolare il corridoio Genova-Rotterdam: non più un flusso da nord a sud, ma un flusso da sud – dai porti della nostra Penisola – a nord.

Detto questo, dico anche che chi saprà sfruttare al meglio il Gottardo avrà vinto la partita della portualità e logistica europea. Se infatti è vero che il Gottardo potrebbe rappresentare l'infrastruttura "privilegiata" per il rafforzamento della catchment area meridionale dei porti del Northern Range, al tempo stesso tale infrastruttura costituirà un corridoio essenziale per l'allargamento della nostra area contendibile. In tal senso, il Gottardo esattamente come il Brennero o la Torino-Lione saranno strumenti di penetrazione fondamentale verso i mercati di riferimento dei nostri porti gateway. Tali strumenti, da soli non sufficienti, devono essere accompagnati da interventi tesi a efficientare i nostri scali tra cui, in primis, il miglioramento delle connessioni ultimo miglio e dell'accessibilità marittima, e migliorare dunque l'offerta, in generale.

La strategia dell'UE in materia dei trasporti si incentra soprattutto sull'implementazione della Rete TEN-T e su altre priorità orizzontali di cui le Autostrade del Mare rappresentano la dimensione marittima. RAM nel 2015 ha avviato una concreta partnership e collaborazione con l'Unione per il Mediterraneo (Union for the Mediterranean - UfM) per sostenere l'iniziativa Autostrade del Mare. Quali passi concreti sono stati fatti in direzione del miglioramento delle condizioni di trasporto nell'EU Meridionale (Spagna, Italia, Francia, Malta e Portogallo) e del Maghreb (Algeria, Libia, Mauritania e Tunisia)?

RAM segue con attenzione l'iniziativa dell'Unione per il Medi-

terraneo (UfM/MoS) sin dal suo avvio. Abbiamo sostenuto come MIT alcuni progetti, tra cui quello più significativo riguarda la MoS Turchia-Italia-Tunisia, che vede il coinvolgimento dei porti pugliesi, e che ha ricevuto il label da parte dei 43 Paesi aderenti durante le riunioni dei Senior Officials a Barcellona (Novembre 2016), per i quali deve essere costruito il financial framework volto a individuare le risorse finanziarie per garantirne la realizzazione.

Altre due iniziative MoS che RAM ha seguito e sostenuto, che sono in attesa di ricevere il label UfM e toccano proprio il porto ospite di questo Forum, riguardano rispettivamente i collegamenti Interporto di Bologna-Livorno-Palermo-Tunisi e Livorno-Alessandria D'Egitto. La conoscenza dei progetti e degli attori che operano sul Mediterraneo e la sinergia che ne consegue sono fondamentali, e questo ne è un tipico esempio.

In Italia il 56,5% della merce è trasportato su strada, mentre la media europea è del 45%. La Commissione Europea impone che entro il 2030 il 30% del trasporto merci su gomma passi ad altri modi di trasporto come la ferrovia e le vie navigabili interne; entro il 2050 più del 50%. Ce la faremo? Che partita può giocare l'Italia?

L'Italia è già in partita e ce la può fare. Il Ministro ha a cuore non solo la 'cura dell'acqua', ma anche, in riferimento all'intermodalità, la 'cura del ferro', e con gli investimenti in corso siamo già in forte recupero rispetto agli obiettivi.

Forti dell'esperienza maturata con gli incentivi Ecobonus e Ferrobbonus, siamo pronti a partire

con le nuove formule di Marebonus e Ferrobonus per il sostegno dell'intermodalità: entrambi gli incentivi hanno avuto il via libera della Commissione Europea alla fine del 2016 e si è in attesa della pubblicazione dei decreti attuativi sulla Gazzetta Ufficiale.

I risultati attesi sono significativi: secondo una stima prudenziale il solo Marebonus sottrarrà dalla rete stradale ogni anno un target di unità di carico equivalenti a oltre 800.000 camion.

Tutto questo in attesa che la partita si giochi 'in campo europeo', con l'introduzione di un Eurobonus, per la quale RAM ha presentato insieme ad altri Paesi europei del Mediterraneo una proposta CEF: il Mediterraneo è un mare europeo, ed è giusto che anche l'Europa - se vuole una 'cura dell'acqua' - incentivi il trasporto marittimo e fluviale.

