



Dai porti

Venezia:

"...Attendance at Green Port..." (La Gazzetta Marittima)

Savona:

"...Ormezzatori, nuova unità in dotazione..." (Il Secolo XIX)

Genova:

"...Bisagno e patto per Genova..." (La Repubblica)

"...Un miliardo di investimenti firmato dai privati..." (La Repubblica)

"...Porti e logistica terzo Forum il 21 novembre ..." (Il Secolo XIX)

"...Genova, lo strappo dell'Ammiraglio..." (Il Secolo XIX)

Livorno:

"...Provinciali: <Non ho mai avuto tessere di partito>..." (Il Secolo XIX)

"...Dalla Bellana ai Fossi Medicei..." (La Gazzetta Marittima)

Ancona:

"...Livello 1 di sicurezza nei porti pax..." (La Gazzetta Marittima)

"...Protocollo ad Ancona per la tutela del lavoro..." (La Gazzetta Marittima)

Bari:

"...Bari, ultimo comitato..." (La Gazzetta Marittima)

Focus:

Convegno SIDT (Ferpress)

Notizie da altri porti stranieri

Worldwide attendance at GreenPort

VENICE - The 4th GreenPort Cruise Conference and (segue a pagina 2)

Attendance at GreenPort

11th GreenPort Congress will be hosted by Venice Port Authority (VPA) from 11-14 October 2016 at the Marittima Passenger Terminal, Venice, Italy, and will welcome guests from Africa, Asia, North and South America and from across Europe.

Delegates will have the opportunity to update themselves on the latest environmental, sustainability and climate change issues and with the confirmed attendance of members of the port community from as far afield as the Ivory Coast and Malaysia and Guadeloupe, it will also give them the opportunity to meet old friends and make new contacts, not least at the Welcome Reception held on the evening of 11 October.

This year's Cruise Conference will not only update delegates on the latest innovations in cruise port and infrastructure design, but will also give options for emissions reduction with first hand presentations from operators, classification societies and environmental solutions providers.

In recognition of the importance of the event, participants will hear from the Regional Minister for Transport and Infrastructure, Ms Eliza de Berti, who will be giving a keynote address. De Berti will be joined by Kerry Anastasiadis, CEO of Celestial Cruises, and a mem-

ber of CLIA Europe's Executive Committee, and Isabelle Ryckbost, Secretary General, ESPO, who will present the ESPO code of practice for cruise and ferry ports.

Highlights of the Cruise programme include:

- Manfred Lebmeyer, Head of Environmental and Spatial Strategy, Hamburg Port Authority: Green Cruise Project: Sustainable energy, innovative terminal facilities and cruise terminal traffic links

- Kristijan Pavic, President, MedCruise & Deputy General Manager, Port of Dubrovnik: Port City Involvement: Operating a cruise port in a historic city

- Carla Salvado, Director of Cruise Marketing, Global Ports Holding: Green initiatives at Global Ports

- Panayotis Mitrou, Technology & Innovation Manager, Hellenic Lloyd's S.A.: ELEMED project - cold ironing infrastructure in ports and electric bunkering for zero emission ships

- Yoshioka Tatsuya, Co-Founder and Director, NGO Peace Boat, Andrés Molina, Project Manager, Peace Boat EcoShip: EcoShip - an alternative futuristic approach

- Tom Strang, Senior Vice President Maritime Affairs, Carnival Corporation: Carnival Cruises - opting for LNG as a solution to ECA compliance.

As well as terminal operators and port authorities, NGOs, industry organisations and suppliers from across Europe, this year's GreenPort Congress will see a truly international audience in attendance. Port professionals from AFM Terminals, Europe Container Terminals, Port of Rotterdam, Hamburg Port Authority, Port Klang Authority, Abidjan Port Authority, Ukrainian Sea Ports Authority, Port Metro Vancouver, Guadeloupe Port Authority, Copenhagen, Malmö Port, Port of Stockholm, Barcelona Port Authority plus many more will be in Venice.

Some of the headline speakers on this year's programme include:

- Victor Schuermakers, Director Corporate Strategy, Port of Rotterdam: Change of an era - A transition with opportunities for the Port of Rotterdam

- Linda van Waveren, Manager CSR, Port of Amsterdam, Dorita Hermes, Environment & Sustainability Manager, Port of Hamburg: The need for disclosure of port performance on sustainability

- Inna Braverman, Co-Founder, Eco Wave Power: Blue Energy: Wave Energy Implementation in Ports

- Anna Bobo Remijn, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Maritime Safety Unit: Port Reception

Facilities revision

- Julia Mackin, Principal Environmental Adviser, European Bank for Reconstruction & Development: Port Expansions in the context of financing by EBRD, a Multilateral Development Bank, and its sustainability mandate

- Silvia Gamboa, Head of Sustainability, AFM Terminals: Achieving the UN Sustainable Development Goals through Port Activity.

This year's Welcome Reception will offer delegates a valuable opportunity for networking and knowledge sharing with peers from across the World. Hosted by the Venice Port Authority, the standing cocktail reception will take place on the terrace of Hotel Bauer, with beautiful views of Venice's Grand Canal and the famous Chiesa di Santa Maria della Salute.

If that's not enough, delegates will be treated to a private tour of the Doge's Palace in St Mark's Square, organised by Stormwater Italia, after which they will then be able to take a stroll along to the Hotel Minerva & Grand Canal for the GreenPort Congress Networking Dinner hosted by Venice Port Authority on 12 October.

Following the two day GreenPort Congress, on 14 October 2016, delegates will be given a tour of the Port of Venice after which they will be free to explore the remaining delights of Venice.



Delegates at Greenport Congress Conference Dinner 2015

SULLA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

GreenPort a Venezia

Eccezionale partecipazione da tutto il mondo

VENEZIA - Il 4° GreenPort Cruise e l'11° GreenPort Congress saranno ospitati dall'Autorità Portuale di Venezia dall'11 al 14 ottobre presso il Venezia Terminal Passeggeri ed accoglieranno ospiti da Africa, Asia, Nord e Sud America oltre che da tutta Europa. I partecipanti avranno l'opportunità di aggiornarsi sui temi della sostenibilità ambientale e sui problemi

(segue a pagina 2)

GreenPort a Venezia

del cambiamento climatico grazie a membri della port community, la cui presenza è già confermata, che arriveranno da paesi lontani come la Costa d'Avorio, la Malesia e la Guadalupa. I partecipanti avranno inoltre l'opportunità di incontrare vecchi amici ed allacciare nuovi contatti al ricevimento di benvenuto che si terrà la sera dell'11 ottobre.

Quest'anno la Cruise Conference oltre ad aggiornare i suoi ospiti sulle più recenti innovazioni nella progettazione di infrastrutture portuali e di crociera fornirà anche le opzioni oggi attuabili per ridurre le emissioni attraverso presentazioni in anteprima da parte di operatori, società di classificazione e provider di soluzioni ambientali.

Data l'importanza dell'evento sarà l'assessore per i trasporti e infrastrutture del Veneto, Elisa De Berti, a salutare i partecipanti con il suo discorso di apertura. De Berti sarà affiancata da Kerry Anastasiadis, amministratore delegato di Celestyal Cruises e membro del Comitato esecutivo del CLIA Europe, e da Isabelle Ryckhost, segretario generale, ESPO, che presenterà il codice di buone pratiche ESPO per i porti passeggeri.

Questi gli interventi clou del programma Cruise:

- Manfred Lehmeyer, dirigente ambiente e strategia per il territorio del Porto di Amburgo: Progetto Green Cruise: energia sostenibile, terminal crociera e servizi innovativi collegati al traffico dei terminali.
- Kristijan Pavic, presidente MedCruise e vice direttore generale del Porto di Dubrovnik: Coinvolgimento della città portuale: una crociera in una città porto storica.
- Carla Salvado, direttore marketing settore Cruise della Global Ports Holding: le iniziative green della Global Ports.
- Panayotis Mitrou, direttore tec-

nologia e innovazione di Hellenic Lloyd S.A.: progetto EIMED - cold ironing, infrastrutture per elettrificazione dei porti per emissioni zero;

- Yoshioka Tatsuya, co-fondatore e direttore NGO Peace Boat, Andrés Molina, Project Manager, Peace Boat Ecoship: EcoShip - un approccio alternativo futuristico;

- Tom Strang, senior vice presidente Affari Marittimi della Carnival Corporation. Carnival Cruises - optare per LNG come per rispettare la normativa ECA.

Anche il GreenPort Congress quest'anno avrà partecipazioni davvero internazionali: terminali portuali e autorità portuali, da APM

Terminals, Europe Container Terminals, Porto di Rotterdam, Porto di Amburgo, Port Klang Authority, Abidjan Port Authority, Ukrainian Sea Ports Authority, Port Metro Vancouver, Guadaloupe Port Authority, Copenhagen Malmö Port, Porto di Stoccolma, Barcellona Port Authority e molti altri ancora.

Tra i principali relatori del GreenPort Congress di quest'anno:

- Victor Schoenmakers, direttore Corporate Strategy del Porto di Rotterdam: cambiamento di un'epoca - una transizione con opportunità per il porto di Rotterdam.

- Linda van Waveren, direttore CSR, Porto di Amsterdam, Dorit Hermes, direttore ambiente e sostenibilità del Porto di Amburgo: la necessità della divulgazione delle prestazioni dei porti in materia di sostenibilità;

- Inna Braverman, co-fondatrice Eco Wave Power: Blue Energy: energia delle correnti marine, l'implementazione nei porti;

- Anna Bobo Remijn, Commissione Europea, direzione generale Mobilità e Trasporti, unità di sicurezza marittima: Revisione impianti portuali di raccolta;

- Julia Mackin, primo consigliere ambientale della Banca europea per ricostruzione e sviluppo: l'espansione dei porti nel contesto del finanziamento EBRD una banca multilaterale di sviluppo ed il suo

mandato di sostenibilità;

- Silvia Gambia, responsabile Sostenibilità APM Terminals: raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite nelle attività portuali.

Il ricevimento di benvenuto della sera dell'11 ottobre offrirà ai partecipanti una preziosa occasione di networking e condivisione con operatori del settore provenienti da tutto il mondo. Ospitato dall'Autorità Portuale di Venezia, il cocktail di benvenuto avrà luogo sulla terrazza dell'Hotel Bauer, con la splendida vista sul Canal Grande e la famosa Chiesa di Santa Maria della Salute. Come non fosse abbastanza, i partecipanti potranno godere il 12 ottobre di una visita privata del Palazzo Ducale in Piazza San Marco, organizzata da Stormwater Italia, successivamente di una passeggiata fino all'Hotel Monaco & Grand Canal per la Networking Dinner GreenPort, ospitati dall'Autorità Portuale di Venezia.

Seguendo anche i due giorni successivi del GreenPort Congress i partecipanti potranno usufruire il 14 ottobre 2016 di una visita del Porto di Venezia; successivamente saranno liberi di esplorare tutte le rimanenti bellezze di Venezia.

Manca solo 1 settimana all'inizio della manifestazione; per la prenotazione visitare la pagina online: <http://www.greenport.com/congress/e-commerce>.

Worldwide attendance at GreenPort Congress

VENICE – The 4th GreenPort Cruise Conference and 11th GreenPort Congress will be hosted by Venice Port Authority (VPA) from 11-14 October 2016 at the Marittima Passenger Terminal, Venice, Italy, and will welcome guests from Africa, Asia, North and South America and from across Europe.

Delegates will have the opportunity to update themselves on the latest environmental, sustainability and climate change issues and, with the confirmed attendance of members of the port community from as far afield as the Ivory Coast and Malaysia and Guadeloupe, it will also give them the opportunity to meet old friends and make new contacts, not least at the Welcome Reception held on the evening of 11 October.

This year's Cruise Conference will not only update delegates on the latest innovations in cruise port and infrastructure design, but will also give options for emissions reduction with first hand presentations from operators, classification societies and environmental solutions providers.