Parliamo di un tema a lei caro: quelle delle risorse. Un mese fa 50 economisti italiani hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti un appello volto a sensibilizzare il Governo sulla necessità di sostenere la programmazione e la realizzazione di grandi opere infrastrutturali con rigorose analisi tecnico-economiche che giustificano il sacrificio di risorse pubbliche necessario. Ritiene che, sul lato portuale, la riforma della 84/94 superi questo problema?

La riforma della 84/94, introducendo il concetto di Sistema Portuale e razionalizzando a 15 Autorità di Sistema Portuale, spinge fortemente e ragionare in ottica di coordinamento e integrazione, evitando lo spreco di risorse. La palla ora passa al territorio, che dovrebbe avere

lungimiranza per far sì che le aree integrate possano trovare, nell'ambito dei tavoli già avviati dal Ministero, soluzioni e sinergie condivise: un'azione e una progettazione sinergica che comprenderebbe entità solide, paragonabili ad altre realtà del Nord Europa.

Un altro, significativo contributo per la definizione di una progettualità intelligente viene dal nuovo Codice degli Appalti, che disciplina e chiarisce la progettazione di fattibilità tecnico-economica in fase di project review e nuovi progetti.

Una configurazione che permette al sistema di aprirsi al mercato, perché una progettazione di valore genera altri investimenti, pubblici, privati e in PPP.

Oggi giorno sono a disposizione sempre meno grant (sia a livello nazionale che europeo) per finanziare opere infrastrutturali ritenute rilevanti, ma senza una decisa infrastrutturazione del sistema paese non si va avanti. Come se ne esce?

La mancanza di risorse è un falso problema: i fondi per lo sviluppo della portualità e della logistica sono disponibili, se si sanno individuare, intercettare e 'incrociare' fra loro. In più, mi preme sottolineare come non sia il grant - il 'regalo', a volte limitato al 10/15% - a far funzionare un progetto, se non nelle Regioni Obiettivo Convergenza, ma la sostenibilità del progetto stesso, che permette agli operatori - pubblici o privati che siano - di definire il proprio Business Plan.

Infatti, l'iniziativa viene sicuramente avviata se vi è la disponibilità importante di prestiti e garanzie pluriennali. RAM in questo caso stimola e supporta il

territorio per avviare società di progetto attraverso new.co, attorno a dei progetti ritenuti prioritari, e costruire i relativi Business Plan reperendo fondi anche grazie al blending di diverse fonti di finanziamento pubbliche e/o private. Attraverso questo meccanismo, il finanziamento delle opere può essere assicurato, ad esempio, attraverso il matching di risorse, internazionali, europee, nazionali e regionali, a fondo perduto a gestione diretta e indiretta, degli strumenti finanziari innovativi, dei prestiti dei principali istituti finanziari come BEI, ecc., a cui agganciare eventuali garanzie tipo PBI e LGTT e, da ultimo, quelle previste dal Fondo Juncker.

Il Partenariato Pubblico-Privato in Italia è una via sempre percorribile?

Certo, non è solo percorribile ma anche necessaria per la progettualità integrata del nostro sistema portuale e logistico. Le partnership tra pubblico e privato funzionano se i ruoli sono definiti con chiarezza; il proponente deve essere prevalentemente chi ha l'idea progettuale sostenibile e chi dimostra la capacità di gestirlo negli anni di concessione successiva. Questi sono requisiti fondamentali per il funzionamento di queste soluzioni che, se messe in atto secondo tali criteri, a volte possono forse essere l'unica strada percorribile. I progetti sostenibili attraggono sempre investimenti.

PORT NEWS

Trimestrale on line

Sede: Scali Rosciano 6/7

Direttore editoriale: Stefano Corsini

Direttore responsabile: Marco Casale

Registrazione del tribunale di Livorno

n° 1/2012 del 14/3/2012



IL FORUM A LIVORNO

**L'Italia riapre il fronte dei porti
Troppe riforme in mezzo al mare**

Si riapre il fronte dei porti Riforme in mezzo al guado e le Autorità senza testa L'Italia cerca il suo sistema

A Livorno il 5 aprile va in scena il secondo Forum su portualità e logistica. Governo, protagonisti e giuristi europei faranno il punto sulle tante rivoluzioni rimaste lettera morta. La «cura del ferro» è una chimera. Il sogno è raggiungere il 50% di trasporto su rotaia entro il 2025, riducendo il traffico sulle autostrade e l'inquinamento.