In recognition of the importance of the event, participants will hear from the Regional Minister for Transport and Infrastructure, Ms Eliza de Berti, who will be giving a keynote address. De Berti will be joined by Kerry Anastassiadis, CEO of Celestyal Cruises, and a member of CLIA Europe's Executive Committee, and Isabelle Ryckbost, Secretary General, ESPO, who will present the ESPO code of practice for cruise and ferry ports.

Highlights of the Cruise programme include:

- Manfred Lebmeier, Head of Environmental and Spatial Strategy, Hamburg Port Authority: Green Cruise Project: Sustainable energy, Innovative terminal facilities and cruise terminal traffic links
- Kristijan Pavic, President, MedCruise & Deputy General Manager, Port of Dubrovnik: Port-City involvement: Operating a cruise port in a historic city
- Carla Salvado, Director of Cruise Marketing, Global Ports Holding: Green initiatives at Global Ports
- Panayotis Mitrou, Technology & Innovation Manager, Hellenic Lloyd's S.A: ELEMED project – cold ironing infrastructure in ports and electric bunkering for zero emission ships
- Yoshioka Tatsuya, Co-Founder and Director, NGO Peace Boat, Andrés Molina, Project Manager, Peace Boat EcoShip: EcoShip – an alternative futuristic approach
- Tom Strang, Senior Vice President Maritime Affairs, Carnival Corporation: Carnival Cruises – opting for LNG as a solution to ECA compliance.

As well as terminal operators and port authorities, NGOs, industry organisations and suppliers from across Europe, this year's GreenPort Congress will see a truly international audience in attendance. Port professionals from APM Terminals, Europe Container Terminals, Port of Rotterdam, Hamburg Port Authority, Port Klang Authority, Abidjan Port Authority, Ukrainian Sea Ports Authority, Port Metro Vancouver, Guadeloupe Port Authority, Copenhagen Malmö Port, Ports of Stockholm, Barcelona Port Authority plus many more will be in Venice.

Some of the headline speakers on this year's programme include:

- Victor Schoenmakers, Director Corporate Strategy, Port of Rotterdam: Change of an era – A transition with opportunities for the Port of Rotterdam
- Linda van Waveren, Manager CSR, Port of Amsterdam, Dorita Hermes, Environment & Sustainability Manager, Port of Hamburg: The need for disclosure of port performance on sustainability
- Inna Braverman, Co-Founder, Eco Wave Power: Blue Energy: Wave Energy Implementation in Ports

- segue -

- Anna Bobo Remijn, European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Maritime Safety Unit: Port Reception Facilities revision
- Julia Mackin, Principal Environmental Adviser, European Bank for Reconstruction & Development: Port Expansions in the context of financing by EBRD, a Multilateral Development Bank, and its sustainability mandate
- Silvia Gamboa, Head of Sustainability, APM Terminals: Achieving the UN Sustainable Development Goals through Port Activity.

This year's Welcome Reception will offer delegates a valuable opportunity for networking and knowledge sharing with peers from across the World. Hosted by the Venice Port Authority, the standing cocktail reception will take place on the terrace of Hotel Bauer, with beautiful views of Venice's Grand Canal and the famous Chiesa di Santa Maria della Salute.

If that's not enough, delegates will be treated to a private tour of the Doge's Palace in St Mark's Square, organised by Stormwater Italia, after which they will then be able to take a stroll along to the Hotel Monaco & Grand Canal for the GreenPort Congress Networking Dinner hosted by Venice Port Authority on 12 October.

Following the two day GreenPort Congress, on 14 October 2016, delegates will be given a tour of the Port of Venice after which they will be free to explore the remaining delights of Venice.

* * *

GreenPort a Venezia

Eccezionale partecipazione da tutto il mondo

VENEZIA – Il 4° GreenPort Cruise e l'11° GreenPort Congress saranno ospitati dall'Autorità Portuale di Venezia dall'11 al 14 ottobre presso il Venezia Terminal Passeggeri ed accoglieranno ospiti da Africa, Asia, Nord e Sud America oltre che da tutta Europa. I partecipanti avranno l'opportunità di aggiornarsi sui temi della sostenibilità ambientale e sui problemi del cambiamento climatico grazie a membri della port community, la cui presenza è già confermata, che arriveranno da paesi lontani come la Costa d'Avorio, la Malesia e la Guadalupa. I partecipanti avranno inoltre l'opportunità di incontrare vecchi amici ed allacciare nuovi contatti al ricevimento di benvenuto che si terrà la sera dell'11 ottobre.

Quest'anno la Cruise Conference oltre ad aggiornare i suoi ospiti sulle più recenti innovazioni nella progettazione di infrastrutture portuali e di crociera fornirà anche le opzioni oggi attuabili per ridurre le emissioni attraverso presentazioni in anteprima da parte di operatori, società di classificazione e provider di soluzioni ambientali.

Data l'importanza dell'evento sarà l'assessore per i trasporti e infrastrutture del Veneto, Elisa De Berti, a salutare i partecipanti con il suo discorso di apertura. De Berti sarà affiancata da Kerry Anastassiadis, amministratore delegato di Celestyal Cruises e membro del Comitato esecutivo del CLIA Europe, e da Isabelle Ryckbost, segretario generale, ESPO, che presenterà il codice di buone pratiche ESPO per i porti passeggeri.

- segue -

Questi gli interventi clou del programma Cruise:

- Manfred Lebmeier, dirigente ambiente e strategia per il territorio del Porto di Amburgo: Progetto Green Cruise: energia sostenibile, terminal crociere e servizi innovativi collegati al traffico dei terminal;
- Kristijan Pavic, presidente MedCruise e vice direttore generale del Porto di Dubrovnik: Coinvolgimento della città portuale: una crociera in una città porto storica;
- Carla Salvado, direttore marketing settore Cruise della Global Ports Holding: le iniziative green della Global Ports;
- Panayotis Mitrou, direttore tecnologia e innovazione di Hellenic Lloyd S.A.: progetto ELE-MED - cold ironing, infrastrutture per elettrificazione dei porti per emissioni zero;
- Yoshioka Tatsuya, co-fondatore e direttore NGO Peace Boat, Andrés Molina, Project Manager, Peace Boat EcoShip: EcoShip - un approccio alternativo futuristico;
- Tom Strang, senior vice presidente Affari Marittimi della Carnival Corporation: Carnival Cruises - optare per LNG come per rispettare la normativa ECA.

Anche il GreenPort Congress quest'anno avrà partecipazioni davvero internazionali: terminal portuali e autorità portuali, da APM Terminals, Europe Container Terminals, Porto di Rotterdam, Porto di Amburgo, Port Klang Authority, Abidjan Port Authority, Ukrainian Sea Ports Authority, Port Metro Vancouver, Guadaloupe Port Authority, Copenhagen Malmö Port, Porto di Stoccolma, Barcelona Port Authority e molti altri ancora. Tra i principali relatori del GreenPort Congress di quest'anno:

- Victor Schoenmakers, direttore Corporate Strategy del Porto di Rotterdam: cambiamento di un'epoca - una transizione con opportunità per il porto di Rotterdam;
- Linda van Waveren, direttore CSR, Porto di Amsterdam, Dorita Hermes, direttore ambiente e sostenibilità del Porto di Amburgo: la necessità della divulgazione delle prestazioni dei porti in materia di sostenibilità;
- Inna Braverman, co-fondatrice Eco Wave Power: Blue Energy: energia delle correnti marine, l'implementazione nei porti;
- Anna Bobo Remijn, Commissione Europea, direzione generale Mobilità e Trasporti, unità di sicurezza marittima: Revisione impianti portuali di raccolta;
- Julia Mackin, primo consigliere ambientale della Banca europea per ricostruzione e sviluppo: l'espansione dei porti nel contesto del finanziamento EBRD una banca multilaterale di sviluppo ed il suo mandato di sostenibilità;
- Silvia Gamboa, responsabile Sostenibilità APM Terminals: raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite nelle attività portuali.

Il ricevimento di benvenuto della sera dell'11 ottobre offrirà ai partecipanti una preziosa occasione di networking e condivisione con operatori del settore provenienti da tutto il mondo. Ospitato dall'Autorità portuale di Venezia, il cocktail di benvenuto avrà luogo sulla terrazza dell'Hotel Bauer, con la splendida vista sul Canal Grande e la famosa Chiesa di Santa Maria della Salute. Come non fosse abbastanza, i partecipanti potranno godere il 12 ottobre di una visita privata del Palazzo Ducale in Piazza San Marco, organizzata da Stormwater Italia, successivamente di una passeggiata fino all'Hotel Monaco & Grand Canal per la Networking Dinner GreenPort, ospitati dall'Autorità portuale di Venezia.

Seguendo anche i due giorni successivi del GreenPort Congress i partecipanti potranno usufruire il 14 ottobre 2016 di una visita del Porto di Venezia; successivamente saranno liberi di esplorare tutte le rimanenti bellezze di Venezia.

Manca solo 1 settimana all'inizio della manifestazione; per la prenotazione visitare la pagina on-line: <http://www.greenport.com/congress/e-commerce>.

Il Secolo XIX

PORTO DI SAVONA

Ormeggiatori, nuova unità in dotazione

SAVONA. Venerdì 7 ottobre alle 11, presso la sede del Gruppo Ormeggiatori di Savona, si terrà il battesimo del mare del nuovo mezzo nautico in dotazione: "Unlun II". Il nome della motobarca è stato scelto per ricordare la fusione degli ormeggiatori di Savona e Vado Ligure. L'investimento è stato di 280mila euro.

LA VISITA DEL PREMIER

Bisagno e patto per Genova, il giorno di Renzi

MICHELA BOMPANI
STEFANO ORIGONE

ARRIVA oggi il premier Matteo Renzi a Genova e una parte della visita, pe-

rò, imbarazza il Pd locale. Perché dopo l'arrivo, alle 19, in Prefettura, oltre ad un'intervista all'emittente locale Primocanale, per portare avanti la sua "battaglia mediatica per il Sì al referendum" annunciata l'al-

tro ieri, Renzi si fermerà ad un rinfresco organizzato proprio a Terrazza Colombo, nel grattacielo dove ha sede Primocanale, organizzato dal senatore Maurizio Rossi, Liguria Civica,

area centrodestra e "ufficialmente" ex editore proprio di Primocanale che ha preso posizione contro il Pd, soprattutto durante le Regionali e le amministrative savonesi recenti.

SEGUE A PAG. 11

Bisagno e Città metropolitana il patto di Renzi con Genova

«DALLA PRIMA DI CRONACA

MICHELA BOMPANI
STEFANO ORIGONE

IN più, ci potrebbe essere l'incognita Beppe Grillo, che potrebbe arrivare in piazza De Ferrari alle 21, a Genova, sul palco allestito dal Movimento Cinque Stelle, nella sua tappa genovese della "marcia per la Costituzione e per il No al Referendum".

Rimane il punto interrogativo relativo al cantiere del Bisagno, nella visita di oggi di Renzi: perché se il governatore Giovanni Toti e il sindaco di Genova, Marco Doria, inaugureranno simbolicamente il terzo lotto dei lavori di messa in sicurezza, alle 17.30, in viale Brigate Bisagno, presso il "luoco", proprio in attesa dell'arrivo del premier, alle 19 in Prefettura, in realtà tutta la macchina della sicurezza è organizzata per prevedere, se possibile, una veloce visita proprio all'area dove sorgerà il cantiere, cui sono appena stati affidati i lavori all'impresa che ha vinto la gara, sul progetto

donato dall'impresa Salini Impregilo. Appuntamento certo è invece quello di Matteo Renzi in Prefettura, dopo l'atterraggio all'aeroporto Cristoforo Colombo con l'aereo di Stato: presiederà un vertice con la prefetta Fiamma Spina, il presidente della Regione Giovanni Toti, il sindaco di Genova e della Città metropolitana Marco Doria e tutti i sindaci metropolitani. Sul tavolo di Palazzo Doria Spinola ci sarà il Patto per la Città metropolitana di Genova che Renzi ha già firmato in altre realtà, da Milano a Palermo.

Non è stato fissato alcun appuntamento specifico con il sindaco Marco Doria, per affrontare il nodo politico delle prossime Amministrative genovesi. È probabile che Renzi e il sindaco, però, possano scambiare qualche battuta a margine dell'incontro istituzionale, quando Doria gli esporrà la situazione critica delle crisi aziendali a Genova. Così come il presidente della Regione Giovanni Toti non perderà l'occasione di chiedere al premier colla-

borazione e aiuto sull'operazione Erzelli, ma anche sulle infrastrutture, compreso il rifacimento della prima tranché della diga portuale.

Del resto, sulle Amministrative genovesi, Renzi ha già investito il vicesegretario del Pd nazionale, Lorenzo Guerini, in città lunedì, di occuparsi del "caso". Pur nel rispetto dell'organizzazione regionale, con il commissario David Ermini e, provinciale, con il segretario Alessandro Terrile, in una cena con il *gnth* del Pd territoriale Guerini ha chiarito di voler occuparsi direttamente delle elezioni a Genova, così come ha già fatto, con i risultati noti, a Milano.

Dopo il vertice in Prefettura, il premier si trasferirà nel grattacielo Piacentini, presso l'emittente televisiva già del senatore di Liguria Civica Maurizio Rossi, *Primocanale*, per un'intervista in diretta. Ma qualche mal di pancia, al Pd, l'ha fatto venire la prosecuzione della serata, in cui Renzi è stato invitato ad un rinfresco or-

ganizzato a Terrazza Colombo proprio dal senatore Maurizio Rossi. Tra gli invitati, niente politica e molte forze genovesi economiche, intellettuali e delle professioni: il rettore Paolo Comanducci, il presidente di Porto Antico Ariel Dello Strologo, il direttore scientifico dell'Ili, Roberto Cingolani, l'avvocato penalista Massimo Boggio, il professore universitario Davide Bernardini, il presidente della Camera di Commercio Paolo Odone, l'imprenditore Vittorio Malacaza, il broker Massimo Germani, il presidente di Confindustria giovani, Enrico Botte, Andrea Gais del Gruppo Messina, lo scrittore Lorenzo Licoli. Il premier, poi, dovrebbe ripartire immediatamente per Torino e non fermarsi a pernottare a Genova, come invece sembrava, in un primo tempo, presso l'hotel Bristol. Altra incognita, in piazza De Ferrari, nelle stesse ore, arriverà la carovana del M5S per il "No" al referendum: e potrebbe affacciarsi, occasione ghiotta, il leader del Movimento, Beppe Grillo.

IMPRESTO DI FOTOGRAFIA

Oggi il premier in città per mantenere l'impegno saltato per i funerali di Peres

Prima il vertice in Prefettura poi l'incontro in centro con imprenditori e manager

Toti cercherà l'appoggio del capo del governo su Erzelli, infrastrutture e nuova diga portuale

L'ECONOMIA

Un miliardo di euro
la sfida dei privati
per lanciare il porto

MASSIMO MINELLA

TUTTI insieme nessuno li aveva ancora contati. Sono 670 milioni spesi dai terminalisti dall'avvio della riforma, nel '94, fino al 2015. La legge li ha creati, affidando loro le concessioni di aree pubbliche del porto, e la risposta è stata un piano di investimenti che ora potrebbe raggiungere il suo apice con altri 340 milioni pronti da

spendere. Si arriverebbe così a superare il miliardo. Ma i condizionali si sprecano perché se è vero che 670 sono già stati spesi, come documenta un accurato studio dell'**authority**, gli altri 340 sono bloccati. La vicenda è nota, l'esito ancora incerto. Dopo più di un anno dalla presentazione della richiesta di rinnovo della concessione, tre terminalisti (Sech,

Spinelli, San Giorgio) sembrano vedere il traguardo. **L'authority** guidata dal commissario Giovanni Pettorino, andando ben oltre un ruolo dietro al quale avrebbe tranquillamente potuto trovare riparo, porta alla fine l'istruttoria, riduce le scadenze delle concessioni da rinnovare o chiede il pronunciamento del comitato che, all'unanimità approva. A

consegnare le licenze nelle mani dei terminalisti, però, dev'essere il ministero dei Trasporti. Una formalità? No perché i revisori contestano nuovamente il provvedimento, ma stavolta chiedono che a pronunciarsi non siano solo i Trasporti, ma anche le Finanze, la Corte dei Conti e l'Anticorruzione. Con il risultato di allungare oltre misura i tempi e frenare gli investimenti dei privati.

ALTRO SERVIZIO A PAGINA 14

Porto, un miliardo di investimenti firmato dai privati

Lo studio dell'**authority** dal '94 a oggi
640 milioni già spesi, 340 "congelati"

MASSIMO MINELLA

S e 670 milioni di euro di investimenti vi sembrano pochi, allora potete aggiungerne altri 340, arrivando così a superare il miliardo. Dalla privatizzazione della portualità sancita dalla legge 84-94 fino al 2015 i terminalisti del porto di Genova hanno iniettato sulle banchine un cifra che fa riflettere, soprattutto adesso che il porto vive il suo ultimo "mistero buffo". Quale? Ma quello che tiene fermi 340 milioni pronti a essere investiti da Sech, Spinelli e San Giorgio. **L'authority** ha concluso il suo lavoro acquisendo il parere positivo, all'unanimità, del comitato portuale sull'istrutto-

ria condotta sulle richieste presentate a Palazzo San Giorgio. A questo punto manca solo il sigillo del ministero dei Trasporti, a cui tocca rilasciare le concessioni rinnovate. Ma i revisori dei conti hanno contestato la legittimità del provvedimento, chiedendo non solo al ministero dei Trasporti, ma anche a quello delle Finanze, alla Corte dei Conti e all'Anticorruzione di Raffaele Cantone di pronunciarsi sulla vicenda. Una moltiplicazione dei tempi del giudizio che rischia di spingere ancora più in là il via a finanziamenti vitali per il futuro dello scalo. Se quindi restano per il momento "congelati" i 340 milioni, ce ne sono 670 che sono regolarmente an-

dati in porto. E il conto figlio della vecchia legge che il governo ha appena pensionato, quanto meno per la parte che riguarda la governance delle autorità portuali. Secondo le stime dell'**authority** condotte sui dati di bilancio e sulle indagini dirette, all'inizio del 2007 i terminalisti avevano già speso sulle aree in concessione 418,7 milioni. Ma il tassametro non si è mai fermato e, anno dopo anno, è arrivato a 666,5 milioni, principalmente sul fronte dei container, ma tale da coinvolgere tutti quanti i settori, specializzati, rinfuse liquide e solide, merci convenzionali. La scelta del 2007 come punto di partenza non è casuale, visto che si tratta dell'ultimo anno pre-crisi. Poi l'economia e la

finanza sono implose su se stesse, ma il porto non ha smesso di crescere, toccando un più 60% che non ha uguali, percentualmente, con altri settori economici del Paese. Anche nell'ultimo triennio 2013-2015 con uno scenario sempre critico per l'industria, come emerge dalle indagini di Bankitalia, il porto ha navigato controcorrente. Già lo studio Nomisma-Prometeia-Tema aveva confermato questo andamento che ora trova riscontro in un'analisi temporale più distesa. I terminali hanno infatti scelto la strada del rinnovamento di attrezzature, strutture e infrastrutture per servire la crescita dei traffici. Adesso si potrebbe continuare con una nuo-

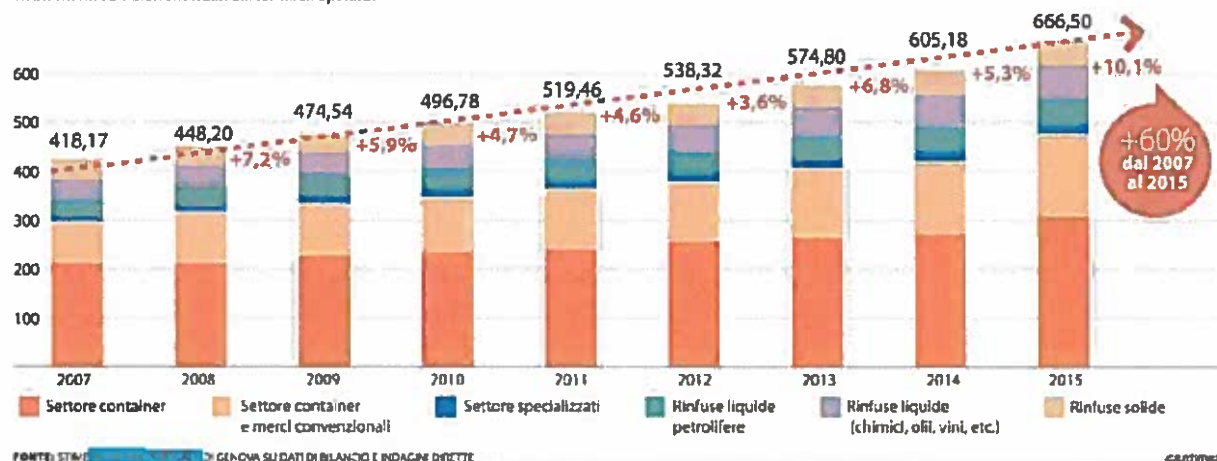
- segue -

va onda di investimenti. Se solo qualcuno si potesse pronunciare sulle richieste presentate dai terminalisti.

CONFERENZA STAMPA

Investimenti dei terminalisti nel porto di Genova (2007-2015)

Investimenti cumulati effettuati dal terminal operator



GENOVA

Porti e logistica terzo Forum il 21 novembre

GENOVA. Sarà interamente dedicata alla nuova portualità italiana e alla legge di riforma la terza edizione del Forum "Intermodal and Shipping Transport", in agenda il 21 novembre prossimo a Genova (Palazzo San Giorgio). La partecipazione all'evento è gratuita previa registrazione obbligatoria. Il Forum si svilupperà in due sessioni: la prima, alla quale saranno invitati i protagonisti del nuovo corso della portualità (presidenti delle Authority e rappresentanti del governo), sarà riservata al funzionamento dei porti e alle novità in materia normativa e finanziaria. La seconda vedrà invece protagonisti gli operatori privati. Per informazioni e iscrizioni è possibile rivolgersi a forum@the-meditelgraph.com (telefono 010/5388243).

LA REAZIONE DEL COMMISSARIO PETTORINO ALLE INDICAZIONI DEL MINISTERO

Genova, lo strappo dell'ammiraglio

Lettera ai dipendenti dell'Authority: «Da ora solo ordinaria amministrazione»

MATTEO DELL'ANTICO
SIMONE GALLOTTI

GENOVA. Tutto fermo: va avanti solo l'ordinaria amministrazione. Nel porto di Genova manca poco al blocco totale.

Gli uffici dell'Autorità portuale, fino alla nomina di un presidente, si limiteranno a svolgere i compiti essenziali. Sarà vietato, da una lettera firmata dal commissario Giovanni Pettorino, andare oltre la routine. L'ordine, diretto ai dipendenti, arriverà nelle prossime ore dal numero di Palazzo San Giorgio che ha dato incarico all'attuale segretario generale, Sandro Carera, di inviare una comunicazione a tutto il personale dell'ente. «Non si poteva fare diversamente», confidano diverse fonti interne all'Authority. La decisione presa dal commissario dello scalo genovese arriva a pochi giorni di distanza da una comunicazione del ministero dei Trasporti che ha chiesto alle Authority italiane di fermare tutte le decisioni straordinarie in attesa delle nomine dei presidenti e di aspettare l'insediamento degli organi delle nuove Autorità di Sistema Portuale. La circolare inviata a fine settembre dal ministero, invitava «le strutture attualmente operanti a prendere provvedimenti avendo cura di evitare di porre in essere atti che per il contenuto o per la durata siano suscettibili di in-

cidere sulle competenze relative alla programmazione e pianificazione dei nuovi enti». Tradotto: non fate nulla, sino a che le Authority di sistema non diventano operative con i nuovi vertici. Stop, quindi, a possibili decisioni sulle concessioni dei terminal in porto. E per chiarire meglio il concetto Pettorino ha messo tutto nero su bianco: ora la macchina burocratica del porto si deve fermare. Anche la privatizzazione della società Ente Bacini e il conseguente futuro delle vasche di carenaggio nell'area delle riparazioni navali rimane sospeso.