Antonio Fulvi
LIVORNO

PER COMPRENDERE il futuro è bene riferirsi anche al passato. Così, alla vigilia del secondo Forum nazionale sulla portualità e logistica, in programma il 5 aprile alla stazione crociere del porto di Livorno, la base di partenza è il primo Piano generale dei trasporti varato nel 1986. Quale dei progetti di allora è stato realmente realizzato? E quale dei principi di allora è oggi ancora valido? Come si vede dal panel degli interventi del Forum di Livorno, l'analisi è affidata a esperti della politica dei trasporti europei. Perché, a differenza dell'86, e in linea con il

1° Forum su portualità e logistica dell'anno scorso a Bari, la logistica dei trasporti ha linee guida europee molto decise, dalle quali è difficile derogare. Contano semmai i tempi di realizzazione del «sistema Italia», o i tempi di adeguamento di quei comparti che sulla pianificazione europea sono ancora in ritardo. Sono i nodi, appunto, su cui si confronteranno nei vari *brainstorming* i portavoce della DG-Move, della Corte dei

conti europea, e ovviamente del MIT, il ministero delle infrastrutture e trasporti.

PORTUALITÀ, trasporto marittimo e logistica, l'Italia nel mondo che cambia: un tema che racchiude altri temi, come nelle matrioske russe. E che comprende una

serie di riforme avviate dall'Italia, più o meno a metà del guado; quasi sempre per le tempeste politiche sugli ultimi governi e la mancata soluzione finale del chiarimento di competenze tra Stato e Regioni. Si veda la riforma dei porti, che modifica la legge 84 del 1994: è in ballo da un anno, doveva ridurre le 24 Autorità portuali in 15 Autorità di sistema, ne ha sancito il metodo e l'articolazione da mesi, ma ancora oggi non c'è una Autorità di sistema che sia stata completata nei suoi organi statutari. Causa i ritardi legati alle resistenze politiche di alcune Regioni, alle beghe locali, a qualche ripicca. Il tutto favorito da una burocrazia ministeriale, regionale e anche europea del tutto inaccettabile dai tempi richiesti nell'economia. La riforma dei porti va a ri-

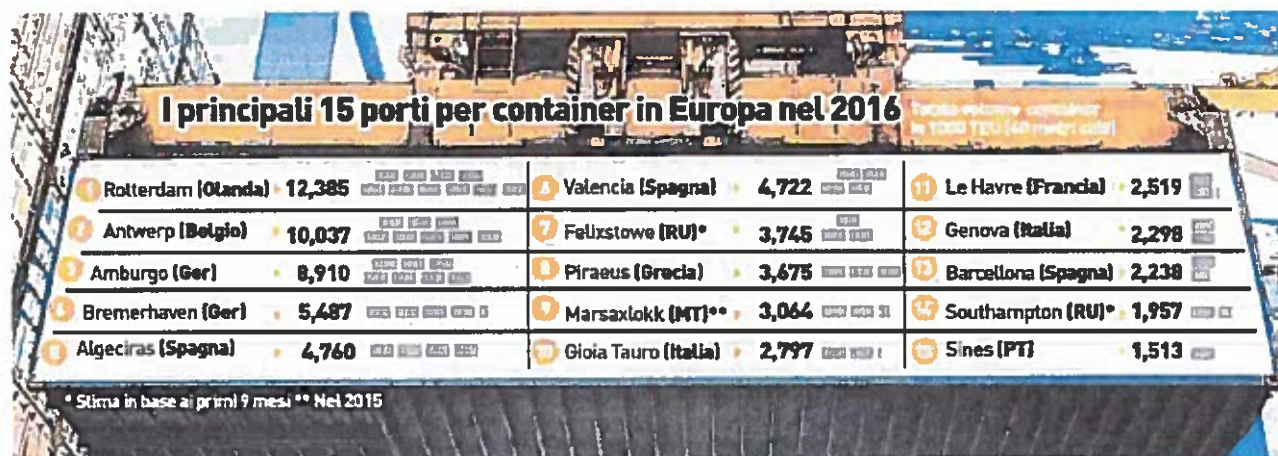
lento: ma non tutto è così preoccupante. Un punto a favore del Paese sembra essere la velocità con cui si sta attuando la rivoluzione nel settore doganale, dove l'Italia era fortemente in ritardo rispetto all'Europa. Con l'aiuto delle categorie degli operatori, ma anche con un vero e proprio colpo di reni dei vertici delle dogane, oggi il sistema Italia si sta adeguando alle esigenze dei trasporti. Ed è stato anche capace di assorbire gli ultimi provvedimenti dell'IMO sulla pesa preventiva dei container (necessità nata dalla constatazione che alcune navi si sono rovesciate perché i container in coperta pesavano molto più del dichiarato) con una rete strutturata di «pese» nei porti e negli interporti. Il codice doganale europeo, sia pure con alcuni punti ancora da chiarire, per l'Italia si avvia a diventare realtà consolidata.