Non solo: fino a che non arriveranno notizie da Roma resterà fermo pure il dossier della futura concessione della Darsena nautica della Foce, attualmente in mano a Ucina e per la quale, entro fine anno, dovrà essere fatto un nuovo bando di gara. E qui a cascata rischia di partire in ritardo anche il progetto per il nuovo Salone Nautico disegnato da Giovanni Toti e che dovrebbe comprendere sia Confindustria Nautica che gli ex "ribelli" di Nautica Italiana. Ma Palazzo San Giorgio non convocherà più neppure il comitato portuale, se non per discutere di provvedimenti ordinari, tanto che in calendario non sono state programmate nuove riunioni. Ci potrà essere un incontro tra i rappresentanti del porto verso la fine di questo mese, ma solamente se non verrà nel frattempo

nominato un presidente per l'Authority. E le date sono incerte, perché da Roma non arrivano notizie di una imminente nomina che possa così sveltire il passaggio dell'attuale segretario generale della Regione, Paolo Signorini, al vertice dell'Autorità portuale. Implicitamente l'Authority chiede al ministero di fare presto con le nomine, perché così il porto rischia di andare in tilt. Sul tavolo del ministro Delrio poi la Liguria rimane con il bollino rosso: l'intesa con Toti si sarebbe anche trovata sul presidente di Genova, ma tiene banco la trattativa sulle deroghe agli accorpamenti. Difficoltà che invece per altri porti sarebbero superate. Sono dunque ore di attesa per conoscere quali scali già questa settimana dovrebbero riuscire ad ottenere nuovi vertici. Livorno potrebbe essere tra i primi e non è escluso che la batteria dei tre nomi che ora circolano (Becce, Guerrieri e Rossi) venga superata da un quarto candidato a sorpresa, gradito magari anche a Palazzo Chigi. Oltre a Renzi, l'altro scoglio da oltrepassare è la partita politica su Napoli: Delrio e De Luca starebbero per chiudere la trattativa con la concessione di una deroga per la fusione con Salerno - si parla di due anni - ma in cambio di un presidente equidistante tra ministero e Regione.

www.themedialegroup.it

© BY NCD ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Il Secolo XIX

LA LETTERA

Provinciali:
«Non ho mai
avuto tessere
di partito»

Già più di una volta *Il Secolo XIX* ha indicato il mio nome come possibile Segretario generale dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale. Ne sono, ovviamente lusingato: se esistesse una proposta in tal senso (cosa che, al momento non è), la valuterei con la massima considerazione. Quello che vi chiedo è di evitare espressioni del tipo "in quota Pd". Sia chiaro: tutti quelli che mi conoscono sanno che sono un elettore di sinistra e ritengo che dell'appartenenza politica non ci debba vergognare. Ma i fatti sono fatti ed è un fatto che io non abbia mai avuto tessere di partito o di sindacato, sono un tecnico "puro", ho costruito la mia professionalità in istituzioni pubbliche (un ministero e un'autorità portuale), ho lavorato, spero dignitosamente, con ministri di destra, di centro e di sinistra. Vi ringrazio per l'attenzione che vorrete dedicare a queste poche righe.

Massimo Provinciali (segretario generale Ap Livorno).

Prendiamo atto della garbata precisazione del dottor Provinciali. In nessuna circostanza, tuttavia, si è parlato della sua iscrizione al Partito Democratico. (f. fer.)

Dalla Bellana ai Fossi Medicei: alla ricerca di una visione d'insieme

Un'analisi del piano regolatore portuale in relazione al previsto spostamento delle barche dal Mediceo e dai Fossi



Riceviamo dall'architetto Michele Parenti il seguente contributo sul tema degli approdi nautici a Livorno.

LIVORNO – Il piano regolatore portuale (PRP) di Livorno prevede un insediamento marittimo (area tratteggiata in celeste nella figura sottostante) alla Bellana per 600 imbarcazioni di dimensioni ridotte e come tale concepito come approdo per la "nautica sociale". Tali imbarcazioni sarebbero in prevalenza provenienti dal Porto Mediceo e dalla Darsena Nuova – aree destinate a Porto Turistico – e subordinatamente dai Fossi Medicei.

Per la protezione dei relativi spazi marittimi di ormeggio e per migliorare la navigabilità dell'intera area, il PRP prevede la costruzione di nuove dighe foranee di difesa dai moti ondososi e un nuovo canale di collegamento con la Darsena Nuova.

Da segnalare che il PRP, mentre presenta la "Relazione d'inserimento paesaggistico dell'area Bellana", non dispone della valutazione d'impatto ambientale per le suddette nuove infrastrutture ed opere connesse. Si tratta di una lacuna "curiosa", in quanto il Rapporto Ambientale del PRP di 542 pagine cura nel dettaglio aspetti di ben altra complessità (cfr. di seguito la configurazione di progetto dell'intero PRP riguardante la concentrazione di ossigeno ex post del bacino portuale ad esclusione appunto dell'area della Bellana). In particolare, in relazione alle persistenti attività di balneazione, a pagina 440 del suddetto Rapporto, vi è semplicemente affermato che "... saranno effettuate valutazioni della qualità delle acque di balneazione prima, durante e dopo l'intervento relativo al porto turistico, anche utilizzando i dati che ARPAT raccoglie periodicamente per il controllo in quella zona durante la stagione balneare".

La questione solleva notevoli perplessità, in quanto appare spontaneo affermare che sussistono seri dubbi sul rilascio dei permessi di balneazione in presenza dei prospettati nuovi significativi elementi di inquinamento, quali le 600 imbarcazioni, le dighe foranee che andranno a limitare drasticamente le correnti e il canale di collegamento con le acque portuali della Darsena Nuova.

Contando su un importante bacino elettorale, il Circolo Nautico di Livorno è attivo da anni nella promozione di un progetto alternativo di insediamento marittimo per 1250 imbarcazioni di dimensioni non solo ridotte e di prevalente provenienza dai Fossi Medicei. In tal modo, il circuito fluviale dei Fossi, liberato dai natanti, sarebbe più facilmente fruibile per iniziative turistico-commerciali, andando a valorizzare una delle principali ricchezze di Livorno.

- segue -

Pur apprezzando il progetto per la brillantezza delle soluzioni proposte (di seguito il rendering), non si può che ulteriormente sollevare le perplessità riguardanti i permessi di balneazione in presenza di un numero doppio di natanti rispetto a quanto previsto dal PRP. Stanti le previsioni di notevoli investimenti pubblici e di scelte fondamentali per il territorio livornese, appare necessario ricercare una visione d'insieme che individui obiettivi complessivi e relative priorità e tempistiche d'intervento.

E' più che condivisibile l'impegno per la valorizzazione dei Fossi Medicei: si tratta da una parte di proseguire le iniziative che migliorino l'attrazione turistica, ma soprattutto individuare le progettualità che facilitino notevolmente l'accesso, la fruibilità e conseguentemente raggiungere una massa critica di visitatori tali da permettere la stesura di business plan compatibili per gli investimenti commerciali privati.

Oltre alle movimentazioni legate al traffico dei traghetti, Livorno dispone dei flussi turistici di provenienza crocieristica: nel breve attracco delle navi, circa 200.000 turisti di transito sostano nella città in un anno, concentrati nei mesi primaverili/estivi e che soggiacciono ad una mobilità locale lontana dagli standard turistici internazionali ed ad un'organizzazione di accoglienza che, nonostante gli sforzi, ha ampi spazi di miglioramento.

Inoltre, per le altre categorie di turisti, l'accessibilità sia ai Fossi che alla Stazione Marittima tramite ferrovia è in pratica decisamente sconsigliata per la distanza e il collegamento con la Stazione Centrale, mentre anche quella su gomma è penalizzata dai percorsi stradali e dalle offerte di parcheggio. I confronti con le soluzioni adottate nelle città del Nord Europa sono al riguardo impietosi.

Fatto sta che senza sensibili miglioramenti sui suddetti aspetti, non è pensabile fare un salto di qualità dagli attuali flussi che possa determinare investimenti privati e creare occupazione e sviluppo.

Nella visione d'insieme richiamata, emerge di conseguenza le priorità nell'individuare progettualità e destinazione dei limitati fondi pubblici. In poche parole, prima di liberare i fossi e pensare ai relativi sviluppi d'insediamento appare opportuno concentrarsi sui flussi. Quali potrebbero essere tali priorità?

- Puntare decisamente ad incrementare i flussi crocieristici e in particolare quelli legati alle "crociere di testa" che garantirebbero una migliore distribuzione dei turisti nell'arco dell'anno. A questo proposito appare essenziale sfruttare i binari presenti alla Stazione Marittima e privilegiarli per la mobilità cittadina e di area, in particolare con l'aeroporto di Pisa.
- Ripristinare la Stazione ferroviaria di S. Marco per le tratte regionali, sia per la centralità urbana, sia per la relazione di supporto alla Stazione Marittima, sia come accesso immediato al circuito fluviale dei Fossi (cfr. immagini di seguito) e dotandolo dei necessari parcheggi.

Infine, per quanto riguarda la Bellana, prevedere il porto sociale come ampliamento dell'attuale porticciolo Nazario Sauro, andando ad occupare gli attuali Bagni Nettuno e Tirreno ed evitando buona parte dei costosi insediamenti marittimi e delle relative opere di supporto. Se i permessi di balneazione sono destinati ad essere compromessi, tanto vale progettare "a terra".

La passeggiata dalla Terrazza Mascagni al cantiere Benetti verrebbe riqualificata, beneficiando di nuove vedute marine e, in particolare, del recuperato Scoglio della Regina e della stessa salvaguardata Bellana.

Si tratterebbe anche in questo caso di affrontare un argomento delicato dal punto di vista elettorale, ma in una visione d'insieme potrebbe trovare soluzione nell'ampliamento degli stabilimenti balneari ad Ardenza.

Livello 1 di sicurezza nei porti pax

ANCONA – A decorrere dal 1° ottobre, è stato ripristinato per gli impianti portuali di Ancona – come per tutti quelli nazionali – destinati al traffico croceristico/passeggeri, il livello di sicurezza portuale 1, così come definito dai regolamenti comunitari di settore.

Il provvedimento, emanato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, segue il precedente analogo con il quale, agli inizi del mese di agosto, erano state disposte misure più restrittive a tutela della sicurezza del traffico croceristico e passeggeri, prevedendo l'innalzamento del livello di sicurezza portuale a 2, a fronte dei 3 livelli complessivamente previsti in materia.

Le attività di controllo, da parte degli uomini e le donne della Guardia Costiera, proseguiranno incessantemente per assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza dei porti e garantire la pubblica incolumità.

L'ammiraglio Ferrara, comandante della Capitaneria di porto di Ancona, desidera ringraziare tutte le amministrazioni che hanno consentito, con il livello di security 2, di garantire la sicurezza dei passeggeri e delle navi nel periodo estivi di maggiore afflusso”.

Protocollo ad Ancona per la tutela del lavoro

Un articolato documento sottoscritto da istituzioni e sindacati – Le regole per le imprese e i dettagli sul ciclo delle operazioni

ANCONA – Un importante protocollo per la tutela del lavoro in ambito portuale è stato sottoscritto con le istituzioni e i sindacati nell'ambito dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Centrale. Una quindicina i firmatari dell'articolato documento presentato ed approvato dal presidente dell'Authority Giampieri (che è stato uno dei tre presidenti riproposti nella prima uscita da Delrio insieme a D'agostino a Trieste e Prete a Taranto).

Il testo parte dalla premessa di garantire il rispetto delle regole "per assicurare pari condizioni di trattamento a tutti i soggetti operanti in ambito portuale", di promuovere la continuità produttiva e costituire all'interno del porto "un quadro generale di chiarezza e certezza".

I punti focali del protocollo riguardano i contratti di lavoro nazionali "che costituiscono elementi basilari delle attività portuali"; i piani d'impresa delle società richiedenti concessioni "elementi indispensabili per la valutazione dei livelli occupazionali (e con l'impegno a cicliche verifiche); il ciclo delle operazioni che deve escludere "situazioni di lavoro temporaneo".

In particolare le parti, dopo un lungo elenco di impegni anche per la formazione, hanno condiviso che:

- Le ordinarie dinamiche aziendali, sia per soggetti autorizzati ai sensi dell'art. 16 della legge 84/1994 che per le imprese operanti all'interno dell'ambito portuale, richiedono la condivisione di iniziative volte a contenere possibili situazioni di esuberi occupazionali tra le imprese che operano nel porto di Ancona. Pertanto, nella dinamica dei rapporti commerciali e di eventuali modifiche degli assetti gestionali delle imprese, dovranno essere attivati tutti gli strumenti di ammortizzazione sociale, di formazione e riqualificazione professionale, previsti dalla normativa, a sostegno dei lavoratori.

- Le parti concordano sulla opportunità di contribuire al mantenimento dei livelli occupazionali in porto attraverso l'utilizzo degli strumenti sopra ricordati, affinché nei casi di necessità di ampliamento degli organici aziendali, sia tenuto conto dei lavoratori in esubero presso altre imprese, se con pari qualificazione professionale rispetto a quanto ricercato. A tal fine le aziende valuteranno in via prioritaria lavoratori espulsi dal processo produttivo e per facilitare tale verifica sarà istituito un apposito albo presso l'Autorità di Sistema Portuale.

Bari, ultimo comitato

La relazione del presidente uscente Francesco Mariani con i consuntivi e le previsioni dei traffici

BARI – Si è tenuta giovedì scorso la prevista seduta del comitato portuale, l'ultima della gestione del presidente Francesco Mariani, al timone del porto di Bari dal dicembre 2005. La seduta – sottolinea una nota – è stata anche l'ultima riunione di questo organo prima dell'avvio della riforma della governance portuale, in vigore dallo scorso 15 settembre, che ne prevede la sostituzione con il Comitato di gestione, con i soli rappresentanti degli enti locali e della Regione. Mariani, nel suo discorso di apertura della seduta, ha ringraziato i membri del comitato portuale "per aver contribuito a realizzare gli importanti obiettivi raggiunti dai porti del network" e ha poi illustrato sinteticamente quelle che saranno le tappe immediate di questa riforma che condurrà nel giro di poche settimane ad avere nuovi presidenti al comando delle appena istituite, ma non ancora costituite, Autorità di sistema portuale.

Numerosi e tutti importanti i punti all'ordine del giorno di quest'ultima seduta di comitato portuale; primo fra tutti l'approvazione della Relazione Annuale sull'attività del porto e sull'amministrazione delle aree demaniali che ricadono sotto la competenza dell'Autorità portuale barese. Tra i risultati raggiunti nel 2015, illustrati nella Relazione, l'incremento del traffico commerciale di circa il 6,63 %, valore questo che cresce in valori assoluti con 5 milioni 975 mila tonnellate di merce movimentata. Le stime per il 2016, sulla base dei dati consolidati al 31 agosto scorso, confermano il trend di crescita con un ulteriore incremento del 10,76 % , il che farebbe superare, alla fine dell'anno 2016, la soglia dei 7.000.000 di tonnellate di merci.

Determinante per questo risultato – sottolinea la nota – la forte crescita del traffico container, che aumenta di circa il 67% nel 2015 rispetto al 2014, passando da 35.932 TEU a 60.009 TEU, e di un altro 27% nel 2016 rispetto all'anno precedente con una movimentazione complessiva stimata a fine anno di oltre 76.000 TEU. Importante anche il dato sui rotabili, che a fine 2016 potrebbe aumentare di circa il 5%, grazie soprattutto al sempre più intenso traffico di trailer sulla linea ro/ro di autostrade del mare Venezia-Ravenna-Bari-Patrasso.

Per quanto attiene ai risultati dei singoli porti, almeno relativamente al 2015, gli scali di Bari e Barletta seguono lo stesso trend di crescita del traffico merci con incrementi rispettivamente pari all'8,8% ed al 6,7 % rispetto all'anno precedente. Meno positivo, invece, il dato per Monopoli che registra una diminuzione di circa il 17% del totale delle merci movimentate, probabilmente causato dal mancato consolidamento di traffico nuovo che era stato gestito nell'anno precedente, che riporta il dato complessivo ai valori medi del 2012/2013.

In chiaroscuro invece i dati riportati nella Relazione relativamente al numero di passeggeri movimentati nella stagione 2015, con un dato praticamente analogo al 2014, per la quota ferries ma in flessione per le crociere, che ha portato complessivamente ad una riduzione di circa l'11,52% del traffico totale. Varie le cause di tale diminuzione – sostiene l'Autorità portuale – prime fra tutte le difficoltà per gli armatori di mettere in atto una adeguata programmazione degli approdi per effetto del problema del transito delle grandi navi nella Laguna di Venezia nonché a causa del persistere delle criticità politico – ambientali nel versante orientale del Mar Mediterraneo.

Molto confortanti, tuttavia, i dati per l'anno in corso, fanno prevedere, su base annua, un aumento del 15% circa del traffico crocieristico e del 6% circa di quello ferries che, complessivamente, consentiranno di recuperare quasi integralmente il calo di passeggeri accertato nello scorso anno. Ancora migliori secondo l'Authority le prospettive per il 2017. Per la prossima estate, Costa Crociere incrementa la sua presenza a Bari con Costa neoClassica, sulla rotta di un esclusivo itinerario alla scoperta delle più belle isole della Grecia, utilizzando lo scalo del capoluogo di regione come unica toccata italiana con funzioni di home-port.

- segue -

Il Comitato Portuale ha poi approvato l'assestamento ed una variazione del bilancio di previsione 2016, necessari per consegnare alla futura gestione le opportune risorse per affrontare i prossimi mesi dell'anno. L'intervento sul bilancio, approvato all'unanimità anche con il parere favorevole del Collegio dei revisori dei conti, ha confermato ancora una volta il buono stato di salute finanziario dell'ente, con indici di efficienza e capacità di investimento soddisfacenti, tenuto conto della limitatezza delle risorse disponibili pur in presenza di una buona qualità dei servizi offerti e di tariffe ed oneri di concessione più bassi della media.

Al termine della riunione, tutti i componenti, in rappresentanza sia delle Istituzioni che degli operatori e delle forze sociali, hanno ringraziato il presidente Mariani per l'ottimo lavoro svolto in questi anni. Una forte spinta propulsiva impressa da Mariani alla crescita dei Porti di Bari, Barletta e Monopoli, che negli anni ha fatto guadagnare agli scali del network importanti riconoscimenti a livello nazionale ed europeo per le attività svolte.

Convegno SIDT: L'Italia e la competitività del sistema portuale e logistico nell'area MED

(FERPRESS) – Roma, 4 OTT – “L'Italia e la competitività del sistema portuale e logistico nell'area del Mediterraneo: nuovi scenari di riferimento”. Questo il tema al centro del XXII Convegno Internazionale “Società Italiana dei Docenti di Trasporti”, che si è svolto ieri presso la Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale della “Sapienza” Università di Roma.

Grande attenzione al Ritorno alla centralità del Mediterraneo nel traffico merci marittimo.

Al termine del convegno è stato pubblicato un Position Paper con contributi dei relatori: Antonio Musso (Presidente SIDT), Agostino Cappelli, Armando Cartenì, Antonio Comi, Bruno Dalla Chiara, Angela Di Febbraro, Gianfranco Fancello, Demetrio Festa, Giovanni Longo, Livia Mannini, Edoardo Papa, Cristiana Piccioni, Antonino Vitetta.

Scarica il [position-paper-SIDT](#).



Società Italiana Docenti di Trasporti

Position Paper

***L'Italia e la competitività del sistema portuale e
logistico nell'area del Mediterraneo:
nuovi scenari di riferimento***

**XXII Convegno Internazionale "Società Italiana dei Docenti di Trasporti"
"Sapienza" Università di Roma – Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale**

Roma, 3 Ottobre 2016

Contributi di:

Antonio Musso (Presidente SIDT), Agostino Cappelli, Armando Carteni, Antonio Comi, Bruno Dalla Chiara, Angela Di Febbraro, Gianfranco Fancello, Demetrio Festa, Giovanni Longo, Livia Mannini, Edoardo Papa, Cristiana Piccioni, Antonino Vitetta.

1 Ritorno alla centralità del Mediterraneo nel traffico merci marittimo

Due fenomeni hanno connotato l'evoluzione dei traffici marittimi merci dagli anni '60 in poi: il container ed il gigantismo navale, *alias* la standardizzazione dei carichi e le economie di scala nei vettori; combinati insieme, questi hanno permesso di rendere il costo del trasporto globale delle merci via mare marginale rispetto a quello complessivo di molti prodotti, consentendo di recuperare margini di utile sulla produzione industriale delegata da industrie europee a Paesi con basso costo della manodopera (*off-shoring*) e commercializzata in Europa.

Con il nuovo secolo sono subentrati ulteriori fenomeni, quali:

- la minore appetibilità dell'*off-shoring* per svariati motivi (*re-shoring*) - tra i quali una riduzione degli scostamenti nel costo della manodopera tra Europa e costa orientale asiatica;
- una qualità del prodotto sovente non accettabile;
- la saturazione di alcuni mercati europei pur in presenza di prezzi concorrenziali;
- la sottrazione di competenze industriali dai mercati europei;
- la variabilità del prezzo del petrolio, sia per motivi speculativi sia di disponibilità effettive di tale risorsa energetica in molti pozzi storici;
- i limiti alla crescita continua delle navi porta-container.

Occorre capire se tali aspetti, o altri ancora, possano avere un ruolo nel cambiamento di peso attuale e futuro del Mediterraneo nei traffici internazionali.

La presente analisi della SIDT non affronta altri temi del trasporto marittimo mediterraneo: quello passeggeri interno, la portualità da diporto e il rilevante fenomeno del turismo crocieristico, tutte questioni di grande rilevanza per l'economia nazionale ma che meno interagiscono con il ruolo europeo e mondiale dell'Italia e del Mediterraneo.

Il traffico merci nel bacino del Mediterraneo, che attualmente rappresenta quasi il 20% del traffico navale mondiale, è cresciuto del 123% nel periodo 2001-2014. Nello stesso arco temporale, sulle principali direttrici di transito da e verso il Medio e l'Estremo Oriente, si è registrato un incremento dei flussi del 92%, una percentuale che ha raggiunto il 160% per i traffici che insistono sul Golfo Persico (fonte: SRM, Italian Maritime Economy, 2015).

Questa evoluzione a livello internazionale è scaturita prevalentemente dal cambiamento economico dei paesi del *Far e Middle East* - che ha determinato un significativo incremento dell'interscambio via mare sulle direttrici commerciali da e per l'Europa e fra le sponde del Mediterraneo - nonché dall'evoluzione tecnica delle grandi navi portacontainer: per poter omaggiare tali navi ed operare su di esse è stato selezionato un numero limitato di porti, facendoli assurgere al ruolo di *hub* per il *transshipment*, dai quali effettuare i collegamenti con altri porti generalmente più piccoli e con minori fondali mediante navi *feeder*. Contestualmente, a livello europeo, nell'ultimo decennio ha avuto luogo un significativo impulso verso l'utilizzo della modalità marittima, finalizzato a ridurre la congestione stradale e spingere la ripartizione modale del traffico merci a favore del trasporto marittimo anche a corto raggio.

Ciò ha portato verso un rapido sviluppo, all'interno dell'Unione Europea, delle politiche di *Short Sea Shipping* e, in generale, ad un potenziamento infrastrutturale, gestionale e di attività logistiche di gran parte dei porti che si affacciano sul Mediterraneo. Tra i paesi rivieraschi, l'Italia è ai primi posti in relazione alla quantità di merci scambiate tra le nazioni appartenenti al continente europeo e quelle

appartenenti al continente africano. Nel 2013 l'Italia ha scambiato con i paesi del Nord Africa (Algeria, Libia, Marocco, Mauritania, Tunisia, Egitto) una quantità di merce di poco inferiore a 50 milioni di tonnellate, di cui oltre il 70% in import (fonte: Eurostat 2016, <http://ec.europa.eu/eurostat>).