ALTRO tema scottante, è la «cura del ferro»: cavallo di battaglia del ministro Delrio e della nuova stra-

tegia delle FS italiane. Oggi il trasporto cargo ferroviario è la cenerentola in Italia, sia per la conformazione orografica del paese (il camion è comunque vincente sotto i 200 km di percorso) sia perché la rete dei binari è obsoleta, in particolare nelle gallerie. La sfida è portare entro il 2025 l'attuale 6% di cargo ferroviario intorno al 50%, alleggerendo strade e autostrade, riducendo nettamente l'inquinamento e abbassando anche i costi di trasporto. Non dichiarata, ma evidente c'è anche un'altra preoccupazione: la concorrenza di vettori ferroviari europei molto più sperimentati, che si apprestano a invadere le nostre reti, drenando risorse e «colonizzandoci». L'apertura ormai prossima dei nuovi trafori alpini può essere un'opportunità per l'Italia, ma anche un incentivo per far scendere sulla Penisola i colossi ferroviari del nord Europa. Non va dimenticato l'impegno sul mare, per sviluppare i trasporti roll on/roll off. Porti, ferrovie, autostrade, regole doganali, reti di interporti e retro-

porti, sono tutti aspetti di una strategia logistica che non è più, e tanto meno può più essere, solo autarchica. Compito del 2° Forum della portualità è far sì che il tutto sia coordinato in «sistema»: compito immane, in un Paese come il nostro dove la guerra tra campanili rimane una costante malgrado i proclami di globalizzazione.

TORNIAMO ai porti. Mentre RAM, cioè la Rete Autostrade Mediterranee con Antonio Cancian ha finalmente ottenuto il varo del «bonus nave» da una riluttante Ue (in pratica un contributo ai camionisti per usare le navi traghetti invece delle strade sulle lunghe tratte) la sua concreta applicazione slitta di mese in mese. Altro esempio: ancora oggi, la programmazione delle infrastrutture per i containers nei porti italiani - con analoghe richieste di contributi pubblici più che pesanti - è sovrabbondante rispetto alle reali esigenze e la Corte dei Conti europea ci ha bacchettato. Programmare vuol, dire anche essere realistici, specie con le scarse risorse pubbliche. Ce la faranno i nostri eroi del Forum di Livorno?



- segue

I Paesi più attrezzati possono «colonizzarci» attratti dalle nostre reti. Bonus nave per i camionisti

CONFRONTO
CON
L'EUROPA

I porti di Genova e Gioia Tauro si trovano tra i primi quindici del Continente. Ma le cose potrebbero andare meglio con adeguate infrastrutture.



Ha ottenuto il varo del «bonus nave» dall'Ue, ma la sua concreta applicazione slitta ogni mese

ANTONIO
CANCIAN
presidente RAM



Mercoledì il super-forum col ministro Delrio

Mercoledì 5 aprile è in agenda al Terminal Crociere la seconda edizione del Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica dedicato all'«Italia che cambia nel mondo che cambia». Come già anticipato, sarà presente il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Graziano



Delrio (foto). È proprio quel dicastero a organizzare l'evento in tandem con Rete Autostrade Mediterranee (Ram). Stiamo parlando di uno dei tre appuntamenti preparatori in vista della riunione ministeriale della presidenza italiana del G7 Trasporti, in programma nei giorni 21 e 22 giugno a Cagliari.

In continuità con la prima edizione, tenutasi a Bari nel 2016, che ha tracciato lo stato dell'arte dell'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e la Logistica, - spiegano i promotori dell'iniziativa - il 2° Forum

guiderà i protagonisti del settore - rappresentanti delle neo costituite Autorità di Sistema Portuale.