Di fatto si può rilevare come, in relazione ai traffici di *transshipment*, l'area del Mediterraneo venga percepita dall'esterno come un ambito unitario, un unico macro-nodo di una rete globale mondiale, dove poter servire un mercato che per il 2020 è stimato in oltre mezzo miliardo di persone (fonte Eurostat): per questo motivo la competitività fra i porti è tuttora molto spinta, in quanto finalizzata ad acquisire le tappe (due, tre al massimo) che ogni grande nave portacontainer, sovente una "nave-madre", effettua nel Mediterraneo.

Il traffico container è indubbiamente il segmento di mercato sul quale si gioca la competitività del sistema portuale europeo ed internazionale; basti pensare che nell'arco di poco più di una decade i primi 30 porti ubicati nel bacino del Mediterraneo hanno mostrato un incremento di oltre il 380% il numero di TEU movimentati. Il porto spagnolo di Algeciras, ad esempio, le cui movimentazioni annue hanno superato i 4 milioni di TEU, negli ultimi 18 anni ha incrementato del 300% i propri traffici; per il Pireo tale incremento è stato del 400% e nel Port Said, ubicato all'imbocco settentrionale del Canale di Suez, i volumi di traffico sono aumentati del 1500%, attestando il porto su una movimentazione annua di 4 milioni di TEU. Si rileva inoltre che le previsioni in tal senso lasciano spazio ed un ampio margine d'incremento in considerazione del raddoppio nel 2015 del Canale di Suez che, entro il 2023, potrà consentire il passaggio di 93 navi/giorno rispetto alle 49 attuali. Tra i porti ubicati sulla sponda Sud, Tanger MED ha movimentato nel 2014 ben oltre 3 milioni di TEU, facendo registrare un aumento prossimo al 21% rispetto all'anno precedente e conquistando una quota di mercato del 10% per i traffici che attraversano il Mediterraneo (fonte: SRM, Italian Maritime Economy, 2015).

Anche nei porti italiani si riscontra una crescita dei flussi container anche se, come meglio si richiama nel seguito, si è riscontrata una riduzione della relativa quota di mercato. La banca dati Eurostat, nella classifica TOP20 del 2014 dell'Unione, riporta i seguenti dati:

- il porto di Gioia Tauro è posizionato all'8° posto, dopo quelli di Algeciras e Valencia; rispetto al 2013 ha perso una posizione. Il relativo traffico è cresciuto tra il 2002 ed il 2014 del 27% (2013 vs 2014: +1.5%);
- Genova è al 13° posto (confermata la posizione del 2013), dopo Barcellona; 2014 vs 2002 +34% (2014 vs 2013: +30%);
- La Spezia è al 16° posto (confermata la posizione del 2013), 2002 vs 2014: +62%; 2014 vs 2013: +4.6%.

A fronte di questi andamenti è interessante il confronto con i Porti del *Northern Range*:

- Rotterdam (2014 vs 2002: +79%; 2014 vs 2013: +6%);
- Amburgo (2014 vs 2002: +82%; 2014 vs 2013: +5%);
- Anversa (2014 vs 2002: +64%; 2014 vs 2013: +7%).

In ottica euro-mediterranea i dati indicano come i principali porti ubicati sulle sponde Est, Ovest e Sud del Mar Mediterraneo abbiano raggiunto nel 2014 una quota di mercato del 33%, manifestando un incremento del 6% rispetto al 2008 e conquistando posizioni rispetto ai porti del *Northern Range*. Questi

ultimi, infatti, sebbene detengano il 42% del traffico container, nello stesso periodo hanno accusato una riduzione del 5% nelle proprie quote di mercato (fonte: SRM, Italian Maritime Economy, 2015).

A conferma di un trend tuttora in ascesa vi è anche il dato riguardante la *United Arab Shipping Company* (UASC)¹, la principale compagnia di trasporto container del Medio Oriente, che nel marzo 2016 ha attivato un nuovo servizio di collegamento (*Indian Subcontinent Mediterranean Express Service*) del subcontinente Indiano con il Golfo Persico, il Mar Rosso ed il Mediterraneo Occidentale. Questo è un elemento non trascurabile per il sistema italiano; la nuova rotta sostituisce, infatti, il collegamento Medio Oriente-India-costa Est degli Stati Uniti ed include, invece, Genova quale *port of call* del proprio *network*. Inoltre, il sistema imprenditoriale si trova ad affrontare forti cambiamenti, primo tra i quali il fenomeno del gigantismo navale con il suo inevitabile impatto operativo ed organizzativo sull'intera filiera logistica e produttiva. Al fine di dare un'idea del fenomeno basti pensare che, nel periodo 2000-2011, la portata lorda (*Dead Weight Tonnage*) della flotta mondiale di navi portacontainer è aumentata del 190%, passando da 63.581 milioni di tonnellate a 183.859 milioni di tonnellate (fonte: UNCTAD 2012)². Non si può infine prescindere dalla ridefinizione della geografia logistica del mondo conseguente al raddoppio del Canale di Suez (2015) e all'ammodernamento del Canale di Panama (2016), anche in competizione nella contesa di rotte *pendulum* invece che giramondo.

L'Italia dispone di alcuni porti che possono accogliere navi di grandi dimensioni relative al traffico di *transshipment*. I porti italiani del Nord Tirreno e del Nord Adriatico potrebbero, inoltre, svolgere una funzione di gateway nei traffici intermodali mare-ferro per raggiungere il centro- ovest Europa (porti tirrenici) ed il centro-est Europa (porti Adriatici), attraverso i corridoi ferroviari nazionali ed europei, dotati di opportuni inland terminal ferroviari con funzione di gateway oltre che di traffico combinato, in sostituzione quindi - allorquando utile e possibile - di desuete stazioni di smistamento a carro singolo. Questo richiede investimenti lato *inland* da associare ai traffici portuali

Tuttavia, pur trovandosi in posizione baricentrica rispetto al Mediterraneo, l'Italia non sempre è concorrenziale rispetto ai porti del Nord Europa per raggiungere i mercati del centro Europa e in alcuni casi del Nord Italia. Nonostante i risparmi di tempo di navigazione che si avrebbero utilizzando i porti italiani, gli attuali scambi Asia-Europa avvengono prevalentemente attraverso i porti del Nord Europa, che dispongono di sistemi condivisi di *cargo community*, di ampie aree di manovra e deposito gestite in rapidità da sistemi meccanizzati (es. carrelli cavaliere o *straddle carrier*) spesso anche automatizzati, di connessioni ferroviarie e fluviali rapide verso l'interno del territorio e di Autorità portuali aventi anche funzioni para-commerciali, o per lo meno con capacità di intraprendere e gestire relazioni di traffico con i porti amministrati.

¹ La UASC, presente su 240 porti, attualmente sta espandendo la propria flotta. Ha recentemente commissionato la costruzione di 17 grandi navi portacontainer (11 da 15.000 TEU e 6 da 18.800 TEU), alcune delle quali alimentate a Gas Naturale Liquefatto.

² La crescita continua della stazza delle navi porta container sembra avere oggi segnali di contenimento o arresto in quanto, da un lato, alcune importanti compagnie di assicurazione internazionali esprimono dal 2015 remore o dinieghi al poter coprire i costi di navi affondate di capienza superiore a circa 15-16 mila TEU ed il fenomeno è classificabile tra i raro e l'occasionale (una decina all'anno); dall'altro, il gigantismo navale è per certi versi associabile a quei fenomeni, assimilabili ad un ricatto finanziario, per i quali si riesce a soddisfare il credito pregresso nei confronti degli istituti bancari che hanno finanziato la realizzazione di grandi navi solo a fronte di una riduzione dei costi unitari futuri, che a loro volta richiedono navi più grandi ancora; un circolo vizioso che in altri contesti ha messo in crisi alcuni istituti con le connesse attività finanziate.

Per quanto riguarda i porti italiani, i potenziali vantaggi competitivi connessi alla posizione geografica sono controbilanciati in negativo da un insieme di limiti tra i quali: tempi prolungati per controlli e procedure doganali ed amministrative, carenza di aree attrezzate per lo scambio mare-ferro, limiti nelle caratteristiche infrastrutturali di alcune tratte ferroviarie (come il modulo di binario e la sagoma limite delle gallerie).

A fronte di tale scenario, i principali porti italiani hanno visto nell'ultimo decennio scendere la propria quota di mercato di *transshipment* di circa il 10% a causa della crescente concorrenza esercitata prevalentemente da Marocco, Egitto e anche dalla Spagna, dove vi è comunque la possibilità di gestire ampi volumi di merci con costi operativi unitari inferiori, anche in ragione di una normativa di tutela ambientale meno restrittiva. Non si può trascurare, inoltre, che per servire i collegamenti marittimi Asia-Europa-America i principali scali del Nord Europa (Rotterdam, Amburgo e Anversa) esercitino ancora una maggiore valenza attrattiva, anche basata sulla maggiore produttività, rispetto ai porti del Mediterraneo, sebbene vi sia un incremento del tempo di viaggio medio tra i 3 ed i 5 giorni di navigazione. La **scelta del porto**, da parte delle compagnie armatoriali, è senza dubbio indotta da una più ampia strategia attuata dalle **Autorità Portuali** - che nei porti del Nord Europa hanno anche ruoli di carattere para-commerciale - e dalle *Terminal Operating Companies* (TOC), che coniuga l'accessibilità e la capacità offerta lato mare e le elevate prestazioni dell'offerta di servizi di *transshipment* e *handling* con una componente intermodale particolarmente efficiente, attraverso la quale è possibile realizzare instradamenti diretti non solo su gomma, ma anche su ferro e vie fluviali³.

Se da un lato il Mediterraneo appare quindi un'area strategica e in espansione rispetto ai traffici mondiali delle merci, all'interno della quale l'Italia può giocare un ruolo di primo piano, dall'altro i recenti fatti di cronaca e la dimensione rilevante che la questione "migranti" ha assunto nell'ultimo biennio costringono a ripensare il ruolo e la funzione svolta dal nostro Paese all'interno del complesso scenario euro-mediterraneo, sia nell'immediato futuro sia in prospettiva.

Senza voler fare un bilancio sulle politiche di collaborazioni fra i paesi mediterranei della sponda Sud e quelli della sponda Nord attuate negli ultimi vent'anni, è evidente come il processo euromediterraneo avviato con la dichiarazione di Barcellona del 1995 abbia subito un rilevante rallentamento: la realizzazione della ZLS (Zona di Libero Scambio) non è avvenuta, la cooperazione fra paesi mediterranei è ancora debole, l'ammodernamento delle strutture economiche e sociali, e l'incoraggiamento ad adottare programmi a favore delle popolazioni più povere non è stato pienamente realizzato. Tralasciando le cause che hanno determinato tale rallentamento, è evidente come, nel settore dei trasporti, uno dei punti chiave sia l'integrazione fra le reti trans-europee (TEN-T) e quelle trans-mediterranee (MRT-T). Tale integrazione doveva essere sviluppata già all'inizio del nuovo millennio, tuttavia le recenti instabilità politico-sociali ed economiche di alcuni paesi della sponda Sud stanno rendendo tale processo, ancora più lento e complesso ma certamente non impossibile.

³ In merito alle connessioni Asia-Europa, alle relazioni commerciali marittime si sono affiancati, in anni recenti, servizi sperimentali ferroviari, attraverso le linee transasiatiche. Ciò ha comportato più che un dimezzamento dei tempi di viaggio (15-16 giorni tra Pechino ed Amburgo), seppure a costi maggiori: il centro Europa è privilegiato da tali rotte ma l'Italia potrebbe avere comunque un proprio ruolo in tale scenario evolutivo, da implementare con opportune politiche portuali.