Dopo i saluti delle autorità locali, sarà Antonio Cancian, numero uno di Rete Autostrade Mediterranee, ad aprire i lavori del Forum ponendo al centro della discussione il tema dell'interconnessione che, applicata alle reti e alla progettualità stessa, è un elemento chiave per lo sviluppo euromediterraneo. Al tavolo dei relatori saranno presenti Lucio Caracciolo (direttore di Limes), Olaf Merk (esperto di portualità dell'Ocse), Enrico Grassi (auditor presso la Corte dei Conti Europea) e Herald Ruijters (direttore settore investimenti, innovazione e trasporto sostenibile della Dg Move della Commissione Europea). Le conclusioni saranno affidate al ministro Delrio.

Portualità e logistica verso il futuro Livorno ospita il forum nazionale

Evento voluto da Ministero dei Trasporti e Rete autostrade mediterranee

- LIVORNO- COME già annunciato il prossimo 5 aprile avrà sede a Livorno il 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica, evento promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa. Un appuntamento importante, dopo quello della prima edizione l'anno scorso a Bari, che metterà l'accento su quanto è in corso d'opera nella riforma portuale ma anche nei passi paralleli legati all'applicazione delle norme Madia sulla semplificazione (dogana e dragaggi). Il programma completo, ancora in via di elaborazione da parte del MIT e della RAM, è stato sintetizzato negli inviti che il presidente di quest'ultima, Antonio Cancian, sta inviando ai vari presidenti delle associazioni trasportistiche, portuali e della logistica.

L'EVENTO - si legge nell'invito - è strutturato in due diversi momenti. La mattina, vi sarà l'appuntamento pubblico sul tema "Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia" con gli interventi di Lucio Caracciolo (Limes), Olaf Merk (OECD), Enrico Grassi (Corte dei Conti Europea), Herald Ruijters (DG Move) e le conclusioni del Ministro Delrio.

Nel pomeriggio, invece, il Gabinetto del Ministro e la Struttura Tecnica di Missione, intendono prevedere un momento di confronto sullo stato di attuazione del PNSPL, allargato a tutti gli interlocutori delle diverse pubbliche amministrazioni che hanno ruoli e funzioni decisive nel settore della portualità, ed ovviamente con il piano coinvolgimento delle diverse associazioni di rappresentanza del cluster marittimo.

Questo secondo incontro sarà strutturato come un vero e proprio workshop, al quale si parteciperà su invito, ed incentrato sui provvedimenti adottati nell'ultimo anno in attuazione proprio del PNSPL. Avremo quindi diversi discussant e diversi temi, tra gli altri: l'avvio della Piattaforma Logistica Nazionale, la nuova normativa su escavi e dragaggi, le nuove regole di programmazione e pianificazione delle opere in ambito portuale, le nuove Linee Guida per la redazione dei PRG di Sistema Portuale, i regolamenti attuativi di marebonus e ferrobonus, l'entrata in vigore del nuovo Codice Doganale Unionale.

Il tutto si svolgerà dalle ore 15 alle ore 18, presso la Sala Ferretti della Fortezza Vecchia del porto con l'ospitalità fornita dall'Autorità portuale di sistema e naturalmente la partecipazione del suo presidente,

ingegner Stefano Corsini.

Assicurate la partecipazione dei presidenti di Confetra, Nereo Marcucci, di Fedespedi, Roberto Antoni, di Assoport, Pasqualino Monti e di altri esponenti della logistica nazionale.

A.F.

FORUM NAZIONALE SU PORTUALITÀ E LOGISTICA



Il terminal crociere ospiterà il 2° Forum nazionale sulla portualità

LIVORNO - Al terminal crociere di Livorno, si terrà mercoledì 5 Aprile, il secondo "Forum nazionale sulla portualità e la logistica".

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee spa, il Forum ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica (Psnpl), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la risorsa mare. Dando seguito alla prima edizione (svoltasi a Bari nel 2016) nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del Psnpl, il secondo Forum sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

La manifestazione costituirà uno dei tre *side event* preparatori della prossima riunione ministeriale della Presidenza italiana del G7 Trasporti (in programma a Cagliari il 21 e 22 Giugno) di cui ne avrà il patrocinio. Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle linee guida dettate dall'Unione in materia di aiuti di Stato e di accesso ai servizi portuali, nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity.

Il programma dell'incontro "Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia", prevede alle ore 10 l'apertura dei lavori da parte di Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale: cui faranno seguito i saluti di Enrico Rossi, presidente Regione Toscana e di Filippo Nogarini, sindaco di Livorno.

Quindi una serie di interventi, iniziando da Antonio Cancian, presidente e amministratore delegato di Rete Autostrade Mediterranee spa; Lucio Caracciolo, direttore Limes; Olaf Merk, esperto portualità e shipping, International Transport Forum (Itf) presso l'Oecd. Seguiranno Enrico Grassi, auditor, Corte dei Conti Europea - Sezione investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione; Herald Ruijters, capo unità, DG Move - Trans-European Transport Network. Chiuderà i lavori il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio.

Sulla portualità e la logistica 2° Forum nazionale a Livorno

ROMA – Gli inviti sono già partiti, anche se al momento annunciano solo il "2° Forum nazionale sulla portualità e la logistica" a Livorno il 5 aprile prossimo. L'avevamo già preannunciato in una nostra edizione di due settimane fa. Organizzatore il ministero delle Infrastrutture e Trasporti insieme a Rete Autostrade Mediterranee Spa: con presenza assicurata sia del ministro Graziano Delrio sia del presidente di RAM Antonio Cancian, che terrà una relazione sul tema "L'Italia che cambia nel mondo che cambia". Sottotitolo del Forum: "Verso il G7 Trasporti sotto gli auspici della presidenza italiana del G7". Sede: terminal Crociere e Fortezza Vecchia, con vari work-shop distribuiti nelle due locations.

Per il momento, almeno in chiave ufficiale, il panel del Forum è in fase di elaborazione. Sono stati invitati tutti i presidenti delle nuove Autorità di Sistema, ma anche esponenti importanti della portualità internazionale ed esperti dell'Unione Europea nel settore logistica. Sono stati anticipati i nomi di Parag Khanna, autore di uno dei più apprezzati studi sulla geopolitica dei trasporti e di Olaf Merk, responsabile della portualità in ambito OCSE. Assicurata anche la partecipazione del comandante generale delle Capitanerie, ammiraglio ispettore Vincenzo Melone con il suo staff tecnico. Secondo alcune informazioni ancora non ufficiali dovrebbe anche essere l'occasione per riunire per la prima volta l'atteso Tavolo Nazionale del Partenariato della Risorsa Mare.

Perché a Livorno il Forum previsto a Genova?

ROMA – Alla ricerca dell'occasione perduta. Parafrasando il noto film con l'Arca e con Indiana Jones, a Genova in queste ore si stanno chiedendo come mai il grande Forum di Delrio sulla portualità e sulla logistica si terrà a Livorno invece che a Genova, a palazzo San Giorgio, dove inizialmente era stato programmato. Un piccolo giallo che forse è davvero minimale, in tempi come questi nei quali ogni giorno qualcosa cambia (e non sempre in meglio) nei programmi e nei progetti.

Perché dunque Genova è stata cancellata a favore di Livorno? Qualcuno s'è azzardato a fare ipotesi.

La prima: Genova fa parte del governatorato regionale della destra e il governo – con Delrio ancora almeno formalmente renziano – non ha voluto dare una bella occasione internazionale a Giovanni Toti e a Forza Italia.

La seconda: il più "delriano" (scusate il brutto neologismo) dei presidenti di AdSP oggi sembra essere Stefano Corsini, già designato a Venezia e poi rimbalzato a Livorno, dove il Pd renziano ha ancora la sua forza. Dunque, avanti tutta in supporto di Corsini e della sua AdSP, che tra l'altro comprende anche il porto di Piombino in fortissimo rilancio grazie ai privati che ci stanno investendo con decisione.

Ipotesi, dicevamo: e come tutte le ipotesi, campate a metà sul fumo. Però è indubbio che il Forum a Livorno conferma questa Authority di Sistema come una di quelle in cui il MIT punta; piattaforma Europa compresa. Mettiamola così: dove c'è fumo, magari un po' d'arrosto dovrebbe starci. Ora è importante non bruciacchiarlo o peggio.