Non entrando nel merito delle questioni politiche e purtroppo belliche che coinvolgono i paesi dell'Africa mediterranea, è nostro convincimento che uno sviluppo della competitività e dell'integrazione tra la portualità italiana e quella dell'altra sponda del mediterraneo potrebbe contribuire in modo significativo all'integrazione economica ed alla pacificazione delle aree mediterranee. A titolo esemplificativo il CMA CGM Group ha annunciato l'avvio di un Servizio EURAF 6 a fine agosto 2016 tra l'Europa e l'Africa nord occidentale (Italia - Spagna - Senegal - Costa d'Avorio - Nigeria e Ghana) con *transit time* fortemente competitivo su sei giorni (EURAF 6: La Spezia - Genova - Tarragona - Castellon - Valencia - Algeciras - Tangiers - Dakar - Abidjan - Tin Can / Lagos - Tema - Takoradi - Abidjan - La Spezia).

L'Italia potrebbe guidare il processo partendo proprio dal forte impulso che il trasporto marittimo ha avuto in queste aree. Infatti, tutte le politiche europee e di cooperazione internazionale finalizzate a trovare soluzioni al problema guardano verso una stretta integrazione fra le due rive del Mediterraneo, al fine di superare gradualmente, o comunque rendere meno impattanti, le differenze storiche, culturali, sociali ed economiche, che da secoli separano le due sponde.

In tal senso, proprio la forte spinta che il trasporto marittimo ha avuto nell'ultimo decennio nel settore dei porti e della logistica nei paesi del Nord Africa potrebbe essere il punto d'avvio di politiche di integrazione fra i paesi delle due sponde, finalizzati a creare condizioni ed opportunità di sviluppo economico verso i Paesi terzi, con lo scopo innanzitutto di limitare le migrazioni verso l'Europa e di migliorare, in generale, la competitività logistica del mar Mediterraneo. La logistica potrebbe rappresentare un settore economico sul quale puntare per avviare processi di riconversione industriale e di sviluppo per l'area del Mediterraneo sia perché 1 euro investito in logistica ne può generare almeno 3 di ricadute dirette (da "Rapporto Economia del mare" 2015), sia perché dal punto di vista infrastrutturale molti porti, soprattutto della sponda sud, sono pronti ed attrezzati e già svolgono attività logistiche e di *transshipment*.

Si tratta di migliorare i processi locali di trasformazione logistica ed industriale, promuovendo l'estensione e l'espansione di raggruppamenti (o *cluster*) verso i processi produttivi e distributivi, puntando verso la realizzazione o adeguamento di infrastrutture lineari e puntuali a terra (reti stradali e ferroviarie, interporti o piattaforme logistiche, etc.) in grado di penetrare nei territori, generando sviluppo e nuove opportunità di crescita.

L'Italia, in virtù della propria posizione baricentrica nel bacino mediterraneo, anche se può apparire oggi marginale rispetto al centro economico dell'Europa continentale, se sarà capace di superare i propri limiti organizzativi ed infrastrutturali sia nella gestione portuale sia nella strutturazione della rete ferroviaria per le merci, può candidarsi a giocare una funzione di primo piano e di paese leader in questo **processo di integrazione**. Tale azione richiede innanzitutto un rilancio forte del settore marittimo e portuale. Attraverso la ridefinizione delle Autostrade del Mare con forte connotazione euro-mediterranea ed un'estensione delle reti TEN-T europee verso i paesi della sponda Sud e di integrazione con le reti MRT-T, si possono rilanciare alcuni settori (primariamente quello della logistica, del commercio e dei servizi) in grado di rafforzare le connessioni e le reti fra paesi. Si avvierebbero, così, quelle politiche di integrazione che rappresentano la base per i processi di stabilità politica e sociale dell'intera area. Anche per questo motivo si pone la necessità di sviluppare progetti di adeguamento e/o di potenziamento delle infrastrutture "lato terra" e "lato mare" a servizio degli scali italiani, rispetto ai quali anche l'industria logistica deve opportunamente configurarsi, il tutto anche

auspicando un processo di riqualificazione del contesto territoriale ed urbanistico a supporto dell'operatività delle città portuali.

2 I principali strumenti di programmazione comunitaria e nazionale

Pur disponendo solo di modeste ipotesi di crescita economica, l'Unione Europea stima un aumento di oltre il 50% del volume delle merci che transiteranno nei porti europei entro il 2030 a seguito del rapido aumento del traffico container. In termini generali, l'obiettivo primario fissato dalla Commissione Europea è il trasferimento del 30% delle merci dalla strada ad altri modi di trasporto, quali la ferrovia e le vie navigabili entro il 2030; tale percentuale dovrebbe o potrebbe arrivare al 50% entro il 2050, prevedendo la messa a punto di adeguate infrastrutture.

Il Libro Bianco (CE, 2011) afferma l'importanza di investire sul completamento delle reti e sull'efficientamento dei sistemi di trasporto e della logistica, soprattutto avvalendosi delle nuove tecnologie, nonché supportare la diffusione di modalità di trasporto sostenibili.

In tema di trasporto marittimo delle merci, **documenti di programmazione** della Commissione Europea individuano alcune "misure chiave" che, soprattutto se applicate in maniera sinergica, si ritiene possano significativamente migliorarne la sostenibilità – declinata nella componente economica, ambientale, sociale. Tali misure possono essere ricondotte a **4 cluster** (Tabella 1) che riassumono le principali strategie condivise a scala europea per il rilancio del sistema portuale a servizio del trasporto delle merci nel Mar Mediterraneo e, più precisamente:

- ✓ accesso al mercato dei servizi portuali;
- ✓ cooperazione tra stakeholder ed attivazione di partenariati;
- ✓ sviluppo della componente intermodale nei nodi portuali;
- ✓ sicurezza e sostenibilità ambientale del trasporto marittimo.

L'ultima grande azione di ambito mediterraneo finanziata dall'Unione Europea ed indirizzata esclusivamente al trasporto ed alla mobilità è stato il programma MedaMos (*EURO MEDiterranean Transport Project – Motorway of the Sea*), finanziato nel periodo 2007-13 con uno stanziamento di circa 9 mil di Euro. Il programma ha finanziato progetti che tendevano a consolidare relazioni marittime Nord-Sud (connesse con il sistema ferroviario combinato), fra le quali una nuova linea Ro-Ro fra Venezia, Tartous (Siria) ed Alessandria d'Egitto, ovvero la linea Tunisi-Marsiglia.

A livello comunitario, la promozione di progetti di ambito euromediterraneo è stata svolta negli ultimi anni quasi esclusivamente dall'Unione per il Mediterraneo che, oltre a svolgere azione di facilitazione e *networking* fra i soggetti interessati, mira, mediante un processo complesso e lungo di "labellizzazione" dei progetti, a selezionare i progetti migliori di ambito mediterraneo ed ad accompagnarli nel processo di acquisizione dei fondi sia pubblici che privati. Dal 2011 ad oggi sono stati labellizzati 10 progetti sui trasporti di cui, però, solo 2 ("*Optimed Implementation*" e "*Motorways of the Sea Turkey-Italy-Tunisia Project*") coinvolgono direttamente l'Italia.

Dal punto di vista finanziario, l'Unione Europea supporta la progettualità di tipo euromediterraneo attraverso il programma ENI CBCMED - *European Neighbourhood Instrument Cross Border Cooperation*, per il quale sono stati stanziati, per il periodo 2014-2020, oltre 209 mil. di Euro da

destinare a progetti di cooperazione su diversi settori; nel periodo precedente (allora il programma aveva una denominazione simile, ovvero ENPI CBCMED) furono stanziati 173 mil. Euro per il periodo 2007-2013.

ACCESSO AL MERCATO PORTUALE	COOPERAZIONE E FACILITAZIONE	INTERMODALITA'	SICUREZZA e SOSTENIBILITA'
"Spazio Unico Europeo dei trasporti" per facilitare gli spostamenti di persone e merci, ridurre i costi e migliorare la sostenibilità ambientale del trasporto.	Creazione di una "cintura blu" nei mari che bagnano l'Europa per semplificare gli adempimenti amministrativi per le navi che operano tra i porti UE.	Definizione della rete essenziale a garanzia di collegamenti efficienti e multimodali tra i centri economici principali dell'UE.	Designazione del sistema di monitoraggio del traffico navale SafeSeaNet* quale fulcro degli strumenti informativi di ausilio della sicurezza del trasporto marittimo e della protezione ambientale. Il fine è supportare la creazione di un'unica rete di comunicazione per il controllo dello spazio marittimo comune EU.
Definizione un quadro per il rilascio di certificati di esenzione di pilotaggio nei porti UE.	Miglior coordinamento tra le Autorità marittime e doganali a tutti i livelli, al fine di razionalizzare i flussi informativi e l'entità di oneri amministrativi e/o formalità doganali.	La dimensione marittima della rete essenziale europea è demandata alle Autostrade del mare.	Possibilità di creare un registro e una bandiera dell'UE per il trasporto marittimo e nelle vie navigabili interne. Il fine è produrre un attestato di qualità a garanzia di navi sicure, ecologiche e dotate di personale altamente qualificato
Riesame delle restrizioni alla fornitura di servizi portuali.	Prevedere un quadro di cooperazione tra UE e paesi limitrofi in materia di trasporti e infrastrutture al fine di garantire la mobilità continua e realizzare una maggiore integrazione di mercato (in analogia al trattato sui trasporti con i Balcani occidentali).	Completamento dei collegamenti mancanti, miglioramento dell'infrastruttura esistente, sviluppo di terminal multimodali nei porti marittimi e fluviali e nei centri di consolidamento logistico.	Possibilità di condivisione delle funzioni tra le guardie costiere dell'UE, al fine di garantire la sicurezza marittima e la protezione dell'ambiente
Miglioramento della trasparenza in materia di finanziamento dei porti, chiarendo la destinazione dei fondi pubblici alle differenti attività portuali al fine di evitare distorsioni della concorrenza.	Cooperazione tra partner mediterranei nell'attuazione della strategia marittima mediterranea per migliorare la sicurezza e i controlli in tale ambito.		In relazione alla produzione di gas serra, invito all'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) ad adottare una decisione su uno strumento globale da applicare al trasporto marittimo: settore nel quale i costi dovuti ai cambiamenti climatici non sono ancora internalizzati.
Definizione di un quadro adeguato per ottimizzare il mercato interno del trasporto per vie navigabili e per rimuovere gli ostacoli che ne impediscono un utilizzo più diffuso.	Promozione della diffusione delle principali tecnologie a servizio dei trasporti e attivazione, a scala internazionale, di partenariati nel campo della ricerca e dell'innovazione.		

**Il sistema SafeSeaNet, istituito dalla direttiva 2002/59/CE, impone al comandante, all'esercitante o all'agente della nave un obbligo di notificazione e produzione di rapporti formali che permettano agli Stati membri di fornire e ricevere informazioni su identificazione, posizione e status della nave; orario di partenza e di arrivo; rapporti d'incidente e informazioni dettagliate sulle merci pericolose trasportate.*

Tabella 1 - Aspetti su cui intervenire per migliorare la sostenibilità (economica, ambientale, sociale) del trasporto marittimo (fonte: elaborazione degli autori da Libro Bianco, 2011 e Relazione PE sulla messa in atto del Libro Bianco, 2015)

Nel contesto italiano, il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)⁴, si pone come strumento nazionale volto a *“migliorare la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione, al riassetto e all'accorpamento delle Autorità Portuali esistenti”*. Il PSNPL evidenzia chiaramente le attuali criticità del “sistema mare”, ovvero:

- assenza di una visione di sistema nella pianificazione di investimenti e nella progettualità interne al sistema portuale (più di 5 miliardi di Euro di progetti censiti al 2015 per i quali spesso vi è l'assenza di studi di domanda e piani industriali a supporto);
- assenza di piani di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e non coerenza con la pianificazione portuale e con la politica degli interporti.

Il Piano sottolinea anche il rischio di *over design* per le infrastrutture portuali; si stima infatti che al 2014 la percentuale media di utilizzo dei terminal container italiani era di circa il 65% e che al 2020, se tutti gli interventi ad oggi previsti fossero realizzati, si avrebbe un aumento di capacità del 40% a fronte di un aumento previsto dei traffici in uno scenario ottimistico solo del 20%.

Sempre nel Piano vengono evidenziate specifiche criticità del sistema ferroviario verso il Sud del Paese che ad oggi non permetterebbero uno sviluppo dei porti del Mezzogiorno (es. treni più corti rispetto agli standard, meno di 600m contro i 750m per il Nord; sagome (quasi) adeguate solo sulla direttrice adriatica).

A partire dalle criticità evidenziate, il Piano prevede le seguenti azioni principali:

1. Misure per la semplificazione e la velocizzazione delle procedure, dei controlli e degli interventi sui porti di interesse nazionale;
2. Misure per l'efficientamento dei servizi portuali e l'aumento della competitività degli operatori;
3. Misure per migliorare i servizi di trasporto ed aumentare l'accessibilità dei porti via mare e via terra;
4. Misure per incentivare l'integrazione delle catene logistiche e delle attività manifatturiere e logistiche;
5. Misure per il potenziamento infrastrutturale dei porti e dei loro collegamenti terrestri;
6. Misure per incentivare la ricerca, lo sviluppo e la innovazione tecnologica nella portualità italiana;
7. Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti;
8. Misure per il finanziamento della gestione e degli investimenti dei Sistemi Portuali;
9. Coordinamento, programmazione e promozione nazionale del Sistema Mare;
10. Misure per adeguare la *governance* dei Porti alla missione della Portualità italiana.

Tra i più recenti provvedimenti vi è il Decreto Legislativo di *“Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali”*, del 4 agosto 2016. In un'ottica di ridefinizione delle funzioni assegnate ai principali attori, l'istituzione di 15 Autorità di Sistema Portuale, aventi sede nei *“core ports”*, ovvero nei nodi di rilevanza strategica europea ed internazionale, in sostituzione delle attuali 24 Autorità

⁴ approvato il 6 agosto 2015 dal Consiglio dei ministri in attuazione dell'articolo 29 del decreto legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n.164, Sblocca Italia.

Portuali si pone come primo passo verso la “messa a sistema” di realtà marittime che possano operare in un ambiente sinergico anziché competitivo. Finora, infatti, in risposta all'esigenza di incrementare la propria capacità ricettiva, prevalentemente mirata ad intercettare ingenti flussi di traffico *import* provenienti dal *Far East*, ogni Autorità Portuale è stata indotta a ragionare in modo indipendente, puntando a potenziare o diversificare la propria offerta di servizi con strategie di medio e lungo periodo, scisse talvolta da una visione sistemica e potenzialmente in grado di attivare meccanismi di competizione tra porti nazionali limitrofi. Ciò ha portato in alcuni casi ad una eccessiva frammentazione degli investimenti ed al conseguente depauperamento delle potenziali risorse da allocare su interventi funzionali allo sviluppo di un *network* portuale (corredato da idonee strutture retro-portuali) coerente con i corridoi appartenenti alla rete TEN-T.

Il decreto legislativo sulle nuove Autorità di Sistema Portuale, che prevede anche la riorganizzazione, la razionalizzazione e la semplificazione delle **procedure doganali** e amministrative in materia di porti, ha posto le basi per quanto auspicato in tal senso dall'Unione Europea. Dal 1 maggio 2016 è, infatti, iniziata la prima fase di avvio del Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea attraverso cui è stata potenziata la componente telematica delle procedure doganali, introducendo al contempo un'importante semplificazione documentale. Questo rappresenta un passo significativo verso quello che viene definito lo “sdoganamento centralizzato”, ovvero un sistema doganale *full digital* che dal 2020 consentirà di assolvere agli obblighi doganali in un qualunque nodo dell'Unione Europea a prescindere dall'ubicazione fisica della merce. E' chiaro che una tale innovazione consentirà la completa tracciabilità del ciclo di *import* – *export* con conseguente beneficio sia per gli enti regolatori che per gli attori coinvolti nell'intera catena logistica.

3 La posizione della SIDT

3.1 Obiettivi strategici

Sulla base dell'analisi sinteticamente esposta nei paragrafi precedenti, la SIDT ritiene che l'Italia possa giocare un ruolo di primo piano nello scenario Mediterraneo, perseguendo obiettivi strategici coerenti con gli indirizzi dell'Unione Europea, con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015 e con il recente Decreto Legislativo di “Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione delle Autorità Portuali”. Più precisamente:

✓ **Sostenibilità economica**

- Razionalizzare gli investimenti secondo procedure di efficienza ed efficacia, in accordo con gli indirizzi strategici formulati nell'Allegato Infrastrutture del DEF 2016 (Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica; Documento Pluriennale di Pianificazione);
- Stabilire procedure trasparenti ed oggettive per la selezione delle priorità attraverso i “Progetti di fattibilità” previsti nel nuovo Codice degli Appalti Pubblici.

✓ **Sostenibilità sociale**

- Migliorare l'accessibilità esterna – lato mare attraverso il coordinamento operativo delle Autorità di Sistema Portuale, così come previsto nel Decreto Legislativo dell'agosto 2016;

- Migliorare l'accessibilità interna – lato terra, in particolare ferroviaria e intermodale;
- Attuare le procedure previste nel nuovo Codice degli Appalti in merito alla condivisione e partecipazione alle scelte da parte delle comunità interessate e dei portatori di interessi.
- ✓ **Sostenibilità ambientale**
 - Incentivare l'adozione di piani energetici ambientali indirizzati ad una sostanziale autonomia energetica dell'intera comunità portuale;
 - Attivare processi virtuosi verso l'utilizzo di tecnologie di movimentazione, stoccaggio e manovra a basso consumo energetico ed a minore impatto ambientale;
 - Ampliare il modello "*green port*" a tutta la comunità portuale sui diversi processi che connotano l'intera catena logistica del trasporto.

3.2 Azioni e proposte

La SIDT ritiene che gli obiettivi strategici sopra indicati debbano concretizzarsi nei seguenti 10 punti:

1. Promuovere il riavvio del processo di Barcellona del 1995, ponendo in essere le condizioni per avviare la ZLS nel Mediterraneo;
2. Promuovere e sostenere la stretta integrazione fra le reti Trans-Europee (TEN-T) e le reti Trans-Mediterranee (MRT-T);
3. Incentivare e promuovere la presentazione di progetti di cooperazione euromediterranea su programmi quali ENI o quali quelli promossi dalla UfM;
4. Promuovere partenariati e *cluster* fra porti della sponda Sud e porti della sponda Nord, che possano condividere politiche commerciali, organizzative e gestionali comuni, al fine di migliorare le relazioni e la competitività dell'intera rete;
5. Incoraggiare la cooperazione regionale tra i Paesi Terzi Mediterranei, coinvolgendo direttamente i territori, il mondo imprenditoriale, le Camere di Commercio, insieme ai quali attuare progetti di valorizzazione e scambio di risorse e prodotti locali;
6. Riorganizzare la filiera logistica a servizio del contesto "polverizzato" delle PMI italiane, valorizzando la connessione con i bacini di influenza (aree di mercato), con particolare riferimento ai paesi di ambito mediterraneo;
7. Individuare strumenti adeguati a garantire la sicurezza (*safety e security*) sia all'interno dei porti e dei terminal passeggeri e merci, sia lungo le rotte di navigazione all'interno del bacino del Mediterraneo;
8. Potenziare l'intermodalità, i relativi terminal *gateway* e la capacità operativa dei nodi portuali, anche attraverso soluzioni tecnologiche, al fine di velocizzare/ottimizzare l'instradamento via terra delle merci e migliorare l'accessibilità "lato mare";
9. Adeguare, in forma coordinata tra i diversi sistemi portuali, i progetti infrastrutturali alle esigenze indotte dal gigantismo navale. In tal senso, la competitività del sistema portuale mediterraneo si gioca sulla capacità, di fondali e banchine, di accogliere grandi navi portacontainer nonché sull'attitudine di gestire ingenti volumi di merce con tempi e costi congruenti con le esigenze dei mercati di riferimento;

10. Coordinare le attività ed i progetti dei gestori di rete e dei gestori dei servizi di trasporto ferroviario per rendere più competitivo il trasporto ferroviario sulle medie e lunghe percorrenze nazionali ed internazionali.

Il ruolo della Ricerca e della Formazione

Un ruolo a parte meritano la ricerca e la formazione specialistica, che sono elementi essenziali per lo studio del sistema dei trasporti e delle dinamiche ad esso connesse. Ricerca e Formazione sono, quindi, propedeutiche all'individuazione di strumenti, metodi e tecnologie innovativi, all'accrescimento delle competenze dei tecnici operanti nel settore, nonché all'ampliamento della cultura dei decisori e della consapevolezza sociale, al fine di adottare ed implementare misure/interventi/azioni coerenti con gli obiettivi di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto.

In ambito nazionale, in passato, il supporto alla ricerca è avvenuto prevalentemente attraverso i Progetti Finalizzati Trasporti (CNR) ed i finanziamenti ministeriali per i più rilevanti progetti nazionali [Cofin/Prin]. A livello europeo, il Programma *Horizon 2020* è attualmente lo strumento attraverso cui la Commissione Europea fornisce un'importante opportunità di cooperazione e sperimentazione extra-nazionale che indirizza, a sua volta, la ricerca scientifica nazionale. Il programma CEF (*Connecting Europe Facility*) va, altresì in questa direzione, seppur mirando a finanziare prevalentemente l'innovazione industriale (esistono importanti progetti in essere). La formazione è svolta principalmente in ambito accademico e supportata da fondi pubblici. Il porre attenzione ai nuovi programmi internazionali può, tuttavia, favorire l'ingresso anche di fondi privati per istruire chi opererà nei settori pubblici e privati, nel campo della mobilità e della logistica, fornendo strumenti avanzati di analisi, progettazione e decisione.

La SIDT - Società Italiana dei Docenti di Trasporti, è un'associazione culturale senza fini di lucro che raccoglie la docenza dei trasporti di tutte le università italiane e studiosi del settore.

La SIDT persegue lo scopo di:

- **promuovere e sviluppare la ricerca nel campo dei trasporti, favorendo i contatti tra gli studiosi, agevolando la diffusione delle conoscenze, organizzando e partecipando a congressi e riunioni;**
- **partecipare al dibattito sulle scelte nel settore dei trasporti a livello nazionale e locale;**
- **stabilire contatti e scambi con istituzioni equivalenti di altri paesi.**

Pireo, inaugurato il nuovo terminal crociere



E' stato inaugurato ieri il nuovo approdo crocieristico al molo Saint Nikolaos del porto del Pireo. Alla cerimonia, oltre alle autorità greche, ha partecipato Xu Lirong, presidente del gruppo armatoriale China Cosco Shipping Corporation (Coscoes) che dall'inizio del 2016 è l'azionista di maggioranza della Piraeus Port Authority.

Il nuovo terminal occupa un'area di 8.415 metri quadri, ha una linea di banchina di 284 metri con profondità del fondale di -11 metri. Con l'attivazione di questa struttura, lo scalo può ospitare fino a dieci navi da crociera contemporaneamente.

In Grecia il 2016 è stato un anno molto importante per il settore delle crociere, in particolare per il porto del Pireo, dove nei primi otto mesi dell'anno gli arrivi di passeggeri stranieri sono aumentati del 17% rispetto allo stesso periodo del 2015.

Xu Lirong ha confermato che il gruppo Cosco Shipping effettuerà nuovi investimenti per migliorare il comparto delle crociere nello scalo di Atene con l'obiettivo di elevare il traffico che ora è pari a circa un milione di passeggeri, per portarlo nel breve termine a 1,5 milioni di crocieristi e nel lungo periodo a tre milioni. Un campanello d'allarme per i due principali scali crocieristici del Mediterraneo – Barcellona e Civitavecchia – che non hanno mai superato i 2,5 milioni di passeggeri annui.

Pireo, inaugurato nuovo terminal crociere

Il Pireo - Sale a dieci il numero di navi che il porto può accogliere contemporaneamente.



Il Pireo - **Nel porto del Pireo è stato inaugurato il nuovo approdo crocieristico al molo Saint Nikolaos.** Il nuovo terminal, che occupa un'area di 8.415 metri quadri, ha una linea di banchina di 284 metri con profondità del fondale di -11 metri. Con il nuovo terminal è salito **sino a dieci** il numero di navi da crociera che il porto può accogliere contemporaneamente.