Antonio Fulvi

°Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia

Livorno, 15 aprile 2017 – Al Terminal Crociere – Porto di Livorno

Agenda

9.30 Registrazione e welcome coffee

10.00 Saluti istituzionali

Stefano Corsini, Presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Enrico Rossi, Presidente Regione Toscana

Filippo Nogarin, Sindaco Comune di Livorno

10.30 Antonio Cancian, Presidente e AD Rete Autostrade Mediterranee Spa

10.50 Lucio Caracciolo, Direttore Limes

11.10 Olaf Merk, Esperto Portualità e Shipping, International Transport Forum (ITF) presso l'OECD

11.30 Coffee break

11.50 Enrico Grassi, Auditor, Corte dei Conti Europea – Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione

12.10 Herald Ruijters, Capo Unità, DG MOVE – Trans-European Transport Network

12.30 Conclusioni

Graziano Delrio, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

13.00 Light lunch

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica

Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, il Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Dando seguito alla prima edizione (Bari, 2016) nel corso della quale sono stati presentati e approfonditi i principali provvedimenti attuativi del PSNPL, il 2° Forum sarà l'occasione per guardare oltre i confini nazionali e discutere su come, anche grazie alle recenti riforme intervenute, la portualità e la logistica del nostro Paese possono affrontare al meglio le nuove sfide globali in un settore in rapida trasformazione.

Un settore che oggi vede i propri attori muoversi in un contesto di grandi progetti volti a connettere territori, persone e cose, di fenomeni tecnologici innovativi che integrano diverse realtà e di grandi alleanze internazionali tra operatori che disegnano un nuovo e sfidante quadro internazionale.

Il 2° Forum costituirà uno dei 3 side event preparatori della prossima Riunione Ministeriale della Presidenza Italiana del G7 Trasporti (Cagliari, 21-22 giugno 2017) di cui ne avrà il patrocinio.

Particolare attenzione sarà posta sulle strategie di sviluppo della portualità e della logistica a livello mondiale, sulle innovazioni della supply chain, sulle migliori strategie possibili in tema di razionalizzazione degli investimenti pubblici e privati nel settore dello shipping e delle infrastrutture marittime. Sarà illustrato, poi, il punto di vista europeo, con approfondimenti sulle priorità e sulle linee guida dettate dall'Unione in materia di Aiuti di Stato e di accesso ai Servizi Portuali nonché sui recenti orientamenti della Corte dei Conti Europea sulla gestione della cosiddetta overcapacity.

Chiuderà i lavori il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

Portualità e logistica, Forum nazionale a Livorno



"Portualità, trasporto marittimo e logistica: l'Italia che cambia nel mondo che cambia". Sono tanti e complessi i temi che caratterizzeranno il **2° Forum Nazionale sulla Portualità e la Logistica** in programma a Livorno mercoledì 5 aprile presso il Terminal crociere del porto.

Appuntamento annuale promosso e organizzato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Rete Autostrade Mediterranee Spa, il Forum ha l'obiettivo di fare il punto sull'attuazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), riunendo i principali attori nazionali e internazionali in un momento di discussione e approfondimento su uno dei grandi asset per la competitività dell'intero Paese e della sua economia: la Risorsa Mare.

Il programma

9.30 Registrazione e welcome coffee

10 Saluti istituzionali

Stefano Corsini, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

Enrico Rossi, presidente Regione Toscana

Filippo Nogarín, Sindaco Comune di Livorno

10.30 **Antonio Cancian**, presidente e AD Rete Autostrade Mediterranee Spa

10.50 **Lucio Caracciolo**, direttore *Limes*

11.10 **Olaf Merk**, esperto Portualità e Shipping, International Transport Forum (ITF) presso l'OECD

11.30 Coffee break

11.50 **Enrico Grassi**, auditor, Corte dei Conti Europea – Sezione Investimenti per la coesione, la crescita e l'inclusione

12.10 **Herald Ruijters**, capo unità, DG MOVE - Trans-European Transport Network

12.30 Conclusioni

Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

13 Light lunch

Portualità e logistica qui il forum nazionale

Si terrà a Livorno, il prossimo 5 aprile, la seconda edizione del Forum nazionale sulla Portualità e la Logistica.

Al l'evento, che gode degli auspicci della presidenza italiana del G7, sarà presente il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio.

L'iniziativa è promossa da ReteAutostrade Mediterranee spa e si svolgerà alla presenza di numerosi relatori - il convegno ha infatti una valenza europea - nel Terminal Crociere della Stazione Marittima di Livorno